

## Daniel Wirth-Sand.

1815—1901.

Ein Beitrag zur st. gallischen Eisenbahnpolitik und zur Geschichte und Kritik des Privatbahnsystems in der Schweiz

von Dr. Paul Gyax, Redakteur, Zürich.

### I.

#### 1. Die Persönlichkeit Wirth-Sands.

Die Geschichte der Vereinigten Schweizerbahnen ist die Geschichte Wirth-Sands. In kurzen Strichen soll daher zunächst das Lebensbild Wirth-Sands, des eigenartigen Mannes, gezeichnet werden, der seine ganze Kraft für die ostschweizerische Verkehrspolitik eingesetzt hat.

Daniel Wirth wurde im Jahre 1815 im Pfarrhaus zu Güttingen (Thurgau) geboren. Sein Vater, nachmals Dekan und Stadtpfarrer in St. Gallen, folgte 1818 einem Ruf als Pfarrer nach Neukirch und 1823 einem solchen nach St. Gallen als Rektor des städtischen Gymnasiums. So genoss der Knabe seine ersten Lebens- und Schuljahre in der kräftigenden Freiheit einfachen Landlebens, in einem Familienkreise, in dem weise und liebevolle Strenge der Eltern den Grund legte zu tüchtiger Charakterbildung und treuem Familiensinn. Früh regte sich in dem Knaben der Wunsch, Rechtswissenschaft zu studieren. Den heranreifenden Jüngling interessierten die Verhandlungen des Kantonsgerichtes und des Grossen Rates; er war in seinen Freistunden auf der Zuhörertribüne zu finden; auf dem Dachboden des elterlichen Hauses plädierte er vor seinem Bruder in wohlüberlegten Vorträgen. Allein, sein innerstes Sehnen sollte nicht in Erfüllung gehen; obwohl seine Anlagen, wie seine Neigungen ihn auf den Juristenberuf hingewiesen hätten, liess er sich doch überreden, die kaufmännische Karriere einzuschlagen. Mitbestimmend bei diesem Entschlusse war die Abneigung seiner Mutter gegen den Advokatenberuf und vielleicht noch in stärkerem Masse die Rücksicht auf die ökonomischen Opfer, welche das Studium den Eltern auferlegt hätte. So trat denn der kaum Siebzehnjährige

im Herbst 1832 in Livorno bei Herrn Fehr-Walser in die kaufmännische Lehre ein. Nach fünfjähriger Lehrzeit, die ihn nicht nur zu einem tüchtigen, durchgeschulten Kaufmann machte, sondern ihm auch für seine ganze Lebenszeit eine tiefe Vorliebe für das sonnige Italien einpflanzte, kehrte er, zwar nur für kurze Zeit, nach St. Gallen zurück. Im Jahre 1837 trat er in eine kaufmännische Stellung in Neapel. So sehr der dortige Aufenthalt ihm zusagte, verliess der energisch Vorwärtsstrebende doch das schöne Neapel, um in Smyrna die Vertretung eines St. Galler Hauses zu übernehmen. Damals galt eine Reise nach dem Orient und der Aufenthalt in einer Türkenstadt noch als ein halbes Wagestück; aber dafür boten die neuen, fremdartigen Verhältnisse in Smyrna selbst, wie verschiedene Geschäftsreisen nach Konstantinopel und ins Innere von Kleinasien dem jungen Kaufmann reiche Gelegenheit, seinen Horizont zu erweitern und Erfahrungen zu sammeln. Im Jahre 1843 verwirklichten sich seine lang gehegten Wünsche, ein eigenes Geschäft zu gründen, und die Tochter seines ersten Prinzipals, Fräulein Anna Fehr, als Gattin heimzuführen. Das Eheglück war nur von kurzer Dauer; nach zwei Jahren wurde ihm die junge Gattin durch den Tod entrissen. Im Jahre 1848 kehrte Wirth in seine Vaterstadt zurück und fand im folgenden Jahre in Fräulein Elise Sand von St. Gallen eine zweite, treue Lebensgefährtin. — Später erkannte er wohl selbst in den wechselnden Schicksalen seiner jüngern Jahre die Vorbereitung auf seine Lebensaufgabe, auf seine Arbeit für die st. gallische Eisenbahn.

„Der Heimgekehrte zögerte nicht, seine Intelligenz und Arbeitskraft, sein reiches Wissen, welche Eigenschaften seinen Mitbürgern nicht lange verborgen bleiben konnten, in den Dienst der Öffentlichkeit zu stellen.

So finden wir ihn denn nacheinander und in rascher Folge in den verschiedensten öffentlichen Ämtern. Stadtgemeinde, Bezirk, Kanton und Eidgenossenschaft haben ihn während Jahren und Jahrzehnten mit nie versiegender, initiativer Kraft als wirkliche Potenz an der Arbeit gesehen. Als Vertreter der Stadt St. Gallen im Jahre 1853 in den Grossen Rat gewählt und ununterbrochen bis zum Jahre 1900, getragen vom unausgesetzten Vertrauen der Bürgerschaft, dem Mandate treu bleibend, begegnet uns seine imposante Gestalt in der st. gallischen Geschichte eines Halbjahrhunderts in der vordersten Reihe der liberalen Partei. Bei den wiederholten kantonalen Verfassungsrevisionen, beim Kampf um die gemeinsame Kantonsschule, bei den beiden Bundesverfassungsrevisionen, in den konfessionellen Stürmen der Siebenzigerjahre, immer steht Wirth-Sand als tapferer, treuer Kämpfer, beseelt von einer unerschütterlichen Kraft der Überzeugung, auf freisinnig-liberaler Seite. Bei aller Entschiedenheit seines Willens, bei aller Schärfe seiner Rede und bei aller Wucht der Gründe, mit der er für die von ihm als richtig anerkannte Sache einzutreten verstand, war doch seiner Politik ein versöhnlicher Zug eigen, der in politisch ernstesten Zeiten mehr als einmal zum Ausdruck kam. Sein scharfer Verstand, seine Menschenkenntnis und seine Vaterlandsliebe bewahrten ihn vor blinder Parteilichkeit. Sein grosses Wissen und seine reiche Erfahrung auf dem Gebiete der Finanzpolitik machten ihn zu einem überaus schätzenswerten Mitgliede jeder Behörde. Sowohl in den eidgenössischen Räten, im Ständerat, wie ebenfalls im Nationalrat, welcher beiden gesetzgebenden Körperschaften er seinerzeit nacheinander angehörte (im Nationalrat bekleidete er in den Jahren 1872/73 die Präsidentenwürde), als auch im st. gallischen Grossen Rate entsprach sein Ansehen und sein Einfluss in allen staatswirtschaftlichen Fragen der geistigen Bedeutung seiner Persönlichkeit.<sup>4 1)</sup>

Im Nationalrat hat sich Wirth namentlich durch seine Stellung in *Eisenbahnfragen*, vor allem in der Gotthardbahnfrage, hervorgetan. Die eigentliche Tätigkeit Wirth-Sands im Eisenbahnwesen beginnt im Jahre 1851 mit seiner Wahl zum Mitglied des st. gallischen Eisenbahnkomitees. Damit kommen wir auf den Eisenbahnfachmann zu sprechen.

Die Persönlichkeit Wirth-Sands hatte etwas Impionierendes, Zwingendes; jeder, der mit ihm zu verkehren hatte, stand im Banne dieses Mannes, den ein eiserner Wille, eine Natur von Stahl auszeichnete, die einen goldenen Kern in sich barg.

<sup>1)</sup> Aus der Rede von Landammann Dr. E. Scherrer, heute Gemeindeammann der Stadt St. Gallen, bei der Bestattungsfeier.

## 2. Der Eisenbahnfachmann.

Wirth-Sand wurde gegen seinen Willen eine Autorität im Eisenbahnwesen — der Eisenbahnfachmann malgré lui. Seine Jugendneigung war die Jurisprudenz, von der ihn jedoch, wie wir gesehen, Umstände verschiedener Art zurückgehalten haben. Ob das seiner spätern Karriere schadete? Im Gegenteil, seine gründlichen kaufmännischen Kenntnisse, die in der Praxis erworbene Kunst des raschen Disponierens haben ihm in seiner Karriere mehr genützt, als eine Menge gelehrten Ballastes, mit dem sich der fleissige junge Mann beim Rechtsstudium zweifellos beschwert hätte. Volle fünfzig Jahre war Wirth-Sand auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens tätig; in diesem halben Jahrhundert hat er, der für diese schwierige, aufreibende Tätigkeit die Erfahrung des weltgereisten Kaufmanns mitbrachte, sich eine Unsumme von Kenntnissen angeeignet. Wie ungeheuer gross dieses Wissen war und wie souverän er die schwere Materie beherrschte, das geht namentlich aus seinen Äusserungen im Briefverkehr mit Aepli und Bavier hervor.

Wie bereits erwähnt, wurde im Jahre 1851 Wirth-Sand zum Mitglied des st. gallischen Eisenbahnkomitees gewählt. Im Jahre 1852<sup>1)</sup> wurde dann die st. gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft gegründet. Die Sorge um die Entwicklung des Eisenbahnwesens, die schon damals als ein Hauptfaktor für das materielle Gedeihen des Landes angesehen wurde, drängte in st. gallischen Landen vorübergehend die politischen Leidenschaften etwas in den Hintergrund.

Während mehr als vierzig Jahren widmete Wirth-Sand dem Unternehmen der Vereinigten Schweizerbahnen seine beste Kraft.

Zeitlebens hat Wirth die herzlichsten Beziehungen mit *Schulthess-Rechberg* in *Zürich* unterhalten, der namentlich bei den vielen mühsamen Unterhandlungen, die dem Zustandekommen der in Paris abgeschlossenen Fusionsverträge vorausgingen, sich als ein ebenso treuer als zuverlässiger Freund erwies. Nachdem das Werk der Fusion zustande kam, glaubte Wirth-Sand, seine Pflicht sowohl dem Lande als den drei Gesellschaften gegenüber erfüllt zu haben. Er war daher entschlossen, von der Stelle als Eisenbahnverwaltungsrat zurückzutreten. Allein es sollte nicht sein. In Paris verlangte man unbedingt, dass der gewiegte Fachmann bei dem Werke verbleibe, ja das Verbleiben Wirth-Sands wurde von der Pariser Haute-Finance gleichsam als eine Bürgschaft für das Gelingen des Werkes angesehen. Man sagte sich in Paris nicht mit Unrecht,

<sup>1)</sup> Vergl. II, 3.

es sei unzulässig, dass gerade diejenigen, mit denen das Geschäft abgeschlossen wurde, von dem neu geschaffenen Unternehmen zurücktreten. Auch Schulthess-Rechberg musste bleiben. Wirth-Sand wurde sogar bedeutet, dass wenn er nicht an die Spitze der neuen fusionierten Gesellschaften treten wolle, der Fusionsvertrag von der Südostbahngesellschaft verworfen werde. Das durfte Wirth nach so namenlosen Bemühungen nicht riskieren. Anstatt dass er sich von den Eisenbahngeschäften, sowie es sein Wunsch war, ganz zurückziehen konnte, wurde nun Wirth-Sand im Frühjahr 1857, als sich die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen konstituierte, zum Präsidenten gewählt. Aus dem Schoosse des Verwaltungsrates wurde die Direktion gewählt; Wirth weigerte sich anfänglich, in dieselbe einzutreten; allein man hielt es vermöge der ganzen Organisation des Unternehmens und der Verhältnisse zu Paris fast für selbstverständlich, dass er auch das Präsidium übernehme. Er *musste* es übernehmen, denn er war die absolut gegebene Persönlichkeit. So wurde Wirth-Sand also, wie wir eingangs betonten, der Eisenbahnfachmann malgré lui. Die Würde brachte schwere, überschwere Bürde, unter der weniger grosszügigen Naturen zusammengebrochen wären. Es ehrt den Verblichenen, dass er all das herbe Schicksal, das sein Unternehmen durchzumachen hatte, mit nie verzagendem Optimismus und einer prächtigen Tapferkeit getragen hat.

## II.

### 1. Die ersten schweizerischen Eisenbahnbestrebungen.

„Non, jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation et même de politique plus menaçante et plus envahissante que vous n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration à des compagnies.“

Lamartine.

Mit Beschluss vom 18. Dezember 1849 wurde der Bundesrat u. a. beauftragt, den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetz zu entwerfen und Gutachten und Anträge über die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes einzubringen und die Konzessionsbedingungen für den Fall des Privatbaues vorzulegen. Die Frage, Staatsbau oder Privatbau, stand damals im Brennpunkt des öffentlichen Interesses.

Direktor Dietler führt in seinem kurzen, aber trefflichen Aufsatz in der Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens<sup>1)</sup> aus, „der Individualismus sei damals in der Schweiz noch zu gross gewesen, um die Zentralisierung des Eisenbahnwesens in den Händen des Bundesstaates zu gestatten. Um die Bedingungen für die Aufrichtung des eisenbahnwirtschaftlichen Einheitsstaates zu schaffen, mussten erst die nivellierenden Wirkungen der Eisenbahnen vorangegangen sein“.

Das *Bedürfnis nach Eisenbahnen* hat der *Bundesrat* im Jahre 1851 in folgende Worte zusammengefasst:

„In einem Lande, das auf seine Verkehrsstrassen ein Kapital verwendet hat, das schon an sich hinreichen würde, die Hauptlinien eines schweizerischen Eisenbahnnetzes zu erstellen; das dem Publikum dieselben ohne Zoll- und Weggeld frei zur Benützung überlässt; wo die Gewerbefreiheit in ausgedehntem Masse besteht; wo die Bundesverfassung freie Ein-, Aus- und Durchfuhr und freie Niederlassung gewährleistet hat, da können die Zunft- und Protektionsgrundsätze, nach welchen man es für ein Unglück hält, wenn den Bürgern fremde Produkte und Fabrikate wohlfeil zugeführt werden, keinen Boden mehr gewinnen. Wir kennen auch keinen Staat, wo in den Räten solche Oppositionsgründe die Oberhand behalten hätten. Wohl aber sehen wir in den schwer verschuldeten Staaten rings um uns herum ein eifriges Bestreben, das Netz der Eisenbahnen zu vervollkommen, dass es jedem, der unsern Organismus, wie er vor Einführung der neuen Bundesverfassung bestanden hat, nicht näher kennt, auffallen muss, wie die schuldenfreie Schweiz so lange zurückbleiben konnte.“

Die Mehrheit der *nationalrätlichen Eisenbahnkommission* (Pioda, Bischoff, *Stämpfli*, Peyer im Hof, Siegfried, Steiger) schrieb in ihrem Berichte vom Mai 1852 u. a.:

„Die Eisenbahnfrage ist eine so hochwichtige, sie tritt in solcher Grossartigkeit an uns heran, dass wohl gerade um dieser Grösse willen mancher, der den wohlthätigen Einfluss der Eisenbahnen nicht verkennt, vor dem Gedanken der Verpflanzung derselben auf unsern heimatlichen Boden erschrocken zurückweicht. Nach dieser Seite haben wir zu beruhigen und den Nachweis zu leisten, dass das angestrebte Ziel unsere Kräfte nicht übersteigt, unsern Haushalt nicht zerrüttet und dass gegen ein gefährliches Überstürzen alle nur wünschbaren Garantien gegeben sind.“

Mit Recht bemerkt *A. v. d. Leyen*<sup>2)</sup>, die Eisenbahnpolitik unseres Landes sei von Anfang an eine schwan-

<sup>1)</sup> Herausgegeben von Dr. Victor Röll, Bd. VI, S. 2973 ff.

<sup>2)</sup> Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. III, S. 546 und 547.

kende gewesen, bis durch das Gesetz vom 15. Oktober 1897 der Ankauf der Hauptbahnen durch den Bund und damit der Übergang zum Staatsbahnsystem beschlossen wurde. Schon seit Beginn des Eisenbahnbaues war in zahlreichen Kreisen der Bevölkerung eine Hinnengung zum Staatsbahnsystem vorhanden.

Scharfe Gegner fand das Gesetz des Jahres 1852. „Auch unter der Herrschaft des Gesetzes vom 23. Juli 1872“, sagt Leyen, „das die Konzessionierung dem Bunde übertrug, war die Entwicklung des Eisenbahnwesens eine wenig befriedigende; der Gesetzgeber war bemüht, die bestehenden Mängel durch Erlass neuer Gesetze<sup>1)</sup> zu beseitigen.“ Die Vielheit der kantonalen Staatswesen, der kleine, engherzige Kantönliche Geist, der Regionalismus, alle die Schwächen, die sich in unserer Politik bis auf den heutigen Tag wie eine ewige Krankheit fort erhalten haben, waren schuld an der wenig befriedigenden Gestaltung des Eisenbahnwesens.

Die grosse *Prinzipienfrage*: Staatsbahn oder Privatbahn, spielte, wie schon erwähnt, in den fünfziger Jahren eine gewaltige Rolle; es entbehrt auch heute, wo unsere Hauptbahnen glücklich verstaatlicht sind, nicht eines gewissen Reizes, diese Diskussionen nachzulesen. Die hauptsächlichsten Argumente jener Zeit gruppieren wir unter folgende drei Gesichtspunkte: a) Staatsbahn bzw. Staatsbau, b) Privatbahn bzw. Privatbau, c) das gemischte System.

### Staatsbau oder Privatbau.

Est-il des réformes de budget plus fécondes que les travaux exécutés et administrés par les gouvernements publics? Quelles créations seraient plus dignes d'exciter la sollicitude des véritables amis du peuple?

Michel Chevalier.

Die Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahnkommission trat unter der Führung von *Stämpfli* mit Wärme für den Staatsbau ein<sup>2)</sup>; die Minderheit hingegen, gebildet aus *Escher*, Kern, *Blanchenay*, *Bavier*, *Hungerbühler*, kämpfte für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch die Kantone bzw. durch die Privat-tätigkeit.

<sup>1)</sup> Zusammengestellt bei Hürlimann, Die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung; Zürich 1887. Nicht enthalten in dem Kommentar ist das überaus wichtige Rechnungsgesetz von 1883.

<sup>2)</sup> In Frankreich waren Verfechter des Staatsbaues der Dichter *Lamartine* und *Léon Gambetta*. *Thiers* glaubte 1830 die Eisenbahnen als „Spielzeug für Neugierige“ betrachten zu dürfen; und er stand mit seiner abfälligen Meinung nicht allein. Doch forderte und erlangte er drei Jahre später als Minister des Handels und der öffentlichen Arbeiten die Bewilligung von 500,000 Fr. für das Studium der Eisenbahnen. Nach *Alfr. Stern*, Geschichte Europas, 1815—1871. Cotta, Stuttgart-Berlin.

### Der Staatsbau.

Eine Fülle von Argumenten wurden von den Anhängern des Staatsbaues zugunsten dieses Systems geltend gemacht. Nur wenige Sätze aus der damaligen Beweisführung.

Werde ein Eisenbahnunternehmen als Selbstzweck aufgefasst, d. h. als eine Spekulation, deren möglichst grosser Gewinn erster und letzter Zweck sei, dann bleibe dasselbe am zweckmässigsten der Privatindustrie überlassen, denn diese wisse in der Regel am besten zu kalkulieren und zu spekulieren. Wenn von einem schweizerischen Eisenbahnsystem gesprochen werden wolle, dann müsse eine höhere Auffassung an die Stelle treten. Die Schweiz dürfe die Zukunft ihres Eisenbahnwesens nicht der Spekulation preisgeben, sondern sie müsse sich für ein System erklären, das die Rentabilität nicht zum ausschliesslichsten Prinzip habe, sondern darauf gerichtet sei, die verschiedenen Teile des Vaterlandes zu umfassen und möglichst vielen die Vorteile des neuen Verkehrsmittels zuzuwenden. Nur wenn das Eisenbahnwesen Bundessache sei, lasse sich das Ziel erreichen. Mit dem gleichen Nachdruck wurde jedoch der Satz unterstrichen: Das Eisenbahnwesen soll nur dann Bundessache sein, wenn ihm die nationale Auffassung zuteil werde. Die Anhänger des Staatsbaues suchten mit Hinweis auf die Verhältnisse in England und Frankreich die Theorien der Anhänger des Privatbahnsystems ad absurdum zu führen. Sie wandten sich namentlich gegen folgende Behauptungen: Die Privatindustrie kalkuliere sicherer bei der Ausarbeitung der Projekte, sie führe sie wohlfeiler aus, sie betreibe und administrierte vorteilhafter, sie bediene besser und billiger.

Die Freunde des Staatsbahngedankens gaben zu, dass die Gesellschaften hinsichtlich der Baukosten allerdings öfter und in stärkerem Verhältnis unter den Vorschlägen bleiben, als dies bei Staatsbauten der Fall sei, allein es finde dies in der Regel seine Erklärung nicht etwa in dem sichern Kalkul, sondern in dem Bestreben, bei den Konzessionserwerbungen ihr Kapital möglichst hinaufzuschrauben, um ein um so günstigeres Pflichtenheft zu erhalten. Die Mehrheitsreferenten wiesen auf die belgischen Anlagekosten hin im Vergleich zu den französischen und wollten an Hand dieses Beispiels die Behauptung, dass der Staat in der Regel teurer baue, zurückweisen. Die Freunde des Staatsbaues bzw. der Staatsbahn wiesen auf das Beispiel Belgiens<sup>1)</sup> hin. Im Jahre 1833 sprach sich die belgische Kammer mit 55 gegen 35 Stimmen für den Grundsatz des Staats-

<sup>1)</sup> *Alfred Stern* schreibt über *Belgien* (Geschichte Europas 1815—1871) bei Cotta: „Man entschloss sich mutig zum Versuch des reinen Staatsbahnbaues und wies ihm durch ein Gesetz vom

baues aus. Auch das Beispiel von Österreich, Baden, Württemberg und Bayern, wo der Staat die Ausführung und den Betrieb der Schienenwege ebenfalls übernommen hatte, wurde herangezogen. Und weiter wurde darauf verwiesen, dass in Preussen, das von den Freunden des Privatbaues als Muster aufgestellt wurde, jedes Jahr bedeutende Eisenbahnstrecken vom Staat zurückgekauft werden.

Der Staatsbau sei demnach das einfachste, bestbewährte System. Die Schattenseite dieses Systems bestehe in der Besorgnis, dass eine politische Behörde für die Oberleitung eines spekulativen Unternehmens nicht besonders gut sich eigne, dass Staatsverwaltungen zu sehr an hemmendes Formenwesen gebunden seien, dass zu viele Instanzen kommandieren, dass selbst, je nach Zeitverhältnissen, politische Einseitigkeit verderblich einwirken könne. Einige Besorgnisse rufe die *Geldfrage* hervor. Da wurde geltend gemacht, nach unsern föderativen Verhältnissen sei es durchaus unzulässig, der Gesamtheit grosse Lasten aufzubürden, um ein Unternehmen zu gründen, das beinahe ausschliesslich nur einzelnen Kantonen oder einigen grössern Städten zu gute komme. Man könne, ohne ungerecht zu sein, nicht den ganzen Vorschuss der Bundeskasse zu einem Unternehmen verwenden, bei dem nur wenige beteiligt seien, oder entferntern Kantonen sogar zumuten, dass sie für dasselbe höhere Zölle bezahlen. Experten machten geltend, dass die Schweiz so wenig als andere Staaten ein Staatsanleihen unter einem Zins von  $4\frac{1}{2}\%$  al pari erhalten könne. Als ein Mittel, dem Bunde die Last zu erleichtern, bezeichnete der Bundesrat die Beteiligung der Kantone an der *Zinsengarantie*. „Bei dem getrennten Staatshaushalte der Kantone und dem sehr ungleichen Vorteil, den die Kantone aus dem Bau von Eisenbahnen ziehen werden, entspricht es ganz den Forderungen der Gerechtigkeit, dass diejenigen Kantone, die nur mittelbar und zum Teil sehr entfernt beim Bau beteiligt sind, nicht in gleichem Masse in Anspruch genommen werden wie die zunächst Beteiligten.“

Der *Bundesrat* seinerseits würdigte nur kurz die Frage Staatsbau oder Privatbau; er neigte, wie schon erwähnt, mehr dem Staatsbau zu, weil er auch der Warnung von *Stephenson* Gehör schenkte, der die Nach-

1. Mai 1834 die Richtung an. Binnen kurzem entstand ein Bahnnetz, dessen Mittelpunkt die Stadt Mecheln war. Von hier aus liefen vier Linien östlich über Löwen, Lüttich, Verviers zur preussischen Grenze, nördlich von Antwerpen, westlich über Gent, Brügge nach Ostende, südlich über Brüssel zur Grenze Frankreichs. In allen Provinzen drängte man erfolgreich auf Einbeziehung in das Hauptnetz und erntete bald die Früchte einer grossartigen Zunahme von Handel und Verkehr. Das Experiment der Staatsbahn schien vollkommen gelungen. Ihre streng geordnete Verwaltung konnte lange als ein unübertroffenes Muster gelten, bis sich herausstellte, dass sie sich gesteigerten Ansprüchen nicht mehr anzubequemen wusste.“

teile des Privatbaues in der Nähe (in England) kennen gelernt habe. Der Bundesrat bezweifelte, ob Privatgesellschaften wohlfeilere Akkorde abzuschliessen imstande seien, ob sie solider bauen als die Behörden; es sei überhaupt zweifelhaft, ob Privatgesellschaften ohne sehr beträchtliche Unterstützungen von seiten des Bundes oder der Kantone sich nur finden werden. Leiste der Bund eine bedeutende Unterstützung, so begehe er eine Unbilligkeit gegenüber denjenigen Kantonen, deren Bahnprojekte keine Liebhaber finden. „Er beteiligt sich mit grossen Summen, zahlt und befiehlt nicht, schafft sich für die Besorgung seiner wichtigsten Interessen eine Macht, einen Staat im Staate, eine zweite Regierung, die nicht nur mit seinen Staatsinteressen im Zoll-, Post-, Militärwesen, in polizeilichen und Verkehrsverhältnissen in mannigfache Kollisionen geraten, sondern auch unter Umständen in politischer Beziehung staatsgefährlich werden kann. Kommt dann die Reue aus finanziellen, aus kommerziellen, aus militärischen, aus politischen Rücksichten, so müssen künftige Generationen auf lange Jahre hinaus die Missgriffe ihrer Vorfahren büssen.“

### Der Privatbau.

Die Anhänger des Privatbaues beziehungsweise des Privatbahnbetriebes fochten mit den Argumenten, welche von der klassischen, individualistischen Schule der Nationalökonomie mit Meisterschaft vertreten wurden. Sie stützten sich namentlich auf jene Theorien, nach denen sich die Staatsgewalt der Einmischung in alles, was Handel, Gewerbe und Industrie betrifft, zu enthalten hat, sowie auf die Prinzipien freier Assoziation und freier Konkurrenz. Die Kommissionsmehrheit stand etwa keineswegs auf dem Boden des modernen Staatssozialismus; das dürfte aus folgender Äusserung klar hervorgehen: „Auch wir suchen den vernünftigen Staatszweck einzig und allein in der Begründung wahrer Freiheit und Gerechtigkeit, auch wir betrachten jedes Eingreifen der Staatsgewalt in die natürlichen Gesetze der Arbeit und des Tausches als eine Quelle neuer sozialer Verwicklungen, allein wir glauben, mit dieser unserer Grundanschauung durchaus nicht in Widerspruch zu geraten, wenn wir uns für das System des Staatsbaues aussprechen.“

Die Gegner des Staatsbaues operierten noch kindlicher, als es heutzutage gelegentlich geschieht, mit der Furcht vor den „sozialistischen Bestrebungen“. Davon ein Münsterchen. „Mit dem gleichen Rechte, mit welchem heute die Majorität der Kommission, in der Absicht, den Bau der Eisenbahnen dem Staat zu überbinden, ausruft: „L'échange c'est l'Etat“ — mit demselben

Rechte könnten morgen andere dem Staate zurufen: „Organisiere die Arbeit — le travail c'est l'Etat.“ Die Staatsgesellschaft (la bonne souveraine) kann allein das schreiende Missverhältnis zwischen Industrialismus und Agrikultur, zwischen dem Handwerk und der Fabrik, zwischen dem Kapital und der Arbeit gerechtermassen ausgleichen...“ Wieder andere könnten sagen: „Staat, organisiere du den Kredit — le crédit c'est l'Etat. Schaffe dem Kaufmann eine Handels-, dem Fabrikanten eine Industrie-, dem Landmann eine Hypotheken-, dem Handwerker eine Gewerbebank.“ Die Minderheit der Eisenbahnkommission verfocht die Ansicht, dass im allgemeinen gegen die Zinsengarantie, überhaupt gegen Geldunterstützungen, von seiten des Bundes dieselben Gründe sprechen, welche gegen den Staatsbau selbst angeführt werden.

### Gemeinschaftlicher Bau durch den Bund und die Kantone.

Der *Bundesrat* ging von der Ansicht aus, bei diesem Systeme würde der Bund vor allem versuchen, von den Kantonen, die bei dem Bau von Bahnen zunächst beteiligt sind, die Zusicherung zu erhalten, dass sie gemeinschaftlich mit dem Bunde für eine oder mehrere Abteilungen die verheissene *Zinsengarantie* übernehmen wollen. Die Bildung verschiedener Abteilungen wurde vorgeschlagen; sie sollten nach der Meinung des Bundesrates den Vorteil gewähren, dass das Eisenbahnnetz nicht sogleich beim Beginn schon in zu grosser Ausdehnung ausgeführt werden muss; die rentablen Abteilungen, so wurde gesagt, würden schneller und sicherer die Zinsgaranten und die Kapitalisten finden. Überhaupt würde sich für eine kleinere Abteilung eine lebhaftere Teilnahme bei der Aufbringung der Kapitalien zeigen, weil bei den föderativen Verhältnissen der Schweiz Behörden und Private einem näher liegenden Unternehmen, von dem sie sich zunächst unmittelbaren Vorteil versprechen, immer mehr Vorschub leisten werden als einem entfernter liegenden. Der Bundesrat verhehlte nicht, dass solche kleinere Unternehmungen auch entschiedene Nachteile hätten: schon im Anfang bei der Konkurrenz auf dem Geldmarkt, dann beim gleichzeitigen Bau durch die Steigerung der Preise für das Material und die Arbeitslöhne. Es werde daher Sache der *Kantone* sein, selbst zu erwägen, in welcher Ausdehnung eine Vereinigung verschiedener Abteilungen ihren Interessen am besten zusage, und sich hierüber zu verständigen. Ihre Stellung gegenüber dem Bunde werde durch das Gesetz ausgemittelt sein. Sie sollen nach dem Vorschlage zwei Dritteile, der Bund einen Dritteil an dem Defizit tragen, wenn sich ein solches ergeben sollte. Unter sich werden sie aber eine schwerere

Aufgabe zu lösen haben, nämlich *die*, zu bestimmen, welchen Anteil jeder Kanton an den zwei Dritteilen der Zinsengarantie zu tragen haben werde. Nach dem Vorschlage des Bundesrates hatte der Kapitalist die Wahl, für dasjenige Unternehmen zu unterzeichnen, das ihm als das vorteilhafteste erscheint oder für dessen Förderung er anderweitige Gründe hat.

Am 28. Juli 1852 schritt der Nationalrat, nach Anhörung der Berichterstatter, über den Vorschlag des Bundesrates kurzerhand zur Tagesordnung.

Das *Gesetz* vom Jahre 1852 bestimmte in der Folge, der *Bau und Betrieb der Eisenbahnen* im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibe den Kantonen bzw. der *Privattätigkeit* überlassen. Die Konzessionen müssen indessen die Genehmigung der Bundesversammlung haben. Die Herrschaft des Gesetzes dauerte bis 1872. Die ersten Konzessionen wurden von der Bundesversammlung im August 1852 erteilt. Darunter befindet sich auch diejenige betreffend die st. gallischen Eisenbahnen. Das Eisenbahngesetz des Jahres 1852 wirkte im ganzen Lande anregend auf die Schaffung von Komitees zur Erstellung von Eisenbahnen. So entstand denn auch in St. Gallen ein solches Komitee.

Das *Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft*, vom 28. Juli 1852, bestimmte u. a.:

Art. 1. Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen bzw. der Privattätigkeit überlassen.

Art. 2. Die Konzessionen für Eisenbahnunternehmungen von Gesellschaften oder Privaten gehen zunächst von den Kantonen aus. Sie unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes (Art. 7).

Art. 4. Falls Eisenbahnen in den Bereich der schweizerischen Zolllinie fallen, so sollen betreffend den Bezug der Zölle alle Anordnungen getroffen werden, welche, ohne die ungeschmälerete Erhebung der Zölle zu gefährden, dazu geeignet sind, die Benutzung der Eisenbahnen zu erleichtern.

Art. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet auf alle Eisenbahnen, welche im Gebiete der Eidgenossenschaft erstellt werden, seine Anwendung.

Art. 12. Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche notwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

Art. 13. Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Anschluss anderer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in schicklicher Weise zu gestatten, ohne dass die Tarifsätze zuungunsten der einmündenden Bahnlinsen ungleich gehalten werden dürfen.

Art. 14. Es sind jeweilen im einzelnen Falle teils die Zeitfristen festzusetzen, nach deren Ablauf dem Bunde das Recht zustehen soll, die betreffende Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, teils die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Rückkauf stattfinden kann.

Art. 15. Gesellschaften oder Private, welche Eisenbahnen zu erstellen beabsichtigen, haben die hierfür erforderlichen Konzessionen bei den Regierungen derjenigen Kantone nachzusuchen, durch deren Gebiet die Bahnlinien gezogen werden wollen.

Art. 16. Bevor eine Kantonsregierung mit solchen Konzessionsbewerbern in Unterhandlung tritt, wird sie dem Bundesrate von dem eingegangenen Konzessionsgesuch Anzeige machen, damit derselbe sich bei den diesfalls zu pflegenden Unterhandlungen vertreten lassen kann.

Art. 17. Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Masse erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse, massgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Art. 18. Die dem Bunde gemäss Art. 7 zustehende Befugnis, über die Genehmigung der Konzessionen der Kantone zu entscheiden, bzw. die Bedingungen festzusetzen, an welche die Erteilung dieser Genehmigung zu knüpfen ist, wird von der Bundesversammlung ausgeübt.

Art. 19. Soweit bei der Erstellung von Eisenbahnen Verhältnisse zu dem Auslande in Betracht kommen, bleiben die Vorschriften der Bundesverfassung über die Beziehungen der Schweiz zum Auslande vorbehalten.

## 2. Die Anfänge und die Entwicklung des ostschweizerischen Bahnnetzes.

Landammann Gallus Jakob Baumgartner<sup>1)</sup>, der grosse st. gallische Staatsmann, führte am 17. Oktober 1837 im „Erzähler“ u. a. aus:

„Was in der Schweiz im Eisenbahnwesen unternommen werden will, muss den Stempel der Berechnung des künftigen grossen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen, soll es sich nicht der Gefahr aussetzen, durch andere Spekulationen verdrängt und dadurch die Veranlassung zu ungeheuern Vermögensverlusten von Staats- und Privatkassen zu werden.“

Baumgartner anerkannte die günstige zentrale Lage Zürichs als ein schweizerischer Eisenbahnknotenpunkt; er hielt an dem Gedanken der Verbindung St. Gallens mit dem Bodensee fest und empfahl, den Verkehr auch nach Chur über St. Gallen und das Rheintal zu leiten, ohne dass damit der Absicht Zürichs, eine direkte Kunstbahn nach Zürich zu bauen, aufgegeben zu werden brauche<sup>1)</sup>.

Die Stellung *Baumgartners* zu den ersten st. gallischen Eisenbahnbestrebungen ist auf Seite 286—287 seiner Geschichte des Kantons St. Gallen knapp gekennzeichnet<sup>2)</sup>. In das im Jahre 1836 gegründete Eisenbahnkomitee wurden gewählt: Baumgartner und Gmür von Schänis. Das Komitee verhandelte ausführlich am 15. Januar 1838 in Zürich. Nächstes Ziel: Bau einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel. Baumgartner postulierte bei diesem Anlass einleitende Schritte zur Fortsetzung solchen Bahnunternehmens von Zürich aufwärts durch den Kanton St. Gallen nach Chur. Man gab wenigstens gute Worte. Tatsächlich blieben die Zürcher Bestrebungen auf das ihnen näher Gelegene beschränkt. Bald kam übrigens die Angelegenheit auf längere Zeit ins Stocken. Aus diesen Anfängen aber entstand später zunächst die Eisenbahn Zürich-Baden.

Die Bestrebungen des Eisenbahnkomitees gingen also dahin, diese Handelsstadt par excellence im Osten und Westen am Bodensee und in Winterthur an bestehende oder bereits projektierte Eisenbahnen anzuschliessen. Die frühesten Anregungen zum Bau eines Schienenweges von *Rorschach* nach *St. Gallen* gehen ins Jahr 1836 zurück. Anfang der fünfziger Jahre wurde Wirthsand in das st. gallische Eisenbahnkomitee beigezogen und am 27. Dezember 1852 bei der Konstituierung der st. gallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft gewählt. Er sollte hier bald Gelegenheit haben, sein Können zu zeigen.

Am 17. Januar 1836 hatte in Rorschach die erste Versammlung der Freunde einer Eisenbahn auf st. gallischem Gebiete stattgefunden. Wie primitiv damals der Stand der Eisenbahntechnik war, beweist, dass an jener Versammlung massgebende Eisenbahnfachleute erklär-

<sup>1)</sup> Johannes Dierauer im Zentenarbuch des Kantons St. Gallen (1803—1903), S. 53: „Sein organisatorisches Talent, seine gewaltige Arbeitskraft und seine ungewöhnliche Gewandtheit in der parlamentarischen Debatte sicherten ihm die steigende Achtung seiner Zeitgenossen.“

<sup>1)</sup> Nach Jos. Keel im Zentenarbuch des Kantons St. Gallen, S. 271 ff.

<sup>2)</sup> Geschichte des Kantons St. Gallen von 1830—1850 von Gallus Jakob Baumgartner. Nach dem Tode des Verfassers herausgegeben von Alexander Baumgartner, S. J.

ten, es sei der Bau einer Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen zum Zwecke der Befahrung mit beweglichen Lokomotiven ein Ding der Unmöglichkeit.

Am 9. August 1852 wurde vom Bundesrate ein Beschluss betreffend die Eisenbahnen im Kanton St. Gallen durchberaten; es handelte sich um die Erteilung der Konzession betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen und Wil. Die Konzession wurde unter den im Gesetze von 1852 üblichen Vorschriften erteilt. In Art. 8 wurde dem Bunde das Recht eingeräumt, nach 20 Betriebsjahren die Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, an sich zu ziehen. Macht der Bund, so war weiter gesagt, von diesem Rechte erst nach Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer von 99 Jahren Gebrauch, so fällt bei der Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung ausschliesslich in Berücksichtigung:

- a) der Durchschnitt des Reinertrages der Bahn nach dem Ergebnisse der letzten 20 Jahre;
- b) das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde usw.

Zunächst rechnete Wirth-Sand auf die tatkräftige Unterstützung seiner Eisenbahnbestrebungen durch die Stadt St. Gallen. Der Gemeinderat beriet lange über die zu beschliessenden Leistungen. Wirth-Sand, Mitglied des Kollegiums, stellte den Antrag, es sei ein Beitrag von zwei Millionen Franken zu bewilligen. Das war für die damalige Zeit sehr viel Geld; es bedurfte der überzeugenden Redekunst Wirth-Sands, um die Forderung den Gemeinderäten mundgerecht zu machen. Fortschrittliche Männer von weitem Blick, u. a. Dr. Gsell und Oberst Schirmer, kamen Wirth-Sand zu Hülfe, so dass das Kreditbegehren angenommen wurde. Das wirkte günstig auf die Beschlüsse des Kantons zurück; der Grosse Rat bewilligte sechs Millionen Franken für die verschiedenen damals angestrebten Schienenstränge. Drei Millionen waren für die Linie Rorschach-St. Gallen-Wil-Winterthur bestimmt.

Eine ganze Reihe von *Konzessionen* wurden anfangs der fünfziger Jahre erteilt. Das Bundesgesetz vom 28. Juli des Jahres 1852 hatte die Bahn für die Unternehmungslust freigelegt. Folgende *Konzessionen* wurden u. a. gewährt:

*Rorschach-Wil* (erste Sektion, für den Bau und Betrieb einer Bodensee-Zürcheisenbahn, Strecke von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wil), vom 14. Juni 1852.

*Rorschach-Ragaz* und *Sargans-Wallenstadt*, vom 15. Januar 1853.

*Wallenstadt-Rapperswil* (Erstellung einer Eisenbahn von Wallenstadt nach Weesen und von Weesen durch

das Gaster und den Seebezirk nach Rapperswil), vom 19. Januar 1853.

*Glattal-Eisenbahn* (Beschluss des Grossen Rates des Kantons Zürich betreffend Erteilung einer Konzession), vom 29. Juni 1853.

*Südostbahnen. Chur bis auf den Lukmanier* (Konzession des Kantons Graubünden für den Bau einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgrenze auf den Lukmanier, vom 2. Juli 1853.

Vom *Lukmanier* nach der sardinischen Grenze bei Brissago und von Bellinzona nach Lugano, vom 15. September 1853.

### 3. Die Vorläufer der Vereinigten Schweizerbahnen.

(Die drei selbständigen Bahngesellschaften <sup>1)</sup>).

Aus drei Unternehmungen ist die Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hervorgegangen: aus der St. Gallen-Appenzellerbahn, der schweizerischen Südostbahn und der Glattalbahn.

#### I. Die st. gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft.

Sie umfasste die Strecke Winterthur-Rorschach-Hafen; sie wurde am 27. Mai 1852 konstituiert. Dietler führt über den Gründungszweck aus: „Der bei ihrer Gründung leitende Gedanke war, die handels- und verkehrsreiche Stadt St. Gallen einerseits mit dem Bodensee, andererseits mit einigen Landesteilen des Kantons St. Gallen in eine Eisenbahnverbindung zu bringen, sowie eine solche mit Zürich und namentlich mit Basel anzubahnen, weshalb auch von der Gründungsgesellschaft die Linie Rorschach-Wil als erste Sektion einer Bodensee-Basel-Eisenbahn bezeichnet wurde.“

Es wurden folgende Konzessionen erteilt: für die Strecke von Rorschach nach St. Gallen und Wil (14. Juni 1852); für die Strecke von Rickenbach bei Wil bis an die thurgauische Kantonsgrenze bei Aadorf (9. März 1853); für die Linie von Winterthur über Elgg an die Grenze des Kantons Zürich bei Aadorf (2. Dezember 1852). Das Gesellschaftskapital für die erste Sektion Rorschach-St. Gallen-Wil wurde auf zwölf Millionen Franken festgesetzt. Infolge des Baues der zweiten Sektion von Wil nach Winterthur und vermehrter Baukosten überhaupt wurde das Aktienkapital zur Zeit des Überganges an das fusionierte Unternehmen (Vereinigte Schweizerbahnen) auf Fr. 14,272,000 erhöht. Dazu kam

<sup>1)</sup> Wir halten uns an die kurze Darstellung von Röll in der Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens (S. 3344 und 3345) und an die Konzessionen.

ein Fr. 5,500,000 betragendes Anleihen, so dass sich das ganze Anlagekapital auf Fr. 19,772,000 stellte.

Im Jahre 1853 reichte dann die st. gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft eine Beschwerde gegen den Beschluss des Kantons Thurgau vom 3. Januar 1853 ein. Die Bundesversammlung beschloss nach Einsicht der Beschwerde:

„1. Der Grosse Rat des Kantons Thurgau wird eingeladen, sich unter den gegenwärtigen veränderten Verhältnissen neuerdings über die Erteilung einer Konzession für Herstellung einer Eisenbahnlinie in der von der st. gallisch-appenzellischen Gesellschaft vorgeschlagenen Richtung auszusprechen.

2. Der Bundesrat wird ermächtigt, namens des Bundes, einer von dem Grossen Rate des Kantons Thurgau der st. gallisch-appenzellischen Eisenbahngesellschaft erteilten Konzession im Sinne des Beschlusses, welchen die Bundesversammlung betreffend Genehmigung der Konzession für den auf das zürcherische Gebiet fallenden Teil der Linie Rorschach-Winterthur gefasst hat, die Genehmigung zu erteilen <sup>1)</sup>.“

## II. Die Südostbahn.

Sie bestand aus der Rheinlinie von Rorschach-Bahnhof bis nach Sargans, von da bis Chur, der Linthlinie von Rapperswil bis Sargans und der Glarnerlinie Weesen-Glarus. Die Gesellschaft wurde am 1. September 1853 gegründet mit einem Aktienkapital von 25 Millionen Franken. Sie war also die bedeutendste der drei Bahngesellschaften, aus deren Verschmelzung die Vereinigten Schweizerbahnen hervorgingen. Englische Unternehmer (Pickering & Cie.) übernahmen den Bau, englisches Kapital war in hervorragendem Masse beteiligt. Schwierigkeiten aller Art brachten das Unternehmen ins Stocken; die neu gegründete Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hatte schliesslich den Bau weiterzuführen <sup>2)</sup>.

Der Südostbahn lagen folgende Konzessionen zugrunde:

- a) von Rorschach-Bahnhof nach Ragaz und von Sargans nach Wallenstadt (Konzession des Kantons St. Gallen vom 15. Januar 1853);
- b) von Wallenstadt nach Mühlehorn und von Weesen durch Gaster und Seebezirk nach Rapperswil, von Weesen nach Näfels (Konzession des Kantons St. Gallen vom 19. Januar 1853);
- c) von Ragaz nach Chur (Konzession des Kantons Graubünden vom 8. Januar 1853);
- d) von Weesen nach Mühlehorn und von Näfels nach Glarus (Konzession des Kantons Glarus vom 2. Januar 1853).

<sup>1)</sup> Vergl. II, 4.

<sup>2)</sup> Vergl. 5. Finanzkalamitäten und Pariser Unterhandlungen.

Mit der Linie Rorschach-Chur sollte das erste Teilstück einer Eisenbahn vom Bodensee über den *Lukmanier* <sup>1)</sup> an den *Langensee* und mit der Bahnstrecke Sargans-Rapperswil die zweite Zufahrtslinie zur zukünftigen Lukmanierbahn in der Richtung nach Zürich und nach Basel hergestellt werden.

Dietler schreibt hierzu: „Zugleich sollten grosse Landesteile des Kantons St. Gallen in den Besitz von Bahnen gebracht werden. Diesen doppelten Zwecken sind die gemeinschaftlichen jahrelangen Bestrebungen der Kantone Graubünden und St. Gallen nicht nur für die Ausführung der Linien, sondern vorzugsweise für die bündnerische Alpenbahn zuzuschreiben. Die Bestrebungen greifen bis auf das Jahr 1839 zurück und haben als hauptsächlichsten Anreger La Nicca.“

## III. Die Glattalbahn.

Die Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Linie wurde am 25. Juni 1853 konstituiert, zunächst nur für die Teilstrecke Wallisellen-Uster mit einem Bau- und Aktienkapital von Fr. 900,000. Später trat die Bahnstrecke Uster-Rapperswil hinzu; gemäss den revidierten Statuten wurde das Bau- und Aktienkapital auf 5½ Millionen Franken erhöht. Der Konzessionsakt des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen betreffend den Bau der Glattalbahn von der st. gallischen Grenze bei Rüti nach Rapperswil datiert vom 9. Juni 1856; der Beschluss des Grossen Rates des Kantons Zürich betreffend die Erteilung der Konzession für die Glattalbahn geht auf den 29. Juni 1853 zurück. Die Rückkaufsbedingungen lauteten in der Konzessionsurkunde wie folgt:

„Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreissigsten, fünfundvierzigsten, sechzigsten, fünfundsechzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von dem 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hiervon benachrichtigt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen: Im Falle des Rückkaufes im dreissigsten, fünfundvierzigsten und sechzigsten Jahre ist der funfundzwanzigfache Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich

<sup>1)</sup> Vergl. II, 8. Gotthard oder Lukmanier?

den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache, und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache Wert dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zugrunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

Im Falle des Rückkaufes im neunundneunzigsten Jahre ist die mutmassliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

Die Bahn samt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.<sup>4</sup>

Die einzelnen Bahnstücke wurden sukzessive dem Betrieb übergeben: Wallisellen-Uster 1856, Uster-Wetzikon 1857, Wetzikon-Rüti 1858, und die ganze Linie Wallisellen-Rapperswil am 1. Januar 1859. Zur Fortsetzung der Linie nach „Uster-Wetzikon-Rüti“ wurde die Konzession bis an die südöstliche Grenze des Kantons Zürich zum Anschluss an die Südostbahn nachgesucht. Der Grosse Rat des Kantons Zürich erteilte sie im Dezember 1855. Dadurch erhielt das obere Glattal eine Verkehrsverbindung nach Glarus, Graubünden und dem St. Galler Oberland.

#### 4. Die Bahnlinie von Zürich nach dem Bodensee.

Anfang der fünfziger Jahre (das Datum kann nicht genau festgestellt werden) erstattete der später so berühmt gewordene Nationalökonom *Bruno Hildebrand*<sup>1)</sup> ein längstvergessenes Gutachten betreffend die *Rentabilität der verschiedenen von Zürich über Winterthur nach dem Bodensee projektierten Eisenbahnen*<sup>2)</sup>. Die

<sup>1)</sup> Geboren 1812 zu Naumburg, gestorben 1878 zu Jena; 1850—1860 von Preussen gemassregelt, in akademischer Stellung in der Schweiz als Professor der Staatswissenschaften an der Zürcher Universität, später in Bern.

<sup>2)</sup> Bericht an den weitem Ausschuss für Herstellung einer Zürich-Bodenseebahn, erstattet von Dr. Bruno Hildebrand. Zürich, Druck von Orell, Füssli & Cie. (Kein Datum angegeben.)

Frage Romanshorer oder *St. Galler Linie* entschied Hildebrand zwar nicht nach allen Richtungen; allein er vertrat doch mehr den Standpunkt, der Romanshorer Linie gebühre der Vorzug.

Bereits im Mai 1850 rechnete man für *Zürich-Winterthur* auf Grund der Zählung in Schwamendingen 257,911 Reisende. Bringt man nun in Anschlag, dass die Durchschnittszahl der Postreisenden für die Jahre 1850 bis 1852 über 5000 Personen mehr beträgt, als damals angenommen wurde, dass ferner auf der Nordbahn, welche durch eine weit schwächer bevölkerte Gegend führt und die Stadt eines andern Kantons von nur 2745 Einwohnern zum Endpunkte hat, im Betriebsjahre 1850/1851 jeder Kilometer von etwa 200,000 Personen befahren wurde, so darf die Summe von 300,000 Personen gewiss als sicheres Minimum angenommen werden.

Für die *St. Galler Linie*, auf welcher von seiten des Bundesrates keine örtlichen Beobachtungen im Mai 1850 veranstaltet worden sind, wurde das auf den übrigen Linien sich ergebende Durchschnittsverhältnis der Postreisenden zu den andern Gattungen von Reisenden zugrunde gelegt und zugleich auf die im St. Galler Bericht über die Rorschach-Wil-Linie mitgeteilten Angaben Rücksicht genommen. Die Resultate, welche auf diese Weise gefunden wurden, können um so mehr als richtig anerkannt werden, als sie zugleich durch die Bevölkerungsverhältnisse derjenigen Gegenden bestätigt werden, welche die verschiedenen Bahnen durchlaufen. Während auf dem Zürcher Gebiete zwischen Winterthur und Zürich auf der Quadratstunde in unmittelbarer Nähe<sup>1)</sup> der Bahn 5000 Menschen wohnen, und die St. Galler Bevölkerung zwischen Wil und Rorschach der Zürcher Bevölkerung etwas nachsteht, verhält sich die Thurgauer Bevölkerung zur St. Galler wie 2 zu 3<sup>2)</sup>.

„Wenn“, so bemerkte Hildebrand, „im Thurgau zwischen Islikon und Frauenfeld nur 60,000 Reisende und zwischen Frauenfeld und Romanshorn 100,000 Reisende, zwischen Rorschach und Wil dagegen ebenso wie zwischen Winterthur und Zürich 300,000 Reisende jährlich auf jeden Bahnkilometer gerechnet sind, so ist gewiss der lebhaftere Personenverkehr der *industriellen Bevölkerung St. Gallens* genügend in Anschlag gebracht.

<sup>1)</sup> Eine Stunde rechts und links von der Bahn.

<sup>2)</sup> Dieses Verhältnis findet nur in der unmittelbaren Nähe der projektierten Bahnen statt; vergleicht man dagegen die Bevölkerung der ganzen Kantone miteinander, so ist das Verhältnis fast das umgekehrte. Zürich mit 31.61 Quadratmeilen und 250,698 Einwohnern hat per Quadratmeile 7930 Einwohner; St. Gallen mit 35.85 Quadratmeilen und 169,625 Einwohnern hat per Quadratmeile 4731 Einwohner; Thurgau mit 16.10 Quadratmeilen und 88,908 Einwohnern hat per Quadratmeile 5522 Einwohner.

Dass der Romanshorner Bahn für den Fall, wenn die St. Galler Linie nicht ausgeführt würde, auch der Personenverkehr zwischen St. Gallen und Zürich zugeschrieben werden musste, versteht sich von selbst.“

Die *Ertragsfähigkeit der Romanshorner Linie* schätzte Hildebrand höher ein. Nach seiner Ansicht würde sie erheblich grösser sein als diejenige der *St. Galler Linie*.

„Diese Resultate“, bemerkte er unter Vorbehalt, „bilden indessen noch keineswegs den Massstab der wirklich zu erwartenden Rentabilität. Sie stützen sich lediglich auf die gegenwärtig schon bestehende Frequenz und würden daher nur dann massgebend sein, wenn der Einführung dieses mächtigen Transportmittels, der Eisenbahnen, gar kein Einfluss auf die Steigerung des Verkehrs und des Volkswohlstandes zugeschrieben werden dürfte. Nun ist aber der gewaltige Umschwung, welcher infolge der Eisenbahnen in dem gesamten nationalökonomischen Leben der Völker eintritt und welcher namentlich den Gütertransport oft verdoppelt und verdreifacht, so anerkannte Tatsache der Erfahrung, dass er hier nicht erst der Erörterung bedarf.“

In geistvoller Weise verbreitete sich Hildebrand sodann über die *volkswirtschaftliche Rentabilität*; sie falle nicht weniger ins Gewicht, „die Rentabilität für das Volk, welches die Bahn benutzt“.

Zunächst habe die *Romanshorner Linie* offenbar den Vorzug, dass ihr Bau bei den ungleich geringern Terrainschwierigkeiten mindestens ein Jahr früher vollendet werde als derjenige der *St. Galler Linie*. Hierdurch werde nicht nur eine weit frühere Verzinsung des auf den Bau verwendeten Kapitals gewonnen, sondern die Bevölkerung des Kantons Zürich geniesse auch früher alle jene Vorteile, welche ihr aus einer Eisenbahnverbindung mit dem Bodensee erwachsen; sie gewinnt um jenen Zeitraum früher eine *Importstrasse* für ihre *Rohstoffe* und eine *Exportstrasse* für ihre Fabrikate bis Havre und London, die nirgends mehr durch den schwerfälligen und kostspieligen Achsen-transport unterbrochen sei. Hierzu kämen die nationalökonomischen Vorteile, welche aus der Kürze der Romanshorner Bahn und der Lage ihres Endpunktes entspringen. Hildebrand führte dann aus: „*Friedrichshafen* hört nach Herstellung der Verbindungslinie zwischen der württembergischen und der badischen Bahn und nach Vollendung der Bahn zwischen Ulm und Augsburg auf, württembergischer Lokalhafen zu sein. Es tritt auf der einen Seite in unmittelbare Verbindung mit Mannheim und dadurch mit Havre, Antwerpen, Rotterdam und London; auf der andern Seite mit Augsburg und dadurch mit Nürnberg, Leipzig, Berlin und Wien. Nun ist Lindau von Augsburg 192.5 km entfernt, Friedrichshafen dagegen von Ulm 104 km und

Ulm von Augsburg 84 km, Summa 188 km. Der Weg von Friedrichshafen nach Augsburg und somit nach dem Osten und Norden Deutschlands ist daher um 4.5 km kürzer als der Weg von Lindau. Diese günstige Lage von Friedrichshafen kommt der Romanshorner Bahn zu gut. Die Entfernung von Friedrichshafen nach Romanshorn beträgt 12 km, von Rorschach nach Lindau 16 km. Von Romanshorn bis Augsburg ist es demnach 8.5 km näher als von Rorschach nach Augsburg. Endlich von Winterthur nach Romanshorn beträgt die Bahnlänge 55.5 km, von Winterthur über Elgg nach Rorschach 71.5 km. Die Romanshorner Bahn ist daher um 16 km kürzer als die Rorschacher, und der Weg von Winterthur bis Augsburg ist um 24.5 km näher über Romanshorn als über Rorschach. Noch grösser ist die Differenz der Fahrzeit; denn es beträgt die Fahrzeit nach der Berechnung unserer Techniker:

von Winterthur bis Frauenfeld . . .	36.7 Minuten,
von Frauenfeld bis Romanshorn . . .	83.6 „
also von Winterthur bis Romanshorn	<u>120.3 Minuten.</u>
Dagegen von Winterthur bis Wil . . .	62.0 Minuten,
von Wil bis St. Gallen . . . . .	75.0 „
von St. Gallen bis Rorschach . . . .	56.8 „
also von Winterthur bis Rorschach . .	<u>193.8 Minuten.</u>

„Die Reise von Winterthur nach Rorschach dauert daher 1 Stunde 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minuten länger als von Winterthur nach Romanshorn. Aus dieser Differenz der Bahn-längen folgt aber auch mit Notwendigkeit eine *Differenz der Frachtpreise*, welche die Bevölkerung des Kantons Zürich für die Aus- und Einfuhr ihrer Waren und für den Personentransport zu zahlen hat. Legen wir den in unsern beiden Tableaux angewendeten mässigen Frachtsatz von 5 Cts. per Kilometer à Person und 0.7 Cts. per Kilometer à Zentner zugrunde, so hat jede Person von Winterthur nach Rorschach 80 Cts. mehr zu zahlen als nach Romanshorn, und jeder Zentner Fracht kostet nach Rorschach 12 Cts. oder 21 % mehr als nach Romanshorn.

„Allerdings ist es möglich, dass Bayern später, wenn es seine Bahn von Kempten nach Lindau vollendet haben wird, um den Hafen von Lindau Friedrichshafen gegenüber zu unterstützen, auch eine Bahn von Lindau über Bregenz um den Bodensee herum bis nach Rorschach auszuführen beginnt. Aber auch nach Vollendung dieses Projektes behält die Romanshorner Bahn immer noch den Vorzug, sofern nur in diesem Falle eine Zweigbahn von Romanshorn nach Rorschach hergestellt wird. Sie behält ihn zunächst unbedingt für den Personentransport; denn die Fahrzeit auf einer Eisenbahn von Lindau nach Rorschach ist ohne Zweifel länger

als die Wasserfahrt von Friedrichshafen nach Romanshorn; sie behält ihn aber auch für den Warentransport; denn jene Zweigbahn von Romanshorn nach Rorschach würde nur 15,2 km lang sein und 31 Minuten Fahrzeit erfordern. Der Weg von Rorschach über Romanshorn nach Winterthur würde demnach immer noch 0,8 km kürzer sein und 42<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minuten weniger Fahrzeit brauchen als der Weg über St. Gallen, und da endlich von Lindau nach Friedrichshafen gewiss niemals eine Bahn ausgeführt wird, so bleibt ausserdem der Verkehr von Friedrichshafen und der Verkehr, welcher zwischen der östlichen Schweiz und dem Niederrhein, Holland und England stattfindet, immer noch ungeschmälertes Eigentum der Romanshorner Bahn.“

„Freilich sei nicht zu leugnen,“ so führte der Gutachter aus, „dass auch zwischen *St. Gallen* und dem Kanton Zürich eine enge volkswirtschaftliche Verbindung bestehe. Die Baumwolle, welche Winterthur und das Tösstal jahraus, jahrein verspinnt, wandert z. B. grossenteils nach St. Gallen, um dort und in der Umgebung verwebt zu werden; aber hieraus folge nur, dass das *St. Galler Bahnprojekt* nicht ausgeschlossen werden dürfe, und dass der Kanton Zürich sich nicht durch das Finanzinteresse der Romanshorner Bahn abhalten lassen darf, den St. Gallern den Anschluss ihrer Linie in Winterthur möglichst zu erleichtern. Beide Linien, die Romanshorner und die St. Galler, hätten ihre volkswirtschaftliche Berechtigung; aber beide haben ihre gesonderten Zwecke und ihre gesonderten Lebensbedingungen. Diese sei eine für den Kanton St. Gallen notwendige und für Winterthur wünschenswerte Lokalbahn, welche ihre Hauptnahrung aus der Industrie der St. Galler Bevölkerung ziehe, jene sei ein Stück einer grossen, europäischen Verkehrsstrasse zwischen Lyon und Leipzig, Marseille und Stettin, das eine wesentliche Stütze in dem Weltverkehr finde und zugleich den Kanton Zürich in die nächste Verbindung mit dem ganzen Norden und Osten Europas bringe.“

Von grosser Bedeutung für die zukünftigen Vereinigten Schweizerbahnen war die hierauf gegründete *Zürich-Bodensee-Gesellschaft*; die Behörden des Kantons Zürich kamen dieser Gesellschaft in weitgehendstem Masse entgegen durch Einräumung von Privilegien. Brugger setzt in seiner lehrreichen Dissertation <sup>1)</sup> auseinander, wie sehr sich der Kanton Zürich das Zustandekommen dieser Bahn angelegen sein liess. Nach Art. 3 verpflichtete sich der Staat Zürich, während der nächsten 30 Jahre (vom 1. Januar 1853 an gerechnet) weder eine Bahn von Zürich über Winterthur nach „Gundetswil“ selbst auszuführen, noch eine weitere Konzession für eine solche zu erteilen. Der Konzessionär erhielt im fernern das Prioritätsrecht und bei gleichen

<sup>1)</sup> Zürcherische Eisenbahnpolitik, S. 39—46.

Bedingungen für alle in der Linie „Zürich-Winterthur-Gundetswil“ einmündenden oder von derselben abzweigenden neuen Linien. Nach Art. 15 wurde der Konzessionär (d. h. die Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft) von allen kantonalen und Gemeindesteuern für Vermögen und Erwerb befreit. „Die ‚Gundetswiler Konzession‘ mit ihren Ausschluss- und Vorzugsrechten war so recht dazu angetan, das Monopol, welches die Eisenbahngesellschaft angesichts des Widerspruches zwischen dem politischen Kleinbetrieb der Kantone und dem wirtschaftlichen Grossbetrieb der Eisenbahnen sowieso bald genug erlangen musste, nur noch rascher zu verwirklichen und besser auszubauen <sup>1)</sup>.“

Wir können Brugger zustimmen, wenn er sagt <sup>2)</sup>, das Eisenbahngesetz von 1852 sei durchaus nicht so verfehlt zu betrachten, weil es den Privatbau stipulierte. Es war in der Tat unter den damaligen Verhältnissen die erspriesslichste Lösung. Der schwerste Fehler war sicherlich die Bestimmung, dass die *Kantone* zur Erteilung der Konzessionen zuständig seien. Auch A. Memminger (*Der Krach, Zürich 1879*) bezeichnet diese Befugnis als einen Missgriff; sie führte zu unendlichen Streitigkeiten zwischen den Kantonen, zu einem Wirrwarr, zur Erteilung der unsinnigsten Konzessionen, zur Gewährung von Ausschluss- und Vorzugsrechten; sie war die Grundursache der spätern grossen Eisenbahnmisere in den siebenziger Jahren. Die Erwerbung von kantonalen Konzessionen wurde vielfach zu Spekulationen ausgebeutet.

## 5. Finanzkalamitäten und Pariser Unterhandlungen.

### (Die Fusion der drei Bahngesellschaften zu den Vereinigten Schweizerbahnen).

Das grösste Verdienst an dem Zustandekommen der Verträge betreffend die *Fusion der drei Bahngesellschaften* der Südostbahn, der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft und der Glatthalbahn hat unstreitig *Wirth-Sand*, der als Mitglied der Delegationen des Verwaltungsrates der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft mit Rothschild bzw. der *Réunion financière* in Paris unterhandelte. *Wirth-Sand* hat sich anfänglich geweigert, dem Mitte der vierziger Jahre in St. Gallen gegründeten Eisenbahnkomitee anzugehören; er schlug im Mai 1851 eine auf ihn gefallene Wahl aus, gab aber schliesslich dem Drängen seiner Freunde nach. Sofort fand nun seine Wahl in den engeren Ausschuss und in den Finanz-

<sup>1)</sup> Herold, Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen, Stuttgart 1902.

<sup>2)</sup> Zürcherische Eisenbahnpolitik, S. 15.

ausschuss statt. Von nun an finden wir ihn ununterbrochen da, wo es galt die schwierigsten und verwickeltesten Finanzfragen zu lösen. Schon im November 1852 wurde er mit Herrn Stäheli-Wild nach Basel abgeordnet,<sup>1)</sup> um sich dort nach Geld umzusehen für die Linie Rorschach-Winterthur, deren Konzessionierung von seiten des Kantons St. Gallen bereits erfolgt war, von Zürich und Thurgau nahe bevorstand. Am 27. Mai 1852 anlässlich der ersten konstituierenden Generalversammlung der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft wurde Wirth-Sand in den aus 25 Mitgliedern bestehenden Eisenbahnausschuss und in der zweiten Generalversammlung in den Verwaltungsrat gewählt. Die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft kam bald genug in finanzielle Schwierigkeiten und es war ein grosses Glück für das junge Unternehmen, dass ein Mann wie Wirth-Sand mit offenem Blicke, grosser Erfahrung in kaufmännischen und finanziellen Fragen mit starker Hand die drohende Katastrophe abwenden konnte.

Wo lagen die Gründe dieser plötzlich aufgetauchten finanziellen Schwierigkeiten? Erstens konnten im Inland bedeutend weniger Aktien an den Mann gebracht werden als man gehofft hatte, zweitens zeigte es sich, dass der Voranschlag um einige Millionen zu gering war. Dr. C. Planta<sup>2)</sup> führt aus, dass die englische Baugesellschaft *Ed. Pickering* weder finanziell noch technisch ihrer Aufgabe gewachsen war, indem sie einerseits die eingeforderten Einzahlungen nicht gehörig leistete, andererseits die Bauarbeiten schlecht ausführte, so dass man sich im Frühling 1856 genötigt sah, mit dieser englischen Gesellschaft zu brechen.

Wie gestalteten sich nun die Pariser Unterhandlungen?

Die *Réunion financière*, mit der Wirth-Sand und Bänziger-König im Jahre 1856 verhandelten, war eine aus den angesehensten Pariser Bankhäusern gegründete Vereinigung und zwar waren die Mehrzahl der Inhaber dieser Bankhäuser Schweizer, wie Bartholony, Hentsch, Dufour, Dassier, Marcuard usw. Der Umstand, schreibt Planta, dass ein Vertreter der Nordostbahn, J. C. Escher-Bodmer sich gleichzeitig in Paris befand, um mit der *Réunion financière* über Geldbeschaffung zu verhandeln, führte dazu, dass Escher-Bodmer für die Nordostbahn, Wirth-Sand und Bänziger-König für die St. Gallen-Appenzellerbahn, A. von Planta und von Schulthess-Rechberg für die Südostbahn am 14. Mai 1856 mit der *Réunion financière* (für welche Baron James von Rothschild, F. Bartholony und A.

Dassier handelten) einen Vertrag mit Ratifikationsvorbehalt abschlossen, wonach alle drei Bahnen unter dem Namen „Union des Chemins de fer Suisses“ oder „Vereinigte Schweizerbahnen“ fortan mittelst der Finanzhilfe der *Réunion financière* nur ein Unternehmen, das den Gesellschaftssitz in Zürich gehabt hätte, bilden sollten.

Der Verwaltungsrat der Nordostbahn verwarf den Fusionsvertrag, ohne die Aktionäre zu begrüssen.

Planta schreibt<sup>1)</sup> hierzu:

„Das Scheitern dieser Fusion war für unsere Alpenbahnfrage verhängnisvoll, denn es darf wohl als höchst wahrscheinlich angenommen werden, dass wenn Zürich an die Spitze eines ostschweizerischen Bahnnetzes getreten wäre, dasselbe dadurch an die Interessen seiner alten rhätischen Handelsstrasse gefesselt worden und vermöge seines Einflusses das Lukmanierprojekt, dessen Chancen so günstig waren, bald zur Ausführung gebracht hätte, wie denn auch ohne Zürich die Gotthardbahn niemals zustande gekommen wäre. Der Sieg des Gotthard über den Lukmanier war nur eine Folge der Übermacht der Gotthardinteressenten in den eidgenössischen Räten und in der eidgenössischen Diplomatie. Diese Übermacht hätte sich aber ohne und vollends gegen Zürich und die Nordostbahn niemals bilden können.“

Den Verhandlungen mit der *Réunion financière* gingen lange Debatten in St. Gallen voraus.

Nach dem Protokoll vom 4. Januar 1856 wurden Wirth-Sand und Bänziger-König ermächtigt und beauftragt „zur Beschaffung des Restes der für diese Eisenbahngesellschaft noch erforderlichen Gelder, ferner allenfalls an den Verhandlungen für eine Vereinigung der verschiedenen ostschweizerischen Eisenbahnen zu einer Aktiengesellschaft teilzunehmen und in beiden Beziehungen unter Ratifikationsvorbehalt der zuständigen Behörden Verträge abzuschliessen.“

Am 8. Dezember 1856 beschloss der Verwaltungsrat der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft: „Wir ermächtigen und beauftragen Johann Konrad Bärlocher, Vizepräsident und Daniel Wirth-Sand bei Anlass der in Paris zu pflegenden Unterhandlungen für die Perfektion des Fusionsantrages vom 4. September 1856 sich mit den Delegierten beteiligter Eisenbahngesellschaften bezüglich der von Herrn E. Pickering, gewesenen Generalakkordanten der schweizerischen Südostbahn, verlangten Antizipation von Fr. 121 auf jeder ihm zugeschriebenen Aktie des letzteren Unternehmens ins Vernehmen zu setzen und nötigenfalls Gutfindendes auf Rechnung der neuen Gesellschaft abzuschieben.“

<sup>1)</sup> Nach Mitteilungen des Herrn Direktor Dr. Seiler, St. Gallen.

<sup>2)</sup> Planta, Der dreissigjährige Kampf um eine Rhätische Alpenbahn. S. 31 ff.

<sup>1)</sup> S. 32.

Der *Verwaltungsrat der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft* fasste am 8. Dezember 1856 folgenden *Beschluss* :

1. „In der heut abend stattfindenden Konferenz der Delegierten der drei fusionierenden Bahnen durch die hiesige Abordnung darauf dringen zu lassen, dass die im Art. 12 des Fusionsvertrages vorgesehenen Delegierten sofort nach Paris abgesendet werden, um

- a) die Adhäsion der *Réunion financière* zum Septembervertrag zu erwirken;
- b) in Verbindung mit den beiden Delegierten der *Réunion* sofort die Statuten zu beraten und zwar auf Grundlage des von der Delegiertenkonferenz diesfalls angenommenen Entwurfs;
- c) überhaupt alles zu tun, was zur baldigsten definitiven Konstituierung durch Abhaltung einer allgemeinen Generalversammlung führen kann.

2. Die hiesige Abordnung noch besonders dahin zu instruieren, dass sie auf die in der Variante des Art. 31 des Statutenentwurfes enthaltenen Komposition des Verwaltungsrates, welcher dem Kanton St. Gallen 9 Mitglieder in diese Behörde gibt, hinzuwirken habe;

3. die hierseitige Abordnung sei in den Herren Präsident Bärlocher und Präsident Wirth-Sand zu bestellen.

4. Dieser Abordnung sei im ferneren Vollmacht zu erteilen, bezüglich einer von Herrn Piking, gewesenem Generalakkordanten der Südostbahn, verlangten Antizipation von Fr. 125 auf jeder der ihm zugeschickten Aktien des letzteren Unternehmens, sich mit den Abordnungen der übrigen fusionierenden Eisenbahnen ins Vernehmen zu setzen und nötigenfalls Gutfindendes auf Rechnung der neuen Gesellschaft abzuschliessen.“

Im Jahre 1856 rapportierte *Wirth-Sand* in dem nachfolgenden hochinteressanten Brief dem Eisenbahnverwaltungsrat wie folgt:

„Gestern (18. Januar) machten wir einen zweiten Besuch bei Rothschild. Das Resultat desselben ist wenigstens so, dass wir nicht Ursache haben, die Unterhandlungen mit ihm abzubrechen. Wie ich schon das letzte Mal schrieb, hält *Rothschild* nicht viel auf unsern vielen kleinen Schweizerbahnen und Administrationen. Dagegen giebt er dem Gedanken Raum, dass eine *grosse Schweizerlinie und Gesellschaft* sehr gut prosperieren müsste und Etwas wäre, das ihn allerdings veranlassen könnte, mit seinen Kapitalien und seinem Namen beizutreten. Seine Idee ist: *Fusion der N. O. B.* <sup>1)</sup> *S. O. B.* <sup>2)</sup> und vielleicht mit der St. Galler Bahn, mit Fortsetzung der Linie von Brugg über den Bötzbberg nach Basel. Letzteres sagte er

uns zwar nicht, allein auf einem kleinen Schweizerkärtchen, welches er während der Konferenz vor sich hatte, sah ich neben der Centralbahnlinie eine zweite nach Basel eingezeichnet, die mir die Bötzbberglinie zu sein schien. Eine solche *einheitliche Linie* von der *schweiz. Südgrenze* nach der *Nordgrenze* am Bodensee und von da an die Westgrenze nach Basel ist die Idee Rothschild's, deren Verwirklichung er seinen mächtigen Beistand nicht von vorne herein versagen würde (?). Von diesem Standpunkt aus hat er mit der N. O. B. unterhandelt. Die genauen Bedingungen sind uns zwar noch nicht bekannt, soviel wir aber erfahren konnten, sind sie ungefähr so: R. hat nur 1000 Aktien fix genommen (Curs unbekannt), der N. O. B. dann bis 10 Mill. einen Kredit im Co. Ct. eröffnet, so dass sie vom Februar an monatlich  $\frac{1}{2}$  Mill. bei ihm erheben kann. Für den Betrag der 10 Mill. giebt die N. O. B. an Rothschild Aktien, die er nach Belieben und ohne einen Kurs zu garantieren, für ihre Rechnung verkaufen wird. Rothschild selbst sagte, er werde und könne sie nur verkaufen, wenn die grosse Fusion zu Stande gekommen sei, weil nur einer solchen grossen Bahn, resp. deren Aktien, die grossen Börsen geöffnet werden können, nie aber unsern Stückbahnen. Vom gleichen Standpunkte aus sind mit der S. O. B. für einweilen 15 Mill. zur Vollendung der Linie bis Olten Unterhandlungen im Gange, und findet sich daher die Vermutung, die ich in meinem Schreiben aus Basel ausgesprochen, völlig bestätigt. Vom gleichen Standpunkt aus scheint Rothschild auch mit uns in Unterhandlung treten zu wollen, obschon ihm an unserer Linie nicht besonders gelegen ist, denn er weist mit der Karte in der Hand nach, dass er unsere kostspielige Bergbahn für seine grosse Linie Chur-Rorschach-Basel gar nicht brauche. Auf meine Bemerkung, dass wir in Rorschach Herren seien und wir in erster Linie das Recht, die Verbindung mit Romanshorn zu erstellen, haben, verwies er uns einfach auf den Staatsvertrag mit Zürich und die zürcherische Konzession von Elgg bis Winterthur, in der allerdings die Bedingung enthalten ist, dass unsere Gesellschaft der Ausführung der Bestimmungen des Staatsvertrages nichts in den Weg legen dürfe, resp. sich des Prioritätsrechtes für den Bau der Linie Rorschach-Romanshorn begiebt. Der Mann kennt alle Verhältnisse zum Verzweifeln gut. Unsere Position ist sehr schwierig, und obgleich wir von Rothschild noch nicht positiv abgewiesen, sondern ersucht worden sind, Anfangs nächster Woche wiederzukommen, so ist unsere Hoffnung, mit ihm auf irgend eine Weise abzuschliessen zu können, noch sehr klein.

Wenn dann noch zudem hochgestellte Personen, wie dieser Tage wieder in der „St. Galler Ztg.“, sich alle Mühe geben, uns auch noch aus dem Rorschacher Bahnhof weg zu drängen, damit die S. O. B. und N. O. B. sich ja recht bequem, uns umgehend, die Hand bieten und damit beweisen können, dass man unsere Bahn am Ein- und Ausgang so zusammengeschnürt habe, dass sie mit jenen gar nicht mehr konkurrenzfähig sei, die grosse Linie Chur-Bodensee-Basel also rein nichts zu besorgen habe von

<sup>1)</sup> Nordostbahn.

<sup>2)</sup> Südostbahn.

unserer Sackbahn, so wird unsere Stellung Rothschild gegenüber noch schwieriger. Ich fühle mich verpflichtet, dem Kanton St. Gallen und allen Aktionären gegenüber auf die möglichen Folgen eines solchen Verfahrens (Ausschluss unsrer Linie aus dem Rothschild'schen Plan) aufmerksam zu machen. Der Verfasser jener Artikel in der St. Galler Ztg. meint es gewiss gut mit dem Kanton St. Gallen, er spielt aber mit seiner Eisenbahnpolemik ein gefährliches Spiel und kompromittiert die Interessen des Kantons und aller übrigen Aktionäre auf's höchste; denn dass unsere Linie selbständig werden können neben einer vereinigten N. O. B. und S. O. B. wird wohl Niemand glauben. Ich wage die Behauptung, dass jeder St. Galler, sei er S. O.-Bähler oder nicht, dafür ein stehen sollte, dass uns *im jetzigen Moment am allerwenigsten* der Bahnhof Rorschach streitig gemacht werden sollte. Die S. O. B. verliert dabei nichts, denn an dieser Frage hängt ihre Geldfrage nicht.

Herr Bänziger und ich schätzen uns glücklich, gerade jetzt in Paris zu sein, ehe die S. O. B. mit Rothschild abgemacht hat und Gelegenheit zu haben, unserer Bahn die Stellung zu vindizieren, welche sie in Rothschild's Augen erlangen muss, um ihn zu veranlassen, sich bei ihr zu beteiligen. Was den Rothschild'schen Finanzplan anbelangt, so haben Hr. Bänziger und ich nicht die mindeste Schwierigkeit, ihn günstig aufzunehmen; denn einmal habe ich die Überzeugung, dass durch Beseitigung aller odiosen Konkurrenz und mit nur *einer* Verwaltung, die verhältnismässig weit weniger kosten wird, als 3 oder 4 Verwaltungen, die Resultate weit besser sein werden, als beim Fortbestand der jetzigen Verhältnisse; und zweitens bin ich ebenso überzeugt, dass unsere Aktien, wenn sie Aktien einer grossen Schweizerbahn werden, schon hierdurch allein bedeutend gewinnen müssen; jedenfalls ist sicher, dass sie alsdann auf den Börsen Kurs erhalten und verkäuflich sind, was nach der Versicherung aller Banquiers unter den jetzigen Verhältnissen nie und nimmer der Fall wäre. Dieser Vorteil ist besonders für den Staat und die Gemeinde St. Gallen hoch anzuschlagen, da diese dann später ihre Aktien verkaufen können. Wie die Sachen stehen, müssen wir sehr wünschen, dass vorderhand die Beschlüsse des Verwaltungsrathes über die Konzessionen an den Rhein und nach Romanshorn noch geheim gehalten oder besser bis auf weitere Berichte von Paris zurückgestellt werden. Wir nehmen ferner als selbstverständlich an, dass von dem Verlauf unserer Verhandlungen nichts ins Publikum dringe.“

Wirth-Sand schildert in den Aufzeichnungen am Ende seines Lebens die Gründe, welche dazu führten, in Paris Geld suchen zu müssen. Er schreibt — es ist zwar nur eine Zusammenfassung der in dem Pariser Brief erwähnten Tatsachen:

„Bald stellte es sich heraus, dass das von den Ingenieuren der drei Bahngesellschaften berechnete *Baukapital bei weitem nicht genügte*. Es war meine Aufgabe im Verein mit Schulthess für die Finanzen

zu sorgen. In Paris, wohin allein wir uns wenden konnten, fanden wir zwar die loyalste Unterstützung, aber man verlangte im Jahre 1859 kategorisch die Beseitigung der bisherigen 5gliedrigen Direktion und die Aufstellung eines einzigen Direktors.

Ich musste natürlich zustimmen, denn ich konnte das mit schwerer Not kämpfende Unternehmen nicht im Stiche lassen. So wurde ich ganz gegen meinen persönlichen Willen mehr und mehr vollständig in das Eisenbahnwesen hineingetrieben, die Verwaltung der ostschweizerischen Eisenbahnen ist zu meiner *eigentlichen und grössten Lebensaufgabe* geworden.“

Über die Unterhandlungen mit der Réunion financière in Paris schrieb am 19. Juli 1856 Wirth-Sand an Landammann Hungerbühler:

— — „Unsere *Angelegenheit liegt nicht schlecht*, doch immerhin so, dass eine bestimmte Entscheidung noch — vielleicht ein paar Wochen ausbleiben dürfte, und das deshalb, weil die Mitglieder der *Réunion financière unter sich uneins* sind. Namentlich die *schweiz. Banquiers* setzen den *grössten Werth* auf die *N. O. B.*, weil sie vorab die Verbindung mit den französischen Bahnen im Auge haben, sie aber ohne die *N. O. B.* nicht erreichen zu können glauben.“

Am 31. Dezember 1856:

— — „Ein grosses Bankhaus in Paris wäre sehr geneigt, das *Anleihen* von Fr. 30 Millionen, zu dessen Kontrahierung der Bundesrat bevollmächtigt worden ist, zu übernehmen. Ich bin ersucht worden, möglichst schnell mitzuteilen, ob das Anleihen wirklich contrahirt werde, und ob der Bundesrath geneigt wäre, in Unterhandlungen einzutreten. — Ich möchte Sie bitten, mir gefälligst Auskunft geben zu wollen, damit ich sogleich nach Paris schreiben kann.“

## 6. Die Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank.

Anfangs der Fünfzigerjahre, gleichzeitig mit dem Bau und Betrieb st. gallischer Eisenbahnen regte sich das Bedürfnis nach einem *eigentlichen st. gallischen Kreditinstitute*, das nicht nur der Geschäftswelt der Handels- und Industriestadt St. Gallen Kredit gewähren sondern auch bei der Beschaffung der für den Bau einer Alpenbahn erforderlichen Mittel behilflich sein sollte.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts lag das Handelbankgeschäft auch in der Schweiz fast ausschliesslich in Privathänden<sup>1)</sup>. Die Institute der Jahre 1810—1850

<sup>1)</sup> Paul Gygas, Die Bank in St. Gallen 1837—1907. Die Geschichte einer schweizerischen Notenbank. S. 5 ff.

sind zu 86 Prozent Sparkassen, welche zunächst in der Absicht errichtet wurden, dem kleinen Geldbesitzer einen sicheren Aufbewahrungsort nebst mässiger Rendite zu bieten. Das erste Bankinstitut auf dem Platze St. Gallen war die Bank in St. Gallen, die jedoch bis zum Übergang an die Schweizerische Kreditanstalt (1906) eine Diskonto- bzw. Emissionsbank blieb. Erst im Jahre 1855 wurde die erste Hypothekarbank, die Creditanstalt St. Gallen, St. Gallens eigentliche Baubank gegründet und am 1. Juli 1856 das erste St. Gallische Kreditinstitut, die *Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank*. *Wirth-Sand*, der weiterfahrene Kaufmann, nahm sich diesen Bankbestrebungen mit der ihm eigenen Tatkraft an und wirkte nach der Konstituierung in der Verwaltung mit. Die engen Beziehungen zu der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank kamen, wie wir noch sehen werden, den Vereinigten Schweizerbahnen besonders zu statten. Dass das *zürcherische* und auch das *süddeutsche* Finanzkapital bei der Gründung hervorragend beteiligt waren, geht aus folgendem *Gründungs-Vertrag* hervor:

### Gründungs-Vertrag,

#### Die Errichtung einer Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank in St. Gallen betreffend.

Vom 1. Juli 1856.

Die Unterzeichneten, nämlich die Herren Ferdinand Bärlocher, C. Bärlocher-Jacob, H. S. Beck, Sohn, J. L. Gsell-Lutz, Felix Koellreutter, Louis Rochat, J. C. Sulzberger, Wirth-Sand, sämtlich in St. Gallen, Ferdinand Roth in Rheineck, sodann die Herren J. C. Escher-Bodmer, Gustav Anton von Schulthess-Rechberg, C. Stadler, Emil Tobler, diese in Zürich, ferner die Herren David Haas für sich und legitimirt durch Vollmacht für Herrn Georg Doertenbach, die Königl. Würt. Hofbank und Freiherr von Varnbühler, diese in Stuttgart, Herr Albert Haas in Carlsruhe, sodann die Herren Albert Erzberger, Carl Obermayer für sich und legitimirt durch Vollmacht für die Herren August Frommel, H. von Hoeslin, J. J. Obermayer, Carl von Schæzler, Paul Schmidt, Carl von Stetten, diese in Augsburg, vereinigen sich hiermit zu dem Zwecke der Errichtung einer Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank in St. Gallen als Gründer derselben, nach Massgabe der unter ihnen festgestellten Statuten und unter folgenden, sie selbst als Gründer ausschliesslich betreffenden Separat-Bestimmungen, als:

#### § 1.

Die Gründer übernehmen nachbezeichnete Beiträge von Aktien der genannten Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank, nämlich die Herren Ferdinand

Bärlocher, C. Bärlocher-Jacob, H. T. Beck, Sohn, J. L. Gsell-Lutz, Felix Koellreutter, Louis Rochat, J. C. Sulzberger, Wirth-Sand und Ferdinand Roth als St. Gallisch-Rheinekisches Consortium . . .	Stück 1500
Die Herren J. C. Escher-Bodmer, Gustav Anton von Schulthess-Rechberg, C. Stadler und Emil Tobler als Zürcherisches Consortium . . . . .	„ 1000
Die Herren David Haas für sich und legitimirt durch Vollmacht für Herrn Georg Doertenbach, die Königl. Würt. Hofbank und Freiherr von Varnbühler als Stuttgartisches Consortium . . .	„ 5000
Herr Albert Haas in Carlsruhe . . .	„ 1000
Die Herren Albert Erzberger, Carl Obermayer für sich und legitimirt durch Vollmacht für die Herren August Frommel, H. von Hoeslin, J. J. Obermayer, Carl v. Schæzler, Paul Schmidt und Carl von Stetten, diese als Augsbургisches Consortium . . . . .	„ 8500
Zur Verfügung der Subscribenten der Valoren Societät in St. Gallen werden bis zwölften laufenden Monats gehalten . . . . .	„ 2000
und zur Verfügung des vorbenannten Consortiums von Zürich ebenfalls bis zwölften laufenden Monats . . . . .	„ 1000
Zusammen Stück 20,000	

Die Aktie zu 500 Franken, somit ein Kapital von Zehn Millionen Franken repräsentierend.

#### § 2.

Erfolgt bis spätestens zwölften laufenden Monats nicht die volle Uebernahme der in § 1 zur Verfügung der Subscribenten der Valoren Societät in St. Gallen und des Zürcherschen Consortiums vorbehaltenen 3000 Stück Aktien, so fallen die nicht übernommenen Aktien dem Augsburger Consortium zu, welches sich zu deren Annahme mit den in § 4 der Statuten bezeichneten Gründungsrechten hiermit verbindlich erklärt.

#### § 3.

Die Eingangs bezeichneten Gründer machen sich verbindlich, eine Aufnahme von weiteren Mitgliedern als Mitbegründer, nicht anders zu gestatten, als wenn ein diesfallsiger direkter Antrag von einem unter ihnen gestellt, und von allen einstimmig gutgeheissen würde.

#### § 4.

Jeder Gründer erhält nach Massgabe seiner ersten Zeichnung und der in diesem Vertrage bezeichneten Aktienübernahme, das Recht des gleichmässigen An-

theils an den für den Fall einer weitem Aktienemission in § 4 der Statuten bezeichneten Vorzugsrecht, wöber der Verwaltungsrath aus Vollmacht und im Auftrage der unterzeichneten Gründer jedem Berechtigten auf dessen Verlangen ein Certificat auszufertigen hat.

§ 5.

Das den Gründern an künftigen Aktien-Emissionen in § 4 der Statuten vorbehaltene Vorzugsrecht ist übertragbar und geht von Rechtswegen auf die Erben und andere Rechtsnachfolger der bezugsberechtigten Gründer über.

§ 6.

Das St. Gallisch-Rheneck'sche Consortium hat die Berechtigung das in § 4 der Statuten bezeichnete Gründungsrecht für die Zahl derjenigen Aktien auszuüben, welche von den Subscribenten der Valoren-Societät aus den bis zwölften laufenden Monats für diese offen gehaltenen zweitausend Stück übernommen werden. Das Gründungsrecht der von den Zeichnern der Valoren-Societät nicht übernommenen Aktien geht mit diesen Aktien auf das Augsburger Consortium über.

§ 7.

Auf Grundlage vorstehender Bestimmungen verpflichten sich die Unterzeichneten zu aller erforderlicher Unterstützung behufs Durchführung des Unternehmens und verpflichten sich ferner, über den Inhalt dieses Gründungsvertrages unbedingtes Stillschweigen zu beobachten.

\* \* \*

Bereits im Jahre 1858 musste, um das damals bestandene Defizit zu decken, ein 5 % *Anleihen* von 9 Mill. Fr. mit der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank und einigen deutschen Banquiers abgeschlossen werden; im Jahre 1859 schritt die Gesellschaft zur Beschaffung eines weiteren Kapitals von 5 1/4 Mil. Fr. durch Ausgabe von Obligationen und Prioritätsaktien <sup>1)</sup>.

Am 4. Dezember 1856 kam die Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank im Tessin um die *Lukmanier-*

<sup>1)</sup> Vergl. III. 1. Wirth-Sand als Finanzmann.

*konzession* <sup>1)</sup> ein. Der Grosse Rat des Kantons Tessin liess sich am 4. Dezember 1856 herbei, ihr diese Konzession für die Linie Lukmanier-Sardinische Grenze zu erteilen und dagegen die Linie Bellinzona-Chiasso einer besonderen Gesellschaft, die sich die „Tessinisch-Lombardische“ nannte, zu übertragen. <sup>2)</sup>

Die Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank wurde in der Folge auch für das laufende Bankgeschäft die Bankverbindung der Vereinigten Schweizerbahnen. Beim raschen Fortgang der Bauarbeiten und den bedeutenden Anschaffungen an Betriebsmaterial fand sich die Gesellschaft jeweilen auch zu *momentanen Geldbeschaffungen* veranlasst, welche teils vermittelt von Anleihen, teils durch die Benutzung des von der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank der Gesellschaft jederzeit bewilligten *Kredits in Konto-Korrent* bewerkstelligt wurden.

### 7. Die Konstituierung der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen.

Am 27. April 1857 erfolgte die Anzeige, dass die der *Réunion financière* in Paris statutengemäss zustehende Wahl von sechs Mitgliedern des Verwaltungsrates erfolgt sei. Mit Ende Juni 1859 war der Bau der Bahn soweit vollendet, dass die Linien derselben eine ununterbrochene Verbindung von Winterthur über Rorschach nach Chur einerseits und von Chur über Sargans nach Wallisellen bildeten. Das gesamte Netz befand sich im Jahre 1860 erstmals im Betrieb.

Das *Netz der Vereinigten Schweizerbahnen*, die also im Jahre 1857 durch Fusion der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, der Schweizerischen Südostbahn (nicht zu verwechseln mit der Pilgerbahn Wädenswil-Einsiedeln) und der Glatthalbahn entstand, umfasste folgende *Linien*: <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Planta, Der dreissigjährige Kampf um die Rhätische Alpenbahn, S. 35.

<sup>2)</sup> Vergl. II. 8. Gotthard oder Lukmanier?

<sup>3)</sup> Nach Dietler in Röll, Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, S. 3344.

	Zeitpunkt der Eröffnung	Übernahme
1. Winterthur-St. Gallen-Rorschach-Bahnhof . . . . .		20. April 1857
Winterthur-Wyl . . . . .	14. Oktober 1855	
Wyl-Flawyl . . . . .	25. Dez. 1855	
Flawyl-Winkeln . . . . .	15. Februar 1856	
Winkeln-St. Gallen . . . . .	25. März 1856	
St. Gallen-Rorschach-Bahnhof . . . . .	25. Oktober 1856	

	Zeitpunkt der Eröffnung	Übernahme
2. Rorschach-Hafen-Sargans-Chur . . . . .		20. April 1857
Rorschach-Hafen-Rorschach-Bahnhof . . . . .	25. Oktober 1856	
Rorschach-Bahnhof-Rheineck . . . . .	25. August 1857	
Rheineck-Chur . . . . .	1. Juli 1858	
3. Sargans-Rapperswyl-Wallisellen-Zürich . . . . .		20. April 1857
Wallisellen-Uster . . . . .	1. August 1856	
Uster-Wetzikon . . . . .	9. November 1857	
Wetzikon-Rüti . . . . .	15. August 1858	
Rüti-Rapperswil-Wesen . . . . .	15. Februar 1859	
Sargans-Murg . . . . .	15. Februar 1859	
Murg-Wesen . . . . .	1. Juli 1859	
Wallisellen-Zürich . . . . .		
4. Wesen-Glarus . . . . .	15. Februar 1859	20. April 1857

Resümieren wir kurz, was jede der drei fusionierenden Gesellschaften sich zur Aufgabe gesetzt hatte und wie ihre Lage zur Zeit des Fusionsabschlusses war. Das dürfte am besten zeigen, welche Stellung und Aufgaben der Vereinigten Schweizerbahnen nun harrten. Die Gesellschaft der *St. Gallen-Appenzellerbahn* hatte sich die Aufgabe gesetzt, den Bodensee von Rorschach aus über St. Gallen und Winterthur auf kürzestem Wege mit dem Südwesten und Westen der Schweiz zu verbinden. Das Anlagekapital wurde auf etwa 19 Millionen Franken geschätzt; zur Zeit der Fusion waren etwa Fr. 14,600,000 in Aktien und Obligationen plaziert.<sup>1)</sup> Die *Südostbahn*, welche sich als erste Sektion einer zur Verbindung von Genua mit dem Bodensee einerseits und mit Zürich und Basel andererseits zu erstellenden internationalen Bahn konstituiert hatte, war in ihrem ersten Bauvertrage mit der englischen Baugesellschaft **Pikering & Co.** auf eine Summe von Fr. 25 Millionen veranschlagt und auf den 50,000 Aktien waren teils durch Einzahlungen, teils durch Materiallieferungen und Arbeitsleistungen von seiten der englischen Bauakkordanten nach den dortigen Büchern 20 Prozent oder 5 Millionen Fr. einbezahlt worden. Als dann die englische Sektion der Gesellschaft ihren Verpflichtungen in mehrfacher Beziehung nicht Folge leistete, und die schweizerische Abteilung der Gesellschaft dagegen, um das Unternehmen nicht in's Stocken geraten zu lassen, sich auf den von ihr unterzeichneten 18,378 Aktien zu weiteren Einzahlungen herbeiliess, da trat die Südostbahn-Gesellschaft am 1. Mai 1857 mit einem einbezahlten und mittelst Geldaufnahmen und Akzepten realisierten Kapital von etwa 9,500,000 Fr. in die Fusion ein. Das ganze Baukapital wurde von dem Verwaltungsrat auf 28,000,000 Fr. festgesetzt. Die *Glatthalbahn* endlich, deren Zweck

<sup>1)</sup> Nach dem Jahresbericht der V. S. B. für 1860, S. 2.

es gewesen war, die Bezirke Uster und Hinwil mit Zürich und Winterthur über Wallisellen zu verbinden und sich dann weiterhin mit Glarus und den Bündner Alpenpässen durch einen Anschluss an die Südostbahn in Rapperswil in engeren Verkehr zu setzen, hatte bis zum Zeitpunkt ihrer Eintritte in die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ein Kapital von etwa 2,500,000 Fr. verausgabt, um teils die Linie Uster-Wallisellen in Betrieb zu setzen, teils auf der Linie Uster-Rapperswil die Vorarbeiten durchzuführen und sofort den Bau beginnen zu können. Im ganzen hatte sie damals in Aktien und Obligationen eine Summe von 5 Millionen Fr.<sup>1)</sup> realisiert, mit welchem Betrage sie die sämtlichen Baukosten ihrer Linie von Wallisellen bis Rapperswil budgetiert hatte.

Nachdem von den drei genannten ostschweizerischen Bahngesellschaften die Fusionsverträge allseitig genehmigt waren, fand also im Jahre 1857 die *Konstituierung* statt. Das Präsidium wurde Wirth-Sand übertragen; die Aufstellung der neuen Statuten durfte vertragsgemäss nur im Einverständnis mit der französischen Finanzgruppe erfolgen. Nach der Konstituierung der Gesellschaft wurden sofort die geeigneten Schritte unternommen, um die Genehmigung der Statuten von seiten der Regierung derjenigen Kantone einzuholen, durch welche sich das Bahnnetz zieht. Bis zum Jahreschlusse 1856 war die Grunderwerbung auf der frühern Südost- und Glatthalbahn auf eine Längerstrecke von 27 Stunden 7053' ausgeführt. Wegen *Mangelhaftigkeit* der *englischen Pläne* mussten jedoch auf der ersteren sehr häufige Nachexpropriationen angeordnet werden. Von der früheren St. Galler-Appenzeller-Bahn gingen auf die Gesellschaft 12 und von der Glatthalbahn 3 Lokomotiven über.

Zur Zeit der Konstituierung der Gesellschaft betrug das *Aktienkapital* 93,944, respektive 93,941 Aktien

<sup>1)</sup> Nach dem Berichte der V. S. B. von 1860, S. 2.

zu 500 Fr. Nennwert. Den Aktienbesitzern war gemäss dem Fusionsvertrag und § 8 der Statuten das Recht eingeräumt worden, ihre Aktien gegen Obligationen zu 300 Fr. Emissionswert, verzinslich mit 15 Fr. per Jahr rund, rückzahlbar vom 1. Juli 1860 an innert 90 Jahren mittelst Auslosung umzutauschen. Das Aktienkapital betrug am 31. Dezember 1857: 32,500,000 Fr., bestehend aus 65,000 Aktien zu 500 Fr.; die *Obligationenschuld* 20,270,500 Fr. Sie zerfiel wie folgt: I. und II. Prioritätsanleihen der ehemaligen St. Galler-Appenzeller-Bahn (5%) 5,5 Millionen Fr.; Prioritätsanleihen der ehemaligen Glattalbahn (4 1/2%) 300,000 Fr.; 3% Obligationen (aus Aktien konvertiert) 14,470,500 Fr.; total also 20,270,500 Fr. Die Bauausgaben standen in der ersten Bilanz vom 31. Dezember 1857 mit 38,976,061 Fr. in den Aktiven, die allgemeinen Ausgaben mit 6,675,968 Fr. Darunter waren u. a. folgende reine Finanzposten: 2,114,100 Fr. Verluste auf Aktien; 999,667 Fr. Bonifikationen für die ehemalige Südostbahn 1,654,333 Fr. Aktienzinskonti.

Die *Betriebsrechnung* des ersten Jahres lieferte einen Überschuss von 630,202 Fr. Die Einnahmen der St. Galler Bahn ergaben: 976,855 Fr., der Glattalbahn 67,114 Fr., total 1,043,970 Fr., wozu noch 15,277 Fr. mittelbare Einnahmen traten, insgesamt also 1,057,247 Fr. An Ausgaben waren ausgewiesen: 26,335 Fr. allgemeiner Betriebsdienst, 63,542 Fr. Bahndienst, 99,383 Fr. Bahnhof- und Stationsdienst, 189,578 Fr. Maschinendienst, 85,156 Fr. Wagentdienst, insgesamt 428,995 Fr.

Im *ersten Jahr des Bestehens* der Vereinigten Schweizerbahnen wurde ausgerechnet, dass mit Hinzurechnung aller Zinsen auf dem Aktien- und Obligationenkapital während der ganzen Bauzeit, aller Unkosten für die Verwaltung und für die Herbeischaffung des nötigen Baukapitals das Unternehmen auf 65 Millionen Franken zu stehen kommen würde, was einen Kostenbetrag von etwa 238,000 Fr. per Kilometer ausmacht. Wirth-Sand sprach damals die Ansicht aus, das sei ein Verhältnis, das im Vergleich mit anderen schweizerischen Bahnen als ein günstiges betrachtet werden dürfe.

Wie sehr auch die Vereinigten Schweizerbahnen unter der durch die mangelhafte Eisenbahngesetzgebung des Bundes herrschenden Unsicherheit zu leiden hatten, geht aus einem Brief an Bavier vom 11. Juli 1858 hervor. D heisst es u. a.:

— — „Wir müssen ein klares, deutliches Gesetz haben, sonst gibts nur ewigen Streit und Zank mit den andern Bahnen. Der Bund soll klar und deutlich die Hauptgrundsätze feststellen; wenn sich die verschiedenen Gesellschaften nicht einigen können, dann soll der Bundesrath nach diesen festen, von der Bundesversammlung gegebenen Normen entscheiden.“

## 8. Gotthard oder Lukmanier? <sup>1)</sup>

„Unvergessen soll bleiben, was der Verstorbene für sein vornehmstes Ziel, die Verwirklichung des ostschweizerischen Alpendurchstichs, gearbeitet hat. Der Erfolg stand ihm nicht zur Seite, die *mächtigere Interessen-Koalition* hat den Sieg davongetragen, aber auch dieser Same wird einst aufgehen.“ <sup>2)</sup>

Da über diese weitschichtige Frage einige treffliche Schriften bestehen, so werden wir uns tunlichst kurz fassen und in gedrängten Zügen die Wirksamkeit *Wirth-Sands* in der Campagne darstellen.

„Wenn der Gotthard schliesslich den Sieg davontrug, so ist es nicht seine Schuld, sondern die Natur der Verhältnisse, welche dieses andere Projekt mehr begünstigten.“ <sup>3)</sup>

Bekanntlich war die Idee der Erstellung eines Schienenweges über die rätschen Alpen und besonders über den Lukmanier schon in den Vierzigerjahren aufgetaucht und von den betreffenden Landesgegenden, sowie von Sardinien und insbesondere von der Hafenstadt Genua mit grosser Freude aufgenommen worden. Die Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin nahmen daher keinen Anstand, den ersten Trägern derselben, Herren Oberst Lanicea und Direktor Killias aus Chur, und der von ihnen repräsentierten piemontesischen Vorbereitungsgesellschaft sofort die nötigen Konzessionen zu erteilen. Die sardinische Regierung schloss dann im Jahre 1847 auch mit den genannten Kantonen zur Förderung dieses grossartigen Unternehmens einen förmlichen Staatsvertrag ab, der heute noch in Kraft besteht. Dagegen gerieten die damaligen Bestrebungen infolge der Handelskrise von 1847 und der politischen Ereignisse von 1847 und 1848 wieder ins Stocken, so dass auch die Konzessionen dahinfielen und als erloschen erklärt wurden. Während der von den neuen eidgenössischen Behörden anfangs 1850 angeordneten Expertise über die Erstellung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes blieb die Lukmanierfrage leider allzusehr auf sich beruhen, zumal der Hauptexperte,

<sup>1)</sup> Projekt einer schweizerischen Alpenbahn über den *Lukmanier*. St. Gallen, 1867.

Die *Lukmanierbahn* in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung und Vergleichen mit der *Gotthardbahn*. Herausgegeben vom Lukmanier-Komitee. St. Gallen 1865.

Die Eisenbahn über den *Splügen*. Herausgegeben vom Splügen-Komitee. St. Gallen 1870.

Dr. P. C. *Planta*: Der dreissigjährige Kampf um eine rätsche Alpenbahn. Chur 1885.

Dr. A. *Mettler*: Der Splügen als ostschweizerische Alpenbahn. Zürich 1907.

*J. Gisi*: Der neue Gotthardvertrag. Solothurn 1911.

<sup>2)</sup> Ständerat Dr. Hoffmann an der Bahre Wirth-Sands.

<sup>3)</sup> Gallus Jakob Baumgartner von Alexander Baumgartner. S. J. S. 367.

Herr Stephenson, sich nicht die gehörige Zeit nahm, um dieses grossartige Problem an Ort und Stelle genauer zu untersuchen. Kaum hatte sich indessen die Bundesversammlung im Juli 1852 für den Privatbau der Eisenbahnen ausgesprochen, als schon im August 1852 sich in Ragaz eine Vorbereitungsgesellschaft zur Ausführung dieses Unternehmens wieder bildete. Diese glaubte indessen, dieses Ziel zunächst abteilungsweise anstreben zu sollen, ohne deshalb das ganze je aus dem Auge zu verlieren. Demgemäss stellte das Programm der ehemaligen *Südostbahn* drei Sektionen auf, wovon die erstere aus den nun bereits erstellten Linien vom Boden- und Zürichsee nach Chur bestand, die zweite Sektion von Chur nach Locarno und die dritte Abteilung endlich die Anschlüsse an die auswärtigen Bahnen umfasste. Die ehemalige Südostbahnverwaltung setzte sich demgemäss auch gleich wieder in den Besitz der erforderlichen Konzessionen für die Linie von Chur nach Locarno; erneuerte im Jahre 1853 die Verhandlungen mit Sardinien zur Erlangung der erforderlichen Subsidien; sie war bereits mit einer grösseren, englischen Unternehmungsgesellschaft in Verbindung getreten, als der orientalische Krieg von 1854 den solidern Teil der Unternehmer wieder abtrünnig machte, da überdies der Kanton Tessin mit der Konzessionserteilung zu lange zögerte, und von seiten des damals noch kleinen Königreichs Sardinien und der Stadt Genua im ganzen nicht mehr als 16 Millionen in subsidiären Aktien bestimmt zugesagt und nur noch wenige weitere Millionen von zwei andern Provinzen in Aussicht gestellt werden konnten. Derjenige Teil der englischen Gesellschaft, welcher trotz aller am Börsenhorizonte aufsteigenden Gewitterwolken bei der Südostbahn sich ferner fortbeteiligen zu können glaubte, verpflichtete sich zwar bald darauf, von sich aus die Lukmanierlinie auszuführen. Diese Unternehmer wurden aber bald ihrem Vorsatze abtrünnig; sie liessen die betreffenden Konzessionen im Jahre 1855 ohne weiteres wieder verfallen, zumal sie 1856 überhaupt hierzulande das Eisenbahnfeld gänzlich räumten. Um das Lukmanierprojekt indessen nicht wieder fallen zu lassen, bewarb sich die schweizerische Abteilung der Südostbahn um die Konzession im Kanton Graubünden; so bildete diese letztere einen Apport, den die ehemalige Südostbahn in die Fusion vom Jahre 1856 mithinüberbrachte. Der Art. 12 des Fusionsvertrages vom 4. September 1856 stellte deshalb als Vorbedingung der Gültigkeit der Fusion das förmliche *Postulat* auf:

„Dass binnen dem Zeitraume von vier Monaten, behufs Sicherung einer internationalen Linie zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland, der Grosse Rat des Kantons Tessin die Konzession für eine Eisenbahn von der sardinischen Grenze am Langensee an

die graubündnerische Grenze auf dem Lukmanier einer von den Kontrahenten nach gegenseitigem Einverständnis später zu bezeichnenden Gesellschaft erteile, und dass der Bund diese Konzession genehmige.“

Nachdem der *Crédit mobilier* in Turin die durch seine Vermittlung wieder erworbene Konzession im Tessin wegen der darin enthaltenen Bedingung einer Seitenbahn von Bellenz über Lugano nach Chiasso hatte fallen lassen, musste man sich daher um einen andern Konzessionsbewerber umsehen, indem bekanntlich die definitive Inkraftsetzung des Fusionsvertrages längere Zeit hindurch in Frage gestellt war und keine der alten Gesellschaftsbehörden unterdessen neue Verpflichtungen eingehen und als Konzessionsbewerber auftreten konnte<sup>1)</sup>.

In dieser Verlegenheit wandte man sich an die *deutsch-schweizerische Kreditbank in St. Gallen* mit dem Gesuche, dieselbe möchte an die Stelle der Kreditbank von Turin abermals bei Tessin um die nötige Konzession für die Lukmanierlinie einkommen. Die Kreditbank von St. Gallen zeigte sich bereit, gegen eine billige Provision hierzu mitzuwirken, jedoch unter der Bedingung, dass ihr einerseits auch die Konzession auf Bündnergebiet überlassen werde, und dass man ihr andererseits für alle Kautionen, Auslagen und Verluste gutstehe. Zu diesem Zwecke und um gleichzeitig die nötigen finanziellen Mittel zur gehörigen Förderung des Unternehmens herbeizuschaffen, benutzte man nun die im Art. 2 des Nachtragsvertrages vom 29. Dezember 1856 vorgesehene Entschädigung für die Abschätzung der Pickeringschen Arbeiten auf der ehemaligen Südostbahn, indem man von den Herren Aktionären der ehemaligen St. Galler- und Glattalbahn eine Verzichtleistung auf ihr diesfälliges Betreffnis zugunsten eines Lukmanier-Fonds auszuwirken suchte, weil sonst die Südostbahn sich weigerte, den Nachtragsvertrag anzunehmen. Die Generalversammlungen der beiden erstgenannten Gesellschaften gingen bereitwillig auf diesen Vorschlag ein; so gelangte man zu einem ansehnlichen Gründungskapital für dieses wichtige Unternehmen. Dieses Aussteuerkapital überliess die schweizerische Abteilung des Verwaltungsrates der „Vereinigten Schweizerbahnen“ dann bekanntlich mit Beschluss vom 19. Mai 1857 „zur freien und uneingeschränkten Verfügung zu Lukmanierzwecken und ohne irgendwelche Restitutionspflicht an die deutsch-schweizerische Kreditbank“. Die Kreditbank hinwieder gesellte sich zur besonderen Leitung und Förderung dieses arbeitsreichen Unternehmens und zugleich als Mitinhaber der Konzessionen, einen Ausschuss aus dem

<sup>1)</sup> Nach dem Bericht des Lukmanier-Komitees an den Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen. St. Gallen 1861.

Verwaltungsrate der Union Suisse bei, bestehend aus den Herren: Andreas Rud. von *Planta* aus Samaden; von *Schulthess-Rechberg* aus Zürich; *Boller* aus Uster; *Killias* aus Chur, und Herrn Präsidenten *Wirth-Sand* aus St. Gallen, der gleichzeitig beim Ausschusse die Kreditbank vertrat und an deren Stelle geschäftsleitend funktionierte. So entstand dann das sogenannte „*Lukmanier-Komitee*“.

..... So ausgerüstet, glaubte das Komitee mit der endlichen *Kapitalbeschaffung* nicht länger zögern zu sollen. Bei dem kritischen Stande aller politischen und finanziellen Geschäfte, insbesondere der Börsenverhältnisse, mussten indessen die leitenden Persönlichkeiten von vorneherein sich gestehen, dass auf irgend eine Privatbeteiligung bei einem, in bezug auf seine Rentabilität noch so bestrittenen und unbekanntem Unternehmen, wie dasjenige einer Alpenbahn, nicht zu rechnen sei. „Wir mussten unser Augenmerk daher einzig auf die am Zustandekommen einer Lukmanierbahn zunächst beteiligten Staatsregierungen und Eisenbahngesellschaften, vor allem auf grössere Subsidien seitens des siegreichen und mächtig gewordenen Italiens richten. Obschon jenseits der Alpen wie in ganz Europa Anfang 1860 alles noch in voller Gärung begriffen war und die öffentliche Aufmerksamkeit, sowie die Tätigkeit der Staatsbehörden fast ausschliesslich von den politischen Fragen absorbiert wurden, wandten wir doch getrost und trotz der Abmahnungen mancher Freunde des Unternehmens unsere Schritte nach Turin. <sup>1)</sup> Wir freuen uns, schrieb A. R. von *Planta*, melden zu können, dass unsere Hoffnungen und unser Vertrauen auf den frischen Aufschwung Italiens nicht vergeblich gewesen sind. Schon nach wenigen Besprechungen mit den betreffenden Ministern Sr. Majestät des Königs Viktor Emanuel, hatten wir das Vergnügen, wahrzunehmen, dass die Alpenbahnfrage in Turin stets ein geneigtes Gehör finde. Nachdem unsere Vorlagen auch bei der Munizipalität von Genua sehr freudige Aufnahme gefunden hatten, erneuerte die Stadt Genua sofort ihre Subsidienzusage von sechs Millionen. Unmittelbar darauf hinterbrachte der Minister der öffentlichen Bauten, Herr *Jacini*, dem Parlament einen Vorschlag, worin er die Einsetzung einer königlichen Kommission zur Prüfung der Alpenbahnfrage im weitesten Umfange vorschlug. Dem hohen Bundesrate gegenüber waren wir gleichzeitig mit der diesfälligen Mitteilung im Falle, unsern *Finanzausweis* vom 29. April mittelst Beilegung der nötigen Urkunden zu bestätigen. Derselbe besteht nun aus folgenden Posten:

	Fr.
1. Beteiligung des Kantons St. Gallen . . . . .	5,000,000
2. „ „ „ Graubünden . . . . .	2,000,000
3. „ „ „ Tessin . . . . .	4,000,000
4. „ „ „ dertessinisch. Gemeinden ca. . . . .	1,000,000
5. Beteiligung des graubündnerischen Oberlandes laut Ausschreiben . . . . .	1,000,000
6. Beteiligung des Lukmanier-Komitees ca. . . . .	1,000,000
7. „ der Union Suisse . . . . .	5,000,000
8. Unverzinslicher Vorschuss der italienischen Regierung . . . . .	20,000,000
Total	39,000,000

Von den Grossen Räten noch zu votieren: , Fr.

in Graubünden . . . . .	1,000,000
„ Tessin . . . . .	1,000,000

Ferner hatten wir mit den Vertretern der lombardischen Bahnen uns schon früher vorläufig verständigt, dass dieselben je nach den Opfern, die man ihnen durch Übernahme anderweitiger Linien überbinden würde, sich in grösserem oder kleinerem Massstabe bei unserm Unternehmen beteiligen werden. Was die *Beteiligung* des Kantons und der *Stadt Zürich*, sowie der *Nordostbahn* betrifft, so war dieselbe an eine Bedingung geknüpft, die wir, teils weil deren Erfüllung von der Union Suisse und nicht vom Lukmanierunternehmen abhängt, teils weil sie uns dem italienischen Handelsinteresse, welchem wir angesichts der uns angebotenen Subsidien in loyaler Weise entgegenzukommen für unsere Pflicht erachten, teilweise zu widersprechen scheint, nicht annehmen zu können glaubten. Wir wissen daher zur Stunde noch nicht, ob in dieser Beziehung, wie wir hoffen, eine Verständigung eintreten wird oder nicht. Bei den Verhandlungen mit Herrn *Brassey* zeigte sich derselbe bisher zur Übernahme von Aktien nicht sehr geneigt, obschon seine Forderung von 36 Millionen für den Bau der Strecken von Locarno nach Olivone und von Chur nach Disentis eine solche ist, die eine namhafte Übernahme von Titeln sehr rechtfertigen lässt. Da indessen die diesfälligen Unterhandlungen noch nicht geschlossen sind, so gehen wir über diesen Punkt einstweilen hinweg. Während somit unser Unternehmen in finanzieller Hinsicht auf äusserst gesunden Grundlagen beruht, haben wir noch zwei Schwierigkeiten mehr politischer Natur zu überwinden. Das Hauptmotiv, welches den Grossen Rat von Tessin von der sofortigen Genehmigung der Konvention vom 18. April abhielt, besteht in der Befürchtung, dass infolge der von Italien postulierten dritten, möglichst direkten Linie zum Anschluss des italienischen Eisenbahnnetzes an die Lukmanierbahn, derjenige tessinische Kantonsteil, der jenseits des Monte Cenere liegt, von jedweder Eisenbahnverbindung aus-

<sup>1)</sup> Bericht von A. R. von *Planta* für das Lukmanier-Komitee, vom 30. Mai 1861.

geschlossen bleibe. Da hier zwei an sich sehr berechnete Standpunkte einander gegenüberstehen, so muss entweder das partikuläre Interesse dem allgemeinen sich unterordnen oder eine billige Vermittlung beider eintreten. Was endlich das Verhältnis der *deutsch-schweizerischen Kreditbank* betrifft, so hatte dieselbe schon früher die Absicht geäußert, sich vom Lukmanier-Unternehmen ganz zurückzuziehen, und von aller Beteiligung an der Lukmanier-Konzession zurückzutreten. Wir ersuchten sie indessen, um während der schwebenden Verhandlungen alles Aufsehen und alle Komplikationen zu vermeiden, noch eine Zeit lang als Trägerin der Konzession fortzuerstehen zu wollen. Diese Rolle wurde für sie in der letzten Zeit jedoch eine penible, als ihr Name infolge der nicht rechtzeitigen Leistung der Kautionsleistung zum Gegenstand der öffentlichen Besprechung gemacht wurde, und da sie begreiflicherweise als ein kommerzielles Institut nicht so leicht wie die einzelnen Mitglieder des Komitees die Sünden anderer, insbesondere der hohen Kantonsregierungen über sich nehmen kann. Wir halten es daher für unsere Pflicht, hier ausdrücklich hervorzuheben, dass die Kautionsleistung niemals von der Kreditbank ausgehen sollte, da man stets und allerorten förmlich erklärt hatte, dass die erstere nur von den als Aktionären beteiligten Kantonen gewärtigt werden könne.“

Nach mühevollen Unterhandlungen kam am 18. April 1861 in Turin zwischen schweizerischen und italienischen Interessenten eine *Übereinkunft* für die Gründung einer *Lukmanier-Eisenbahngesellschaft* zustande. Dieselbe lautet, wie folgt:

Den 18. April des Jahres 1861 ist zwischen dem Herrn Ritter Joseph Bella, Zivilinspektor, abgeordnet und ermächtigt zu diesem Zwecke von Sr. Exz. dem Minister der öffentlichen Arbeiten des Königreichs Italien, einerseits, und den Herren *Wirth-Sand*, Präsident der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, und J. Michel, Ingénieur au corps Impérial des ponts et chaussées in Frankreich, andererseits, beide letztere Mitglieder des Lukmanier-Komitees und handelnd kraft der ihnen als Vertreter der deutsch-schweizerischen Kreditbank in St. Gallen, Inhaberin der von den Kantonen Tessin und Graubünden erteilten Konzessionen zur Erstellung einer Lukmanier-Eisenbahn, für alles, was die Ausführung dieser Konzessionen betrifft, übertragenen Vollmachten, sowie handelnd im Namen der anonymen Gesellschaft, welche sie sich in dem Zeitraum von zwanzig Tagen nach erfolgter Ratifikation der gegenwärtigen Übereinkunft förmlich zu bilden anheischig machen, mit der weitem von ihnen übernommenen Verpflichtung, sich auf eine der italienischen Regierung genehme Weise über die Beibringung desjenigen Teiles des Kapitals, dessen Unterzeichnung alsofort von ihnen zugesichert werden soll, nämlich von mindestens 20 Millionen Franken, auszuweisen,

ohne welche alles die gegenwärtige Übereinkunft ungültig und wirkungslos sein und bleiben wird, vereinbart und verabredet worden, was folgt:

Bei den mit dem Bau einer Eisenbahn über die Alpen verbundenen Schwierigkeiten und bei der gegenwärtigen Finanzlage ist die Erstellung einer Eisenbahn von Chur nach Locarno über den Lukmanier ohne die kräftige Mitwirkung von seiten der italienischen Regierung nicht auszuführen.

Der Zweck der vorliegenden Übereinkunft ist, den Anteil und die Form dieser Mitwirkung, sowie die Bedingungen, unter welchen dieselbe stattzufinden hat, festzustellen.

Art. 1. Die Eisenbahn, um die es sich handelt, durchzieht, sich im Bahnhofe zu Chur an das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen anknüpfend, das Tal des Rheines bis Disentis und erstreckt sich, die Alpen auf dem Lukmanierpass überschreitend, durch die Täler des Brenno und des Tessins nach Locarno.

Dem Trasse der Linie im ganzen wird das der italienischen Regierung namens der Herren Brassey und Giles im allgemeinen vorgelegte Projekt zugrunde gelegt, ausgenommen den die Alpensektion von Disentis nach Olivone betreffenden Teil, für welchen die Wahl und die Bestimmung des Projektes gänzlich der italienischen Regierung vorbehalten bleibt.

Diese Eisenbahn, und zwar sowohl derjenige Teil, welcher unmittelbar durch die Gesellschaft auszuführen ist, als derjenige, welcher gemäss den Bestimmungen des folgenden Artikels der italienischen Regierung zufällt, soll auf eine den Vorschriften des dem gegenwärtigen Akte beigefügten Pflichtenheftes und den Vorschriften und Bedingungen der in der Schweiz erteilten Konzessionen entsprechende Weise ausgeführt werden, vorbehalten diejenigen Modifikationen, welche infolge gemeinsamen Übereinkommens der resp. Regierungen darin angebracht werden können.

Art. 2. Die für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn zu bestreitenden Ausgaben fallen:

1. auf Kosten, Rechnung und Gefahr der Gesellschaft:
  - a) für die Sektion von Chur bis Disentis;
  - b) für die Sektion von Olivone bis Locarno;
  - c) für die Stationen Disentis und Olivone;
  - d) für die zwischen Disentis und Olivone über den Lukmanierpass zu erstellende Fahrstrasse;
  - e) für eine auf Schweizergebiet nach Konvenienz der italienischen Regierung zu erstellende Zweigbahn, und zwar abgesehen von denjenigen Bahnen, für welche gegenwärtig Konzessionen im Kanton Tessin vorhanden sind, zum Zwecke der Verbindung des italienischen Bahnnetzes mit dem schweizerischen;
  - f) für den Betrieb der Eisenbahn nach Massgabe der Eröffnung der verschiedenen Sektionen für den allgemeinen Verkehr und endlich für den Unterhalt der Fahrstrasse von Disentis nach Olivone bis zum Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der ganzen Linie.

2. Auf Kosten, Rechnung und Gefahr der italienischen Regierung: für die Alpensektion von Disentis nach Olivone.

Diese Übernahme begreift alle und jede Ausgaben für den Bau und die Inbetriebsetzung dieser Sektion in sich, vorbehalten die auf das Betriebsmaterial bezüglichen, welche ausdrücklich und einzig ausgenommen werden, um, wie die obigen, zu Lasten der Gesellschaft zu fallen.

Art. 3. Die Gesellschaft wird hinsichtlich der ihr zu fallenden Ausgaben abschliessen:

- a) einen Vertrag à forfait, welcher für die beiden Sektionen von Chur nach Disentis und Olivone nach Locarno alles zu umfassen hat, was die Herstellung des Bahnkörpers betrifft, mithin die Grunderwerbung, die Erdarbeiten, die Kunstbauten aller Art, sowie auch die Hochbauten auf den Stationen und die Wärterhäuser, die Beschotterung, die Lieferung des Materials zum Oberbau und die Legung desselben, sowie die Lieferung und Legung des Matériel fixe;
- b) allgemeine Lieferungsverträge für das Betriebsmaterial.

Für die einen wie für die andern dieser Verträge kann die Gesellschaft mit nur solchen Unternehmern und Lieferanten unterhandeln, welche zuvor von der italienischen Regierung als ihr genehm bezeichnet sein werden.

Art. 4. Ausser der ihr nach den Bestimmungen des Art. 2 auferlegten Verpflichtung, alle zu der ihr zur Ausführung vorbehaltenen Sektion Disentis-Olivone gehörenden Ausgaben zu übernehmen, verpflichtet sich die italienische Regierung, der Gesellschaft an die Kosten der von dieser zu erstellenden zwei Strecken Chur-Disentis einer-, Olivone-Locarno andererseits, einen Vorschuss von 20 Millionen Franken zu leisten.

Dieser Vorschuss wird durch quartalweise Einzahlungen nach folgender Verteilung auf die vier ersten kommenden Rechnungsjahre geleistet:

im Jahre 1862,	fünf Millionen Franken,
" " 1863,	fünf " "
" " 1864,	fünf " "
" " 1865,	fünf " "

zusammen zwanzig Millionen Franken.

Diese Einzahlungen werden jedoch jeweilen nur bis zum Belaufe der Hälfte der wirklich gemachten und als solche nachgewiesenen Ausgaben geleistet, mit dem Vorbehalte, dass die erste Bezahlung nicht eher zu geschehen habe, als bis bereits für den Betrag von fünf Millionen Franken Arbeiten ausgeführt sind.

Der Vorschuss ist von der Gesellschaft an die italienische Regierung ohne Zinsen in vier Abzahlungen von je fünf Millionen Franken zurückzuerstatten, von denen die erste zu erfolgen hat, nachdem die Eröffnung des Betriebes auf der Sektion Disentis-Olivone gesichert sein wird und achtzehn Monate vor dieser Eröffnung selbst; die andern drei Raten sollen in Zwischenräumen von sechs zu sechs Monaten in der Weise folgen, dass die letzte Abzahlung mit der Eröffnung der ganzen Linie zusammenfällt.

Art. 5. Die Gesellschaft hat, um die in ihre Verpflichtung fallenden Ausgaben zu decken, in das Gesamtkapital des Unternehmens einen Anteil von 48 Millionen Franken einzubringen, von welchen 25 Millionen während

des Baues der beiden Strecken Chur-Disentis und Olivone-Locarno und der Rest für die an die italienische Regierung zu leistenden Rückzahlungen des im vorhergehenden Artikel erwähnten Vorschusses gemäss den im gleichen Artikel festgesetzten Beiträgen und Terminen gesichert sein sollen.

Art. 6. Gegenüber der von der italienischen Regierung gemäss § 2 des Art. 2 gewährten Mitwirkung übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung:

1. ihr die erforderliche Anzahl von Subventionsaktien oder Aktien zweiten Ranges auszuliefern, um zu dem Nominalwert von Fr. 500 per Aktie, die Gesamtausgabe, Zinse inbegriffen, zu decken, welche von ihr für die Ausführung der Strecke Disentis-Olivone gemacht worden sind, immerhin in der Meinung, dass der Betrag der von der italienischen Regierung anzurechnenden Zinse denjenigen nicht übersteigen darf, welcher in der Berechnung des Kapitals während der Bauzeit der Strecke Chur-Disentis und Olivone-Locarno aufgenommen wird.

Jene Aktien nehmen hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse des Unternehmens diejenige Stellung ein, welche in den Art. 9 und 55 der Statuten angegeben ist, und welche sich folgendermassen zusammenfassen lässt:

Die Subventionsaktien oder die Aktien zweiten Ranges sind dem Kapital ersten Ranges (Prioritätsaktien und Obligationen untergeordnet und haben erst nach diesem Anteil sowohl am Kapital selbst als den jährlichen Erträgen und Ergebnissen des Unternehmens, und zwar an letzteren in folgender Weise:

Es werden vom Ertrage der reinen Einnahmen zuerst die nötigen Summen für den Reservefonds, für die Amortisation und die Verzinsung zu 5% der Obligationen entzogen; vom Überschuss wird den Aktionären ersten Ranges und bis zum Belaufe des Nominalwerts ihrer Aktien ein Zins von 5% zubeschieden, der weitere Überschuss wird zu  $\frac{8}{10}$  auf das Kapital 2. Ranges

und zu  $\frac{2}{10}$  " " " 1. " verteilt, ohne dass jemals die jährliche Verzinsung zugunsten des Kapitals 2. Ranges einen höhern Zinsfuss erreichen darf als derjenige, der dem Kapital 1. Ranges für das gleiche Jahr zukommen wird.

Das den Aktien 2. Ranges zukommende Stimmrecht in den Generalversammlungen kann die Hälfte desjenigen, welches den Aktien 1. Ranges vorbehalten ist, betragen; 20 Aktien 2. Ranges können demnach in gewissen Fällen, gleich 10 Aktien 1. Ranges, das Recht zu einer Stimme geben, unter der Bedingung jedoch, dass niemals die Gesamtzahl der allen bei einer Abstimmung vorhandenen Aktien zweiten Ranges zukommenden Stimmen, den dritten Teil der bei derselben Abstimmung den Aktien 1. Ranges zustehenden Stimmen übersteigen darf.

Diese Repräsentanz wird unter folgenden Bedingungen ausgeübt:

- a) während der Bauzeit, von der Gründung der Gesellschaft an bis zur Ausgabe der definitiven Titel dieser Aktien durch die italienische Regierung, welche von Rechts wegen in jeder Generalversammlung über eine Anzahl von Stimmen verfügt, die gleich

dem Drittel derjenigen Stimmen ist, welche den anwesenden Aktien ersten Ranges zukommen;

- b) von der Ausgabe der Aktien 2. Ranges an: durch die Inhaber dieser Titel, jeder im Verhältnis zur Anzahl der ihm zugehörenden Aktien unter dem Vorbehalt der am Ende des ersten Paragraphs gegenwärtigen Artikels getroffenen Bestimmung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner:

2. der italienischen Regierung das Recht einzuräumen, während der Bauzeit und bis zur ersten Generalversammlung, welche nach dem fünften Jahre der Inbetriebsetzung der ganzen Linie stattfinden wird, fünf Mitglieder des Verwaltungsrates, deren Befugnisse durch die Art. 30 und 40 der Statuten festgesetzt sind, zu ernennen, nach Ablauf welchen Zeitraums sich das der italienischen Regierung eingeräumte Recht auf die Ernennung von drei ordentlichen Mitgliedern des einheitlichen Verwaltungsrates der Gesellschaft beschränken wird;

3. für den Transport der über die Lukmanierlinie transitierenden Waren zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz nicht die vollen Frachten zu beziehen, welche sie gemäss den Bestimmungen der Konzessionen, die sie besitzt, fordern könnte und in keinem Falle für diese Transporte höhere Tarifsätze anzuwenden, als diejenigen, welche im Art. 19 des Pflichtenheftes enthalten sind;

4. auf der Eisenbahn und in Hinsicht ihres Betriebes einen regelmässigen und sichern Dienst herzustellen und auszuüben mit einer hinreichenden Anzahl von Zügen, um allen Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen; alles dies gemäss den Vorschriften des Pflichtenheftes und den Bedingungen des zu diesem Zweck mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrages, insofern dieser zur Ausführung kommen wird.

Wenn im Moment der Inbetriebsetzung oder während der Zeit des teilweisen Betriebes der Strecken Chur-Disentis und Olivone-Locarno die italienische Regierung die Arbeiten auf der Strecke Disentis-Olivone noch nicht begonnen oder geglaubt hat, dieselben unterbrechen zu sollen, so werden die Bestimmungen des § 2 gegenwärtigen Artikels, sowie alle diejenigen, welche in die Statuten zugunsten sei es der italienischen Regierung, sei es der Aktionäre zweiten Ranges aufgenommen sind, suspendiert, um ihre Wirkung nicht eher wieder zu erlangen, als mit dem Beginn oder der Wiederaufnahme der Arbeiten.

Während dieser Suspension wird die italienische Regierung gegenüber der Gesellschaft im Falle einer Liquidation der letztern oder eines Verkaufs der Eisenbahn, für ihren Vorschuss die Stelle eines gewöhnlichen Gläubigers der Gesellschaft haben.

Diese letztere Bestimmung wird immerhin nur während der ersten fünfzehn Jahre von der definitiven Ratifikation der gegenwärtigen Übereinkunft an Gültigkeit haben. Nach dieser Epoche wird die italienische Regierung in Hinsicht jenes Vorschusses jedes andere Recht, als dasjenige der an sie auf den Zeitpunkt der Vollendung der von ihr auf der Strecke Disentis-Olivone auszuführenden Arbeiten und

nach den Bestimmungen des letzten § des Art. 4 zu leistenden Rückzahlung des fraglichen Vorschusses, verlieren.

Art. 7. Eine am Sitze der Gesellschaft niedergesetzte gemischte Kommission, bestehend aus einem Delegierten der italienischen Regierung und aus einem Repräsentanten der Gesellschaft, hat Auftrag und Vollmacht, alle Fragen, die aus der Ausführung der gegenwärtigen Übereinkunft entstehen können, zu prüfen und zu regulieren.

Sie hat, namentlich insoweit es die Beratung der Projekte und die Kontrolle jeder Art betrifft, die erforderlichen Befugnisse zur Ausübung der jeder der beiden Parteien gegenseitig reservierten Betätigung.

Diese Kommission beendet ihre Tätigkeit mit der Regulierung der Ausgaben des Baues und jedenfalls auf den im Art. 10 angegebenen Zeitpunkt.

Von der Eröffnung der Linie an wird die erforderliche Aufsicht und Kontrolle behufs Sicherung der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages, namentlich was die internationalen Interessen betrifft, gemeinschaftlich durch zwei Kommissäre ausgeübt, von denen der eine von der italienischen Regierung, der andere von den drei Schweizerkantonen, die den Vertrag vom Jahre 1847 unterzeichnet haben, bezeichnet wird.

Art. 8. Die italienische Regierung wird sich mit den nämlichen Kantonsregierungen behufs einer gegenseitigen Unterstützung zur Sicherung des Erfolges des Unternehmens ins Einverständnis setzen, sei es für die Erstellung der Linie während der Bauzeit, sei es für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes oder des Transportdienstes nach der Übergabe an den öffentlichen Verkehr, mit einem Wort, um über die loyale Ausführung der gegenwärtigen Übereinkunft durch die Gesellschaft zu wachen; und in dem Falle, wo diese von den Verbindlichkeiten, die für sie daraus erwachsen, abgehen sollte, werden sie sich untereinander über die nach Umständen zu treffenden Massnahmen zur Wahrung der allseitigen Interessen verständigen, welchen Massnahmen die Gesellschaft gehalten ist, sich zu unterziehen.

Art. 9. Um der Gesellschaft die regelmässige Führung der General- und Zentral-Komptabilität zu ermöglichen, wird die italienische Regierung derselben einen Doppel aller Skripturen, welche auf die Komptabilität über die nach gegenwärtigem Vertrag ihr zufallenden Ausgaben Bezug haben, zustellen; sie kann ihrerseits Gegenseitigkeit verlangen.

Art. 10. Ausser den im Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der verschiedenen Bahnstrecken zu machenden partiellen und provisorischen Übernahmen, soll drei Jahre nach Eröffnung der ganzen Linie und durch die gemischte Kommission eine allgemeine Übernahme der ganzen Linie stattfinden. Diese Übernahme ist mit einem Verbalprozess zu begleiten, welcher das Gesamte der noch auszuführen übrig bleibenden Leistungen, um in jeder Sektion die Arbeiten auf den Standpunkt gänzlicher Vollendung zu bringen, angibt, sowie auch, wenn der Fall eintritt, die Summe feststellt, die die italienische Regierung zu diesem Zwecke an die



1° Des concessions dont elle est propriétaire dans les cantons des Grisons et du Tessin pour l'établissement d'un chemin de fer de Coire à Locarno par le Lucmanier.

Le bénéfice de ces concessions lui est assuré, savoir: Pour le canton du Tessin par décret du 13 juin 1860, sanctionné par le gouvernement fédéral suisse le 20 juillet 1860; pour le canton des Grisons par décret du 19 juin 1860, sanctionné par le gouvernement fédérale suisse le 20 juillet 1860.

Ainsi que ces concessions se poursuivent et comportent et qu'elles résultent des décrets ci-dessus énoncés avec toutes leurs charges et tous leurs avantages sans exception ni réserve.

2° Du traité passé entre la dite banque de crédit et le gouvernement de S. M. le Roi d'Italie sous la date du et relatif à un concours que le dit gouvernement s'est obligé de donner à la construction du chemin de fer dont il s'agit, aux conditions stipulées dans la dite convention.

Un exemplaire de cette convention sera annexe au présent acte pour ne faire qu'un avec lui.

Il est bien entendu à l'égard de tous les apports ci-dessus, que la présente société est en demeure substituée d'une manière complète, générale et absolue aux concessions, droits et avantages des décrets et traités ci-dessus énoncés, comme aussi aux charges, clauses et obligations, qui en résultent, de manière que la banque de crédit, dessaisie de tous ses droits à cet égard, soit également exonérée de toutes ses obligations sans exception ni réserve.

En outre le présent apport est fait à la condition qu'il soit tenu compte à la banque de crédit de toutes les dépenses déjà faites ou à faire pour engagements pris pour les études, plans, documents, actes et objets de toute nature relatifs, soit aux dites concessions et traités, soit au présent acte de constitution de société.

Article 6. Le fonds social est composé comme il suit:

- a) de fr. 20,000,000 à 25,000,000 en actions de premier ordre de fr. 500 chacune;
- b) de fr. 28,000,000 à 23,000,000 en obligations;
- c) d'un nombre suffisant d'actions de deuxième ordre, à la valeur nominale de fr. 500 par action, pour couvrir l'ensemble des dépenses à faire par le gouvernement d'Italie, conformément à l'art. 4 de la convention.

Das vom *Lukmanier-Komitee* (Präsident *Wirth-Sand*) herausgegebene Gutachten (St. Gallen 1865) stellte über die *Leistungsfähigkeit der Lukmanierbahn* u. a. fest:

„Jedes Unternehmen, für dessen Ausführung die Privat-spekulation in Anspruch genommen werden will, muss vor allem den von ihr verlangten Kapitalien eine solche Rente sichern, welche jene vor Entwertung zu schützen, mithin den Kurs der sie repräsentierenden Wertpapiere auf pari zu halten imstande ist. Sobald nicht glaubwürdig nachgewiesen werden kann, dass das betreffende Unternehmen jene Eigenschaft besitzt, erscheint es finanziell unausführbar. Zwar sind schon manche zustande gekommen, die Verlust gebracht haben, keines aber, von dem man es schon von

Anfang an erwartet oder gar gewusst hätte; denn ab sichtlich wird dem Kapitale niemals eine schadenbringende Verwendung gegeben. Es muss also auch, wenn es sich um die Erstellung einer Alpenbahn handelt, zuvörderst dargetan werden können, dass sie befähigt sei: 1. einen gewissen jährlichen Zins auf dem Anlagekapital und selbstverständlich 2. die mit dessen Gewinnung verbundenen Kosten aufzubringen. Beide Beträge zusammen bilden die notwendigen Minimalbruttoeinnahmen, aus welchen sich dann die Minimaltransporttaxen, die für einen bestimmten Personen- und Güterverkehr im Durchschnitte angewendet werden müssen, von selbst ergeben. Diese Transporttaxen ihrerseits bezeichnen ganz genau den Grad der Leistungsfähigkeit, den die Bahn dem Handel und Verkehr gegenüber einnimmt, sowie die Grenzlinie, unter welche nicht gegangen werden darf, wenn dem Bahnprojekte nicht zugleich die finanzielle Grundlage entzogen und dessen Ausführung nicht unmöglich werden soll.

Je geringer die Transporttaxen sein können, desto grösser ist die Leistungsfähigkeit der Bahn und desto mehr entspricht sie der ersten und wichtigsten Anforderung, welche die verkehr- und handeltreibende Welt an sie stellt und die eben in nichts anderem, als in der grösstmöglichen Transportwohlfeilheit besteht. Dieser Eigenschaft sind alle andern untergeordnet, und selbst kürzere Routen verlieren allen Wert, wenn sie nicht zugleich die wohlfeileren sind. Die Richtigkeit dieser Behauptung beweist auch die tägliche Erfahrung. Wir erinnern beispielsweise nur an den Verkehr zwischen der Ostschweiz und der Levante, der grösstenteils nicht die weit kürzere Route über Genua, sondern die weit längere, aber wohlfeilere, über Marseille einschlägt.

Diejenige Alpenbahn, welche in bezug auf Transportwohlfeilheit die grösste Leistungsfähigkeit besitzt, ist demzufolge auch diejenige, welche die grösste Summe von Interessen befriedigt, mithin auch den grössten Anspruch hat, erstellt zu werden.

Um die durchschnittlichen Minimaltransporttaxen, welche auf der Lukmanierbahn im Personen- und Güterverkehr in Anwendung kommen müssen, zu ermitteln, haben wir also den Umfang des mutmasslichen Verkehrs, den Betrag des dem Privatkapitale jährlich zu entrichtenden Minimalzinses, beziehungsweise der Reineinnahmen, die jährlichen Betriebskosten und endlich die Bruttoeinnahmen zu berechnen und festzusetzen.

#### *Mutmasslicher Verkehr der Lukmanierbahn.*

Die sehr interessanten Nachweise und Auseinandersetzungen der kommerziellen Gotthardbrochure über den einer Gotthardbahn wahrscheinlich zufallenden Verkehr, den die Verfasser auf 180,000 Personen und 270,000 Tonnen Güter, auf die ganze Bahnlinie bezogen, sowie auf einige tausend Franken Einnahmen per Kilometer aus dem Viehtransport usw., veranschlagen, vorausgesetzt, dass im Personenverkehr nicht mehr als 7,5 Cts. per Person und Kilometer und im Güterverkehr nicht mehr als 12 Cts. per Tonne und Kilometer berechnet werden müssen, überheben uns der Notwendigkeit, diese wichtige Frage ebenfalls

einer einlässlichen Prüfung und Erörterung zu unterstellen, obgleich uns die Behandlung desjenigen Verkehrs, für den die Lukmanierbahn auch nach der Distanz die vorteilhaftere ist, zu Bemerkungen Anlass bieten könnte.

Wir können uns aber vollkommen damit begnügen, die Angaben der Gotthardbroschüre unsern Berechnungen und Vergleichen zugrunde zu legen, und haben nur beizufügen, dass der Verkehr, welcher für die Gotthardbahn gewonnen werden kann, selbstverständlich jeder andern Alpenbahn und also auch derjenigen über den Lukmanier voll und ohne den geringsten Abzug zufallen muss, sobald diese solche Transporttaxen zu berechnen imstande ist, vermöge welcher sich die Gesamtfracht zwischen den Abgangs- und Bestimmungsorten nicht höher stellt als über jene.

Wir nehmen also für beide Bahnen den oben angegebenen Verkehr an und werden zu zeigen im Falle sein, dass wohl die Lukmanier-, nicht aber die Gotthardbahn Anspruch auf denselben machen kann.

*Betrag des jährlichen Minimalzinses, beziehungsweise der Reineinnahmen.*

Wie wir bereits bemerkt haben, muss dieser Zins wenigstens so viel betragen, als notwendig ist, um den Kurs der das Kapital repräsentierenden Wertpapiere auf pari zu halten.

Welcher Prozentsatz hierfür erforderlich ist, kann natürlich mit mathematischer Genauigkeit nicht angegeben werden, weil der Pariwert eines Effektes ebensowohl Fluktuationen unterworfen ist, wie der Geldwert und der dadurch bedingte Zinsfuß überhaupt. Allgemeine Regeln und Erfahrungen, die mit Bezug auf den Wert des Geldes, je nach der Verwendung, die ihm gegeben wird, feststehen und gemacht werden, gestatten indessen immerhin eine ziemlich genaue und zuverlässige Angabe des für den Pariwert von Eisenbahneffekten erforderlichen Zinsminimums.

Bekanntlich ist der Zinsfuß bei normalen Geldverhältnissen für Anleihen auf Hypotheken 4, 4 $\frac{1}{2}$  bis 5%, der Wechseldiskonto 4 bis 5%, für Anleihen gegen Hinterlagen etwa 5%, für Konto-Korrentforderungen usw. ebenfalls etwa 5%. Kapitalanlagen auf industrielle Unternehmungen stehen nun insoweit jenen andern Kapitalanlagen nach, als sie entweder geringere Sicherheiten bieten, oder in viel längerer Zeit liquid, beziehungsweise rückbezahlt werden und überhaupt aus gar manchen Ursachen grössern Chancen unterworfen sind als jene. Für diese minderen Eigenschaften muss ihnen eine entsprechende Kompensation geboten werden, die eben in nichts anderem als in einem verhältnismässig höhern Zinsgenusse bestehen kann. Werten wir denselben auf 1 bis 1 $\frac{1}{2}$ % und stellen wir daher den für den Pariwert von Eisenbahnpapieren erforderlichen Zinsfuß auf 6%, so greifen wir in der Tat nicht zu hoch, wie auch die Erfahrung gerade bei unsern rentablen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen zeigt, deren Aktienkurs sich im Durchschnitt nach dem Verhältnis einer Dividende, beziehungsweise einer Reineinnahme von 6% auf dem Anlagekapital reguliert.

Die Lukmanierbahn muss also, um auf die Beteiligung des benötigten Privatkapitals rechnen zu können, eine jährliche Reineinnahme erzielen, welche wenigstens dem Betrage von 6% auf derjenigen Summe des Anlagekapitals gleichkommt, die nach Abrechnung der Subsidien übrig bleibt.

Weil nun aber die Zweigbahn Giubiasco-Locarno nicht imstande ist, ihr Anlagekapital mit 6% zu verzinsen, so muss der Ausfall begreiflich von der Hauptlinie Chur-Camerlata getragen werden, oder mit andern Worten: die Hauptlinie Chur-Camerlata muss 6% des *ganzen* verzinslichen Anlagekapitals einbringen, weniger die Reineinnahmen der Zweigbahn Giubiasco-Locarno. Die sich nach dieser Berechnung ergebende Ziffer bildet demnach auch die notwendige jährliche Minimalnettoeinnahme der Hauptlinie, nach welcher die durchschnittlichen Transporttaxen zu ermitteln sind.

Wir schätzen die jährliche Reineinnahme der Zweigbahn Giubiasco-Locarno auf höchstens Fr. 4000 per Kilometer, also im ganzen auf zirka Fr. 70,000. Es ist dies jedenfalls eher zu viel als zu wenig, denn es darf mit ziemlicher Gewissheit angenommen werden, dass, wenn sich auch der unbedeutende Verkehr zwischen Locarno, Giubiasco und weiter nach Erstellung einer Alpenbahn etwas heben kann, es doch ihrem Einflusse nicht gelingen werde, ihn auf eine Höhe zu bringen, wodurch die Reineinnahmen, denen immer noch Fr. 6000 bis 7000 per Kilometer für Betriebskosten beizufügen sind, über Fr. 4000 per Jahr und Kilometer steigen würden. Wäre das aber doch und in erheblichem Masse der Fall, so könnte es nur infolge Ablenkung eines Teiles des Verkehrs auf die Wasserstrasse, zum Nachteile der Hauptlinie geschehen, wodurch nur die Erträge des ganzen Unternehmens geschmälert würden. Jedenfalls aber ist der Einfluss, den eine etwas grössere oder kleinere Einnahme auf der Linie Giubiasco-Locarno auf die Leistungsfähigkeit der Hauptlinie (Lukmanier oder Gotthard) ausübt, ausserordentlich gering.

Die jährlichen Reineinnahmen des Unternehmens, abzüglich derjenigen auf der Strecke Giubiasco-Locarno, demzufolge der Hauptlinie Chur-Camerlata, müssen also folgende sein:

Supponierte Subsidienbeiträge	Verzinsliches Anlagekapital	Minimalzins von 6%, abzüglich der Einnahme auf der Zweigbahn Giubiasco-Locarno
Fr. 74,000,000	Fr. 64,900,000	Fr. 3,824,000
„ 60,000,000	„ 80,650,000	„ 4,769,000
„ 50,000,000	„ 91,900,000	„ 5,444,000
„ 40,000,000	„ 103,150,000	„ 6,119,000

Im Jahre 1867 liess Wirth-Sand die *Überschneidung* des *Lukmaniers* durch *Ingenieur Lommel* studieren. In dem Vorwort zu dem „*Projekt einer Schweizerischen Alpenbahn*“ (St. Gallen 1867) hob die *Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen* (Wirth-Sand) hervor, dass der Entwicklungsgang der schweizerischen Alpenbahnfrage mehr und mehr die Ansicht bestätige, dass die praktische Lösung dieser Frage bei einer rasch erstellbaren und verhältnismässig weniger kostspieligen *Übergangslinie* liege, welche die spätere Verwirklichung

eines vollkommen betriebsgünstigen Alpentunnels nicht ausschliesse, sondern vielmehr einleite und erleichtere. Diese Auffassung habe durch die neueren, teilweise erprobten und in Ausführung begriffenen Betriebsysteme eine erhöhte Begründung erhalten. Letztere Systeme seien in der Tat geeignet, bei relativ mässigen Subventionen, schon eine entsprechende Rentabilität und sehr, grosse kommerzielle Vorteile zu bieten. Sie gestalten die benötigten Subsidien, für die Doppellösung einer alsbald zu verwirklichenden Übergangslinie und des nachherigen Baues eines Alpentunnels, selbst weit geringer, als für die Erstellung des letzteren allein. Sie trügen derart sowohl den Interessen der Gegenwart, als denjenigen der Zukunft Rechnung, erleichtern nicht nur in hohem Grade die Beteiligung des Privatkapitals und damit die finanzielle Ausführbarkeit des Alpenbahnunternehmens, sondern gestatten es auch, mit den geringsten Opfern der Staaten und Korporationen den öffentlichen Interessen die grössten Vorteile zu bieten.

„In Anbetracht dieser Verhältnisse, führte Wirth-Sand aus, und auf Grundlage derselben, haben wir Herrn Ingenieur Lommel beauftragt, ein Projekt für die Überschiebung des Lukmanier auszuarbeiten.

Dieses grossangelegte Gutachten Lommels kam u. a. zu folgender Schlussfolgerung: „*Dass unser Projekt vor allen eine Beteiligung der Staaten verdient, vor allen der Gegenwart grosse, der Zukunft die grössten Vorteile zu bieten vermag, vor allen endlich infolge seiner finanziell günstigen Anhaltspunkte auf intensivere Beteiligung des Privatkapitals und damit auf schnelle Ausführung hoffen lässt*“.

\* \* \*

Im Jahre 1869, als der *Kanton Tessin* nach langen Verhandlungen das *tessinische Gebiet* der *Lukmanierbahn* verschloss, da sah Wirth-Sand die Unmöglichkeit ein, dieses Projekt weiter zu fördern. Er beschloss kurzerhand seine Anstrengungen nun auf den Bau einer *Splügenbahn* zu richten. In einem trefflichen Bericht (vom 3. Juni 1869) schilderte Wirth-Sand seine jahrelangen Bemühungen um das Zustandekommen einer Lukmanierbahn. Der Bericht ist ein Dokument von bleibendem Wert, weshalb er hier vollinhaltlich folgt:

„Da die Alpenbahnfrage infolge der neuesten Vorgänge nunmehr ihrem Abschlusse entgegengehen zu wollen scheint, halten wir es für angemessen, Ihnen in möglichster Kürze einen Überblick auf unsere langjährigen Bestrebungen zugunsten einer Lukmanierbahn zu geben. Wir gehen bis auf das Jahr 1861 zurück, dem Zeitpunkte, mit welchem ein entscheidender Wendepunkt in der Lukmanierangelegenheit eingetreten war. Nachdem nämlich eine im Jahre 1860 zur Prüfung der Alpenbahnfrage von der Regierung des Königreichs Italien niedergesetzte Kommission sich mit ihrem Gutachten beinahe einstimmig für eine

Lukmanierbahn ausgesprochen hatte, ist am 18. April 1861 zwischen den damaligen Konzessionären einer Eisenbahn von Chur bis Locarno und den Bevollmächtigten des italienischen Bauministers Peruzzi ein Vertrag über die Erstellung der Lukmanierbahn abgeschlossen worden. Da sowohl die Subsidienfrage erledigt, als das übrige in dem Vertrage vorgesehene Baukapital gedeckt war, so durfte die Ausführung des Werkes als völlig gesichert betrachtet werden. Wir beschränken uns darauf, diese Tatsache hier noch einmal zu konstatieren, halten es aber für überflüssig, in eine Erörterung der Gründe einzugehen, welche dann die Erstellung der Lukmanierbahn vereitelt, den Vertrag vom 18. April wirkungslos gemacht und das Erlöschen der Konzession der Eisenbahn von Chur nach Locarno verursacht haben. Genug, das mit vieler Mühe Erreichte war verloren und es musste also von neuem mit der Arbeit für die Realisierung des Lukmanierprojektes begonnen werden. Weil sich zuvörderst im *Kanton Tessin* grosse Schwierigkeiten über die Richtung der Bahn von Bellinzona bis an die italienische Grenze, beziehungsweise bis zum Anschlusspunkte an das italienische Eisenbahnnetz erhoben hatten, versuchte man in erster Linie an einer mit dem italienischen Bauminister in Turin abgehaltenen und von den Regierungen von St. Gallen, Graubünden und Tessin, sowie den Vereinigten Schweizerbahnen und den lombardischen Bahnen beschickten Konferenz eine Verständigung über diese wichtige Frage und damit den Abschluss eines neuen Vertrages auf Grundlage desjenigen vom 18. April herbeizuführen. Leider scheiterten alle diese Bemühungen an den Forderungen des Kantons Tessin. Die Unterhandlungen mussten abgebrochen werden und das Jahr 1861 erfdete mit der Erteilung der Konzession für einzelne tessinische Talbahnen an einen unbekanntem Fremdling, namens Strousberg, Konzessionen, die allerdings nie in Kraft getreten sind. Zu wiederholtenmalen ist uns dann bemerklich gemacht worden, dass man in *Turin*, durch die Vorgänge im Kanton Tessin etwas missgestimmt, nicht sehr geneigt sei, in neue Unterhandlungen einzutreten, so lange keine Konzessionen für die ganze Linie von Chur bis an die italienische Grenze erteilt seien. Wir mussten also vor allem wieder auf deren Erwerbung Bedacht nehmen. Wir sind deshalb im Jahre 1862 mit dem bekannten Bauunternehmer Brassey in London in Unterhandlung getreten, um ihn zu veranlassen, den Bau der Lukmanierbahn zu übernehmen und vorerst die dafür erforderlichen Konzessionen nachzusuchen. Herr Brassey erklärte sich dazu bereit und verlangte die Konzessionen; doch entsprach nur der Kanton Graubünden seinem Gesuche. Es blieb somit auch dieser Versuch, das Lukmanierunternehmen zur Ausführung zu bringen, ohne Erfolg. Im Jahre 1863 erschien im Kanton Tessin neuerdings eine anerkannt solide Gesellschaft, welche die *Lukmanier-Konzession* zu erwerben beabsichtigte. Diese wurde aber wiederum nicht bewilligt, dagegen einer englischen Gesellschaft die Konzessionen für die Linien Biasca-Bellinzona-Locarno und von Lugano bis an die Grenze bei Chiasso erteilt. Wie vorauszusehen war, konnte diese Gesellschaft die übernommenen Verpflichtungen nicht erfüllen und wurden ihr deshalb die Konzessionen

durch Beschluss der schweizerischen Bundesversammlung vom 21. Dezember 1866 entzogen. Inzwischen war uns für die ganze Dauer ihres Bestandes die Möglichkeit, endlich doch die Lukmanier-Konzession erwerben zu können, benommen und angebahnte Versuche einer Verständigung mit der englischen Baugesellschaft blieben, wie übrigens erwartet werden musste, ohne Erfolg, denn es mangelten ihr hierfür die erforderlichen soliden Grundlagen. Angesichts der Schwierigkeiten, auf die wir immer und immer wieder mit unserm Lukmanierprojekt stiessen, drängte sich uns endlich ernstlich die Frage auf, ob es nicht besser wäre, *dasselbe fallen zu lassen* und unsere Bestrebungen auf die Erstellung einer *Splügenbahn* zu richten. Hauptsächlich der entschiedenen Opposition wegen, die sich in der ganzen Schweiz gegen eine Alpenbahn, welche den Kanton Tessin umgehen würde, erhob, mussten wir uns aber für die Festhaltung am Lukmanierprojekt entscheiden. Wir setzten deshalb unsere Bemühungen für dasselbe fort, namentlich liessen wir uns fortgesetzt die Anbahnung und Vorbereitung der finanziellen Sicherstellung des Unternehmens und die Anknüpfung von unserm Projekte günstigen Verbindungen im Auslande angelegen sein.

Als dann im Jahre 1865 der italienische *Baumminister Jacini* abermals eine Kommission zur Prüfung der Alpenbahnfrage bestellt hatte, ermangelten wir nicht, ihr nicht nur alle Pläne mit den einlässlichsten Auseinandersetzungen und Nachweisen über alle in Betracht fallenden Verhältnisse zur Verfügung zu stellen, sondern wir suchten unserm Projekte auch durch mehrfache persönliche Abordnungen Eingang zu verschaffen. Der Erfolg war uns leider nicht günstig, indem die italienische Alpenbahn-Kommission in erste Linie eine Bahn über den *Gotthard*, in zweite Linie eine solche über den *Splügen* stellte. Neben politischen Gründen, die zu diesem Entscheide auch beigetragen haben mögen, scheint er namentlich dem Umstande zugeschrieben werden zu müssen, dass sich die italienische Alpenbahn-Kommission ausschliesslich auf den Standpunkt der Durchbohrung der Alpen mittelst langer Tunnels gestellt hat. Es ist nicht zu leugnen, dass in diesem Falle, und wenn Übergangsbahnen ausgeschlossen werden wollen, manche Gründe zugunsten sowohl einer *Gotthard*-, als namentlich auch einer *Splügenbahn* geltend gemacht werden können und die getroffene Wahl nicht gerade unbegreiflich ist. Sie war deshalb auch ganz geeignet, die Idee wieder bei uns zu erwecken, das Projekt einer *Splügenbahn* aufzugreifen, zumal die *Lombardei* demselben von jeher sehr günstig war und wir daher auf ihre kräftige Unterstützung hoffen durften. Aus den oben schon angeführten Gründen waren wir aber auch jetzt wieder durchaus auf das Verbleiben bei unserm Lukmanierprojekte angewiesen, wozu wir uns übrigens umso eher verstehen konnten, als wir dem Ausspruch der italienischen Alpenbahn-Kommission doch kein unbedingt entscheidendes Gewicht beilegte und wir uns der Hoffnung hingaben, dass die technischen, finanziellen und kommerziellen Vorzüge des Lukmaniers, die sich namentlich aus der glücklichen Kombination einer verhältnismässig nicht sehr kostspieligen Übergangsbahn mit einer Tunnelbahn ergeben, doch noch

zur Geltung gebracht werden und am ehesten geeignet sein dürften, das Privatkapital herbeizuziehen. Wirklich gelang es uns schon am Schlusse des Jahres 1865, einige unserm Projekte stets geneigt gewesene Bankhäuser in Paris, worunter namentlich das angesehene schweizerische Haus *Hentsch, Lüscher & Comp.* für dasselbe neuerdings zu interessieren und sie zu veranlassen, sich um die erforderliche Konzession im Kanton Tessin zu bewerben. Diesmal wurde sie auch wirklich erteilt, dann aber unmittelbar vor dem Ausbruch des preussisch-österreichischen Krieges das Verlangen gestellt, dass die beim schweizerischen Gesandten in Paris in Wertschriften deponierte Kautions von Fr. 500,000 der tessinischen Staatskasse übergeben werde und zwar nicht etwa in Wertschriften, sondern in barem Gelde. Dass in jenem Zeitpunkte auf ein solches Begehren nicht eingetreten werden konnte, sondern lieber auf die Konzession verzichtet wurde, ist wohl einleuchtend. Da mittlerweile neuere Betriebssysteme für Überwindung stärkerer Steigungen aufgetaucht und teilweise schon in Ausführung begriffen waren, benutzten wir übrigens das Kriegsjahr 1866, während welchem die Alpenbahnfrage begreiflich ganz in den Hintergrund getreten war, für die Ausarbeitung eines neuen Projektes für eine Übergangsbahn über den Lukmanier mit Maximalsteigungen von 50 pro mille und Anwendung der *Fell'schen* Mittelschiene, in Verbindung mit einer später zu erstellenden Tunnelbahn. Wir übertrugen diese Arbeit dem Herrn Ingenieur *Lommel*. Die schönen und sorgfältig ausgearbeiteten Pläne (die Situationspläne im Massstabe von  $\frac{1}{5000}$  und die Profile von  $\frac{1}{10000}$ ), nebst der sie begleitenden, sehr ausführlichen Denkschrift, wurden im Frühjahr und im Sommer 1867 durch eine persönliche Abordnung den Regierungen von Preussen, Bayern, Württemberg, Baden und Italien überbracht und von ihnen allen mit grossem Beifall, jedoch mit der bestimmten Erklärung aufgenommen, dass man auf die Frage der Subventionierung des Unternehmens nicht eintreten könne, solange sich nicht eine ganz solide Baugesellschaft präsentiere, welche im Falle sei, für die Erstellung der Bahn positive Verpflichtungen zu übernehmen und die erforderlichen Garantien dafür zu bieten. Es hätte übrigens dieser Erklärung nicht bedurft, um uns aufzumuntern, unsere Bemühungen für die Bildung einer solchen Baugesellschaft fortzusetzen. Die Aufgabe war und blieb aber eine äusserst schwierige, zumal wir, in weniger günstiger Stellung als die Vertreter eines andern Alpenbahnprojektes, beinahe gänzlich auf das Ausland angewiesen waren; denn ausser den für die betreffenden zwar bedeutenden, aber gegenüber dem grossen Unternehmen sehr mässigen Unterstützungen einiger Kantone und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, konnten wir uns auf keine nennenswerten Geldbeteiligungen von andern Instituten oder Privaten Hoffnung machen. Zudem erklärte man uns in den dem Lukmanierunternehmen günstig gesinnten Finanzkreisen, dass jedenfalls die Inbetriebsetzung der damals noch nicht vollendet gewesenen Eisenbahn nach *Fellschem* System über den *Mont-Cenis* abgewartet werden müsse, bis man unser Projekt und den von uns ausgearbeiteten Plan der finanziellen Organisation

des Unternehmens in Erwägung ziehen könne; denn bevor man die Gewissheit erlangt habe, dass sich jenes System in der Praxis als zweckmässig bewähre, werde sich niemand bei einer Eisenbahn beteiligen, bei der das gleiche System, wenn auch unter ganz andern und weit günstigeren technischen Bedingungen, als am Mont-Cenis, ebenfalls in Anwendung kommen soll. Statt schon im Herbst 1867, wie erwartet wurde, verzögerte sich aber leider die Eröffnung und der regelmässige Betrieb der *Mont-Cenis-Bahn* bis in den Mai 1868. Sobald dieser Zeitpunkt gekommen war, ersuchten wir die Bankhäuser, mit denen wir in Verbindung standen, nunmehr zur Ausführung des Unternehmens Hand zu bieten, wozu sie sich ganz geneigt zeigten. Um aber für die Bauausführung eine sichere Grundlage zu gewinnen, wurde für zweckmässig erachtet, sich mit dem *Bauunternehmer Brassey* in *London* ins Vernehmen zu setzen und ihn zu veranlassen, den Bau zu näher festzusetzenden Bedingungen, jedenfalls gegen angemessene Beteiligung am Aktienkapital, zu übernehmen. Das Resultat der diesfalls im Monat Juni vorläufig gepflogenen Besprechungen war, dass Brassey die Angelegenheit in reifliche Überlegung ziehen zu wollen erklärte und dann später die Geneigtheit aussprach, im Laufe des Monats September an einer Konferenz teilzunehmen, an welcher die Gründung einer Baugesellschaft beschlossen und organisiert werden sollte. Wegen eingetretener Erkrankung Brasseys konnte aber die verabredete Konferenz weder im Monat September, noch in den folgenden Monaten abgehalten werden. Bei solchen Verhältnissen und weil wir auf eine möglichst rasche Bildung einer Lukmanierbaugesellschaft begrifflicher Weise den grössten Wert legten, konnten wir uns durch die mit Brassey angebahnten Unterhandlungen nicht abhalten lassen, uns auch mit der sehr bedeutenden *Société anonyme pour la construction de chemins de fer, routes et canaux* in Brüssel, auf die wir im Spätsommer vorigen Jahres von befreundeter Seite aufmerksam gemacht wurden, in Verbindung zu setzen. Über unsere ihr vorgewiesenen Kostenvoranschläge sprach sie sich ebenfalls günstig aus und zeigte sich ganz geneigt, auf das Geschäft einzutreten, wenn die durch den Generaldirektor der Gesellschaft vorzunehmende genaue Prüfung des Projektes ein günstiges Ergebnis zutage fördere. Unsere Hoffnung, uns endlich dem Ziele unserer Bestrebungen zu nähern, war umso grösser, als der Verfasser unserer Pläne, Herr Ingenieur Lommel, kurz nachher (im Monat Oktober) in den Dienst jener Gesellschaft übertrat und wir überzeugt sein durften, dass er, soweit es ihm seine neue Stellung gestatten würde, sowohl auf einen günstigen als schnellen Entscheid hinwirken würde. Zu unserm Bedauern verzog sich dieser aber von einer Woche zur andern, und so sahen wir uns endlich, um in unsern anderweitigen Bestrebungen nicht länger gehindert zu sein, genötigt, in den ersten Tagen des laufenden Jahres eine ganz bestimmte Antwort zu verlangen, welche uns dann gegen Ende des Monats Januar in ablehnendem Sinne zuteil wurde, mit der Begründung, dass der fraglichen Gesellschaft finanziell weit günstigere Unternehmungen in grosser Zahl zur Übernahme angeboten worden seien, und sie deshalb auf das Lukmanierunternehmen

verzichten wolle. Wir mussten uns also wieder nach einer andern Seite wenden. Wir entschlossen uns, uns noch einmal an Brassey zu wenden und ihn anzufragen, ob er vielleicht jetzt im Falle wäre, sich bei einer Lukmaniergesellschaft zu beteiligen und den Bau der Bahn zu übernehmen. Unsere Anfrage wurde in der Voraussetzung bejahend erwidert, dass die dem Lukmanierunternehmen gewogenen Bankhäuser in Paris, namentlich die Herren Hentsch und Blount, demselben ebenfalls beitreten und ihm ihre finanzielle Unterstützung angeheißen lassen. Die genannten Häuser lehnten die ihnen gemachten Vorschläge nicht nur nicht ab, sondern setzten sich ungesäumt direkt mit Brassey in Verbindung, um sich — einlässlichen Unterhandlungen mit uns vorgängig — mit ihm über die von beiden Seiten zu übernehmenden Verpflichtungen zu besprechen. Ende Februar erhielten wir dann die Anzeige, dass ihnen die Forderungen Brasseys nicht konvenieren und sie sich deshalb auf die projektierte Gründung einer Lukmaniergesellschaft gemeinsam mit ihm nicht einlassen können. Sofort nach Empfang dieser Anzeige, nämlich in den ersten Tagen des Monats März, schickten wir dann eine Abordnung nach Paris, mit dem Auftrage, sich über die Sachlage genauer zu orientieren und sich zu vergewissern, ob nicht in anderer Weise unser Zweck erreicht werden könne. Gegen Mitte März kehrte unser Abgeordneter mit dem Berichte von Paris zurück, dass, mit einigen wesentlichen Modifikationen des schon früher vorgelegten Planes über die Organisation einer Lukmaniergesellschaft und die Bildung des Baukapitals, die Beschaffung des letztern zwar sehr schwierig, aber doch möglich sein dürfte. Da die gewünschten Modifikationen durchaus annehmbar waren, wurde ungesäumt ein neuer Plan ausgearbeitet und anfangs der zweiten Hälfte März zu vorläufiger Kenntnisnahme nach Paris gesandt. Nach Ostern begab sich dann wieder eine Abordnung dahin, um auf Grundlage des neuen Projektes die Unterhandlungen anzubahnen und womöglich an ein befriedigendes Ziel zu führen. — Nach mehrwöchentlichen Verhandlungen ist es dann endlich am 29. April wirklich zu dem Abschluss eines Präliminarvertrages für die *Gründung* einer *Lukmaniergesellschaft* zwischen den Herren *Hentsch, Lüscher & Comp.; Vitali, Charles Picard & Comp., und Wirth-Sand*, Präsident, und *F. Köllreutter*, Mitglied des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, gekommen. Gemäss den getroffenen Vereinbarungen hatten die erstern in kürzester Frist zur Beschaffung des von Paris verlangten Baukapitals sich anheischig gemacht; die zweiten, welche eines der grössten und angesehensten Konstruktionshäuser in Frankreich bilden und die gerade auch in Italien durch die Erstellung eines Teiles der Apenninenlinie, sowie der kalabresischen und sizilianischen Bahnen sehr gut akkreditiert sind, den Bau der Bahn für eine bestimmte Summe à forfait (genaue Inspektion der Terrainverhältnisse an Ort und Stelle vorbehalten) zu übernehmen, und die letztern endlich die Bewilligung derjenigen Leistungen zu erwirken, welche von den Kantonen St. Gallen und Graubünden und von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in Aussicht genommen wurden. Wenn wir trotz den Erklärungen der italienischen Re-

gierung und des norddeutschen Bundes zugunsten der Gotthardbahn die schon seit einem Jahre in verschiedenen Richtungen angebahnten Unterhandlungen für die Bildung einer Baugesellschaft nicht unterbrochen, sondern vielmehr fortgesetzt und endlich zum Ziele geführt haben, so geschah es, weil wir aus jenen Erklärungen noch keineswegs den Schluss zu ziehen vermochten, dass nunmehr der Bau der Gotthardbahn einerseits und der Ausschluss jeder andern Alpenbahn andererseits unwiderrufliche Tatsache geworden seien. Dass diese Auffassung nicht ganz unrichtig sein dürfte, beweist wohl am besten die in der italienischen Parlamentssitzung vom 18. Mai vom Ministerpräsidenten Menabrea betreffs der Alpenbahn abgegebene Erklärung. Es setzten deshalb auch die Vertragskontrahenten ihre Bemühungen, die übernommenen Aufgaben und Verpflichtungen zu erfüllen, unbeirrt und mit bestem Erfolge fort. Namentlich war in kurzer Zeit die den Herren Hentsch, Lüscher & Comp. obliegende Beschaffung des Baukapitals als vollständig gesichert zu betrachten und ebenso zeigten sich die h. Regierungen von St. Gallen und Graubünden geneigt, das Unternehmen in der im Vertrage vom 29. April vorausgesehenen Weise zu unterstützen. Das Ergebnis der von den Bauunternehmern noch vorzunehmenden Bereisung des Lukmaniers, sowie die Erwerbung des auf eine sehr mässige Ziffer gestellten Subsidiensbetrages vorbehalten, waren wir also auf dem Punkte angelangt, eine mit dem vollen Baukapital ausgerüstete Lukmaniergesellschaft ins Leben gerufen zu haben, als uns aus dem Kanton Tessin die Nachricht zukam, der dortige Grosse Rat habe bei der unlängst erfolgten Erteilung der Gotthardkonzession von Biasca bis zur ernerischen Grenze nicht nur für die Konstituierung der Baugesellschaft, beziehungsweise den Kapitalausweis für diese Strecke, einen Termin von 18 Monaten nach erfolgter Bundesratifikation der Konzession, die möglicherweise erst im Dezember l. J. nachgesucht werden wird, bewilligt, sondern gleichzeitig auch die Fristen für den Bau der früher schon konzedierten Bahnstrecken Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso sogar noch auf sechs Monate über jenen Termin hinaus verlängert, während die betreffenden Konzessionen, wenn der Grosse Rat die in denselben festgesetzten Bautermine aufrecht erhalten hätte, mit dem 14. Oktober erloschen wären. In diesem letztern Falle, auf den bei den Verhandlungen über die Bildung der Lukmaniergesellschaft natürlich Rücksicht genommen worden ist, wäre alsdann voraussichtlich der Erwerbung der benötigten Konzessionen und dem projektierten Bau der Lukmanierbahn nichts mehr im Wege gestanden; beides ist nun aber unmöglich geworden, es wäre denn, dass man sich zur Erstellung einer Linie nur bis Biasca herbeilassen wollte. Für eine solche, in die Gotthardbahn einmündende, von ihr abhängige und stark konkurrenzierte Lukmanierbahn wird sich aber sehr schwerlich je eine Baugesellschaft bilden und in keinem Falle jetzt, wo über die Bauausführung der Linien von Biasca weiter noch keine ganz definitiven Anhaltspunkte vorhanden sind. Die *Schlussnahmen des Grossen Rates des Kantons Tessin* bedeuten mithin nichts anderes, als die absolute Verschliessung des tessinischen Gebietes für eine Lukmanierbahn während

eines Zeitraumes von mehr als zwei Jahren. Die kaum gebildete Lukmaniergesellschaft ist also genötigt, entweder ihr Vorhaben aufzugeben, oder es müssen alle dabei Beteiligten sich bereit erklären, die eingegangenen Verpflichtungen wenigstens bis nach Ablauf der für die Gotthardbahn bewilligten Fristen in Kraft bestehen zu lassen. Es ist um so weniger zu hoffen, dass Bauunternehmer und Finanzbeteiligte irgendwie dazu geneigt sein werden, als selbst durch ein solch verlängertes Engagement die Ausführung der Linie Chur-Camerlata doch nur dann ermöglicht würde, wenn die Gotthardkonzession verfallen, beziehungsweise die Gotthardbahn nicht gebaut und alsdann der Erteilung der erforderlichen Konzessionen kein Hindernis mehr im Wege stehen würde. Dass bei dieser Sachlage und dank dem auffallenden Vorgehen des Kantons Tessin nunmehr auch wir gezwungen sind, unser Augenmerk auf eine andere Alpenbahn und zwar auf eine solche über den *Splügen* zu richten, versteht sich wohl von selbst. Ob wir irgend welchen Erfolg erzielen werden, wagen wir natürlich nicht zu sagen; aber das dürfen wir nun wenigstens voraussetzen, dass, nachdem der Kanton Tessin hoffen darf, durch eine Gotthardbahn mit der übrigen Schweiz verbunden zu werden, und nachdem er einer Lukmanierbahn sein Territorium verschlossen hat, die früher in der Schweiz gegen eine Splügenbahn zutage getretene Opposition sich nicht mehr geltend machen und die Erteilung einer Konzession auf keine Schwierigkeiten mehr stossen werde. Die *Möglichkeit*, dass der Ostschweiz vom Kanton Tessin der Lukmanier und von der Eidgenossenschaft der Splügen verschlossen werde, ist in der Tat nicht denkbar.“

Den Anteil Landammann *Baumgartners* von St. Gallen an der Förderung des Lukmanierprojektes (1853 bis 1855) schildert sein Sohn Alexander in einem geistvollen Essai<sup>1)</sup>. Während der Graubündner Killias sich nach England wandte, traf Baumgartner die Aufgabe, die süddeutschen Regierungen und Finanzleute ins Interesse zu ziehen<sup>2)</sup>.

Trefflich hat Alexander Baumgartner die Tätigkeit seines Vaters Gallus Jakob Baumgartner für das Lukmanierprojekt, soweit der Staatsmann mit ihm in Berührung kam, dargestellt (S. 357 bis 367). In einer Rede, die Baumgartner am 8. November 1854 als Präsident des Verwaltungsrates und des engern Komitees an der Generalversammlung der Aktionäre der Südostbahn-Gesellschaft hielt, erklärte er u. a.:

„Was wir als Herren unserer Entschlüsse und unserer Kräfte uns nicht hätten nehmen lassen können, das ist die freie Ausführung des zu einer europäischen Wichtigkeit berufenen Schienenweges von unseren schönen und belebten Seen der östlichen Schweiz hinweg an die Gestade des Langensees und des Sees

<sup>1)</sup> Gallus Jakob Baumgartner von Alexander Baumgartner. S. J. S. 357 bis 367.

<sup>2)</sup> Über den Erfolg der Audienzen bei Ministerpräsident Dr. von der Pfordten, v. Marschall, Dr. Regnauer. Vgl. S. 359.

von Lugano; was wir uns nicht nehmen lassen konnten, das ist unser ernster Wille, zwei Hauptverbindungen von den nordischen Meeren nach dem Mittelmeer durch unsere Rhein- und die Linthlinie unseren Kantonen und dadurch auch der gesamten Schweiz zu gewinnen.“

*Planta* hat darauf hingewiesen<sup>1)</sup>, dass der *Lukmanier* schon vier- ja fünfmal finanziell gesichert war, aber immer am *Widerstand* des *Kantons Tessin*, seit dem Jahre 1863 auch an den Bundesbehörden, im Widerspruch mit dem damaligen Eisenbahngesetz scheiterte, dass, nachdem der *Lukmanier* dann unmöglich geworden, unzweifelhaft der *Splügen*<sup>2)</sup>, nicht der *Gotthard* gebaut worden wäre, wenn nicht die Bundesbehörden daran gehindert hätten, rechtzeitig auf den *Splügen* überzugehen.

Das *Schicksal* des *Lukmanierprojektes* war also in dem Augenblicke *entschieden*, wo der *Kanton Tessin* sich endgültig dem *Gotthard* zuneigte. Das geschah im Oktober 1869; am 14. Oktober sollte eine vom *Kanton Tessin* für den *Gotthard* erteilte Konzession ablaufen; man hatte darauf gerechnet, dass dieselbe nunmehr der *Lukmanier-Gesellschaft* erteilt würde. Statt dessen wurde aber die *Konzession* für den *Gotthard* verlängert, der *Kanton Tessin* trat dadurch bleibend zum *Gotthard* über. *Finis Poloniae!*

„Gegenüber den konkurrierenden Projekten einer *Lukmanier-* und *Gotthardbahn* konnte die *Nordostbahn* lange Jahre hindurch volle Neutralität beobachten, denn bei der damaligen Konfiguration ihres Bahnnetzes hatte weder das eine noch das andere dieser Projekte ein ausgesprochen vorwiegendes Interesse. Die *N O B* bewegte sich fast ausschliesslich in ostwestlicher Richtung und nach Süden hin war ihr Interessegebiet durch die vom *Bodensee* über *Winterthur* und *Zürich* nach *Aarau* führende Linie begrenzt. Zu Anfang der Sechzigerjahre aber trat auch für die *Nordostbahn* die Notwendigkeit ein, in der Frage eines transalpinen Schienenweges bestimmte Stellung zu nehmen; dies geschah zugunsten des *Gotthardprojektes*<sup>3)</sup>.“

Den weitem Kampf um den Bau der *Gotthardbahn* zu schildern, fällt nicht in den Rahmen dieses Aufsatzes. Nachdem die tessinischen Talbahnen in Betrieb gesetzt waren, wurde das *Gotthardunternehmen* von einer *Krise* heimgesucht. Es stellte sich heraus, dass die seinerzeit reservierten Kapitalmittel nicht ausreichten; dieselben Erfahrungen mussten fast alle andern Eisenbahngesellschaften machen<sup>4)</sup>. Durch die spätern

Staatsverträge wurden die höheren Betriebsmittel bewilligt und somit die Vollendung des Unternehmens sichergestellt<sup>1)</sup>.

Oberingenieur *W. Hellweg* erblickte damals die Hauptschwierigkeit der *Gotthardbahnfrage* in *finanzieller Beziehung* in den Vorbehalten, welche die einzelnen an der Rekonstruktion beteiligten Faktoren an ihre Hilfeleistung knüpften: Die Subventionsstaaten machen dieselbe von der vorherigen Effektivierung der aus dem Privatkapital zu erbringenden Beisteuer abhängig — die Verwaltung der Gesellschaft vermochte ihrerseits ihren Kredit nicht aufzurichten und die Aktionäre nicht zur Einzahlung der noch ausstehenden Raten zu bewegen, bevor nicht die übrigen Mittel eingeflossen waren — das Geldkonsortium endlich, welches die Obligationen übernehmen sollte, verlangte, dass, bevor es die nötigen Geldmittel liquid mache, die Subventionen sichergestellt und die Aktien voll eingezahlt seien. Dieser *circulus vitiosus* barg die Quelle der finanziellen Ohnmacht des Unternehmens, aus welcher wieder alle übrigen Übelstände hervorgingen.

„Von entscheidender Bedeutung, schrieb *Hellweg*, bei der Lösung der finanziellen Frage scheint mir ferner die Tatsache zu sein, dass es nicht sowohl der für die eigentliche Bauherstellung erforderliche Betrag, sondern vielmehr die enorm hohe Summe der während des Baues zu zahlenden Zinsen ist, welche die Ordnung der Dinge erschwert, was namentlich auch deshalb der Fall ist, weil die wirkliche Höhe dieser Summen durch im voraus unbestimmbare Umstände bedingt wird, und deshalb selbst unbestimmbar ist, und infolgedessen auch sehr verschieden präliminiert wird. Eine Einschränkung und zugleich die Fixierung der während des Baues noch zu leistenden Zinsen scheint mir daher die zweite unerlässliche Bedingung zu einer gedeihlichen Lösung der Verwicklung. Endlich drittens wird der Gesellschaft durch die Anforderung, ihr verzinliches Privatkapital oder ihre Obligationenschuld um 12 Millionen zu erhöhen, eine Zumutung gemacht, welche sie in solchem Umfange, ohne ihre Existenz in Frage zu stellen, nicht zu erfüllen vermag, und deshalb nicht erfüllen darf. Es ist daher die Aufhebung dieser Forderung oder wenigstens doch eine Reduktion der betreffenden Summe bis zu höchstens 6 Millionen durchaus unerlässlich. Auf die Erfüllung dieser Bedingungen ist daher bei den Vorschlägen, welche ich mir im nachstehenden zu machen gestatte, meine Absicht gerichtet. Es ist in der

<sup>1)</sup> Der dreissigjährige Kampf um eine rätsische Alpenbahn. Chur 1885. S. 100.

<sup>2)</sup> Vgl. II. 9. Das *Splügenprojekt*.

<sup>3)</sup> Georg *Stoll's* Anteil an der Verwirklichung des *Gotthardprojektes*. S. 21 ff. (aus der Schrift von Professor Dr. O. *Stoll*.)

<sup>4)</sup> *Dietler* in *Rölls Enzyklopädie*.

<sup>1)</sup> Oberingenieur *Hellweg* ging von der Voraussetzung aus, dass für die Bestreitung aller zur Herstellung der Hauptlinie der *Gotthardbahn* samt den für den Anschluss in *Luzern* und *Rothkreuz* erforderlichen Beiträgen noch erforderlichen Ausgaben, inklusive der während der Bauzeit zu bestreitenden Zinsen, die Summe von Fr. 129,000,000 festgesetzt werden müsse.

Natur der Sache begründet, dass zur Ordnung der Finanzfrage in besagter Weise ein gewisses Kompromiss nötig ist; es muss vor allen Dingen der Grundgedanke, welcher alle Mitwirkenden bei der Absicht und Zusage ihrer Beteiligung an dem gemeinsamen Werke bewegt hat: — die Herstellung einer Schienenverbindung über den Gotthard — wieder kräftig in den Vordergrund treten, und es müssen dagegen kleinliche Rücksichten, Äusserlichkeiten und Formalitäten, Shylock-Scheine des Rechtes — der Buchstabe der Verträge, Paragraphen von Statuten und Verordnungen fallen gelassen oder doch in zweite Linie gestellt werden. Objektives Wollen, Einigkeit, Nachgiebigkeit, Opferwilligkeit sind die Grundbedingungen aller durch Zusammenwirkung vieler Kräfte zu schaffenden Werke <sup>1)</sup>!

### Die Rede gegen den Gotthardvertrag im Nationalrat.

Seinen gegnerischen Standpunkt legte Wirth-Sand im Nationalrat in grosser bemerkenswerter Rede dar, die einen gewiegten, mit allen Details vertrauten Eisenbahnfachmann erkennen liess. Wirth gab einleitend die Erklärung ab, „dass ich keineswegs deshalb gegen eine Subventionierung der Gotthardbahn bin, weil ich dünkte, es könnte vielleicht aus dem Ruine jenes Unternehmens eine bündnerische Alpenbahn entstehen. Ich habe schon zu viele Erfahrungen im Eisenbahnwesen gemacht, um nicht zu wissen, dass das eine eitle Illusion wäre. Die Gründe, welche mich bestimmen, gegen eine Subventionierung des Gotthard zu sein, sind in erster Linie, weil selbst, wenn der Art. 23 der Bundesverfassung auf die Eisenbahnen anwendbar wäre, die Gotthardbahn dennoch gar keinen Anspruch auf eine besondere und ausnahmsweise Unterstützung durch den Bund hat, und das deshalb, weil sie keineswegs von grösserer Bedeutung für die allgemeinen Landesinteressen ist und eine höhere Stellung im schweizerischen Eisenbahnwesen einnimmt als die übrigen schweizerischen Bahnen.“

Seine Ausführungen fasste Wirth-Sand in folgende Sätze zusammen:

1. Die Gotthardbahn hat vermöge ihrer Stellung im schweizerischen Eisenbahnnetze *keinen Anspruch* auf eine *ausnahmsweise Unterstützung des Bundes*;
2. mit der verlangten Subvention wird aber nicht einmal das Unternehmen, sondern wesentlich nur eine *insolvente Aktiengesellschaft unterstützt*;
3. die interessierten Kantone und Bahngesellschaften sind vollkommen imstande, die *Nachsubvention* von 8 Millionen zu übernehmen, wenn sie nur wollen;

<sup>1)</sup> Die Rekonstruktion der Gotthardbahn. Zürich 1878.

4. die Ehre der Schweiz ist keineswegs engagiert, wohl aber, wenn man von Engagements reden will, ist es das *Wort*, das man im Jahr 1870 hier in diesem Saale von allen Seiten gegeben hat, dass nie und nimmermehr die Bundesfinanzen für die Gotthardbahn in Anspruch genommen werden sollen;
5. die Schweiz setzt sich mit der Subventionierung den grössten finanziellen Gefahren aus.

\* \* \*

Wenn man es heute unternähme, das Votum Wirth-Sands in der Gotthardfrage zu analysieren und seine Behauptungen und Äusserungen den praktischen Tatsachen, wie sie sich im Laufe der Jahre ergeben haben, gegenüberzustellen, so würde es sich unzweifelhaft ergeben, dass Wirth damals wohl angesichts der Neuheit des Problems einer schweizerischen Alpenbahn sich in vielen Punkten schwer getäuscht hat und dass ihm daher die Verhältnisse in der Zukunft nicht Recht geben konnten. Aber Wirth-Sand war von dem Gedanken eines ostschweizerischen Alpendurchstichs so absolut beherrscht, dass ihm, wie der Briefverkehr mit Aepli und Bavier zeigt, die Ausführung des Gottharddurchstichs als eine von vornherein aussichtslose Sache schien, die man mit allen nur vertretbaren Argumenten bekämpfen musste.

Wirth-Sand zeigte sich trotz seiner unerbittlichen Opposition gegen das Gotthardbahnprojekt bei den späteren Verhandlungen betreffend die *Rekonstruktion* nicht kleinlich, sondern er stimmte im Nationalrat für die vorgeschlagenen Massnahmen. Wirth-Sand äusserte sich in der Nationalratssitzung vom August 1878 u. a. wie folgt: „Wenn es nicht der Friede des Landes wäre, den ich unendlich höher halte als einige Millionen Franken, so würde ich in vollständiger Festhaltung der in meinem Vortrage über die Eintretensfrage ausgesprochenen Ansichten zu gar nichts Hand bieten; durchdrungen aber von dem Wunsche, dass keine ernste tiefgreifende Störung im Lande eintrete und der Friede erhalten bleibe, biete ich die Hand zu einer Verständigung!“

Zu dem *Bundesbeschluss* betreffend die *Nachsubvention* für das *Gotthardunternehmen* stellte Wirth-Sand folgenden Eventualantrag und zwar zum Beschlussentwurf Nr. I vom 8. August 1878:

„In Abänderung des Art. 8 des Vertrags vom 15. Oktober 1869 haben sowohl die Subventionsstaaten als die Gotthardbahngesellschaft sich in verpflichtender Weise dahin zu erklären, die für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien jeweiligen vertragsgemäss normierten Maximaltaxen auch im direkten Verkehr zwischen der Schweiz und Italien als Maximalsätze anzuerkennen.“

Die Subventionsstaaten haben sowohl dem Generalplan und dem Kostenvoranschlage, als dem Finanzausweis und allfälligen Bauverträgen à forfait ihre Zustimmung zu erteilen.“

Wirth-Sand hat in der Gotthardfrage und in den eisenbahnpolitischen Fragen überhaupt mit Landammann Hungerbühler, Landammann Aepli und den späteren Bundesrat Bavier einen lebhaften Briefwechsel unterhalten. Aus diesem Briefwechsel mögen einige Mitteilungen folgen, soweit sie in direktem Zusammenhang mit den hier erörterten eisenbahngeschichtlichen Vorgängen gebracht werden können.

### An Aepli.

Mai 1864.

— — „Die Dinge in Italien nehmen eine, nach neuesten, heute morgen empfangenen Berichten, sehr gute Wendung. *Boccardo* meint, der Stand der Lukmanier-Angelegenheit sei in Italien noch nie so günstig gewesen, wie eben jetzt.“

Florenz, 21. 7ber 1865.

„In Mailand ist keine Allianz zu Stande gekommen, hauptsächlich deshalb, weil die Leute besorgen, dass, wenn einmal der Gotthard beseitiget sei, der *Lukmanier* jedenfalls gewonnenes Spiel habe, was sie nicht wollen. — Ich glaube fast, dass die *Splügesten* einen *Sieg des Gotthards nicht ungern sähen*, weil sie überzeugt sind, dass ihm die ital. Städte und Provinzen keine Subsidien geben und er deshalb nicht ausführbar sei. Wäre dann diese Thatsache konstatiert, worauf sie rechnen, und der Lukmanier von vorneherein beseitiget, so denken sie, dass am Ende die Schweiz lieber den Splügen, als gar nichts wolle.“

St. Gallen, den 6. 9ber 1865.

— — „Etwas auffallend ist mir Deine Klage, dass sich *Escher* den *deutschen Regierungen*, überhaupt der dortigen Diplomatie gegenüber, ganz anders benehme, als es von unserer Seite geschehe. Da möchte ich mir doch die Frage erlauben, warum *Du nicht, ebenso wie er, mit den Gesandten verkehrst?* Dass man sich mit den deutschen Regierungen auch in Verbindung setzen muss, um Subsidien zu bekommen, bestreitet gewiss Niemand; aber es ist eben nicht so leicht, die nöthigen Verhandlungen zu pflegen, wenn sich kein Mitglied des Comité's (mit wenig Ausnahmen) dazu hergiebt, und einer oder zwei eben nicht an allen Orten zugleich sein können.“

St. Gallen, 21./2. 66.

Weil St. Gallen und Graubünden in Mitleidenschaft gezogen werden müssen, möchte ich erfahren, ob die dortigen Herren Regierungsräthe der Meinung sind, es sei möglich, auf den angegebenen Grundlagen etwas

zu machen. — Wäre bei Dir, Sailer und Hoffmann gar keine Geneigtheit vorhanden, so lasse ich die Sache liegen, und will es gerne Andern überlassen, *ohne Millionen zum Ziele zu kommen.* — *Ich meinerseits kenne in Gottes Namen kein anderes Mittel, um faktisch vorgehen zu können, als Geld.*“ Ohne die genauesten Vorlagen, wie sie für den Lukmanier gemacht werden konnten, ist gar keine Möglichkeit vorhanden, ein Geschäft auch nur anzuregen. Man mache sich diesfalls nur keine Illusionen. — Wahrscheinlich werden die wichtigsten Vorarbeiten für das *Lukmaniergeschäft* in den nächsten Tagen so weit gediehen sein, dass wir zurückkehren können. Ob es dann nöthig sein wird, wieder hieher zu kommen, wird sich in kurzer Zeit zeigen. — Die Hauptfrage ist die *Zinsengarantie der Obligationen.* — Mit 4% blos geht's voraussichtlich nicht, möglich, dass man bis 5% nebst der, allerdings kleinen *Amortisationsquote* für Tilgung der Obligationen in ca. 60 Jahren gehen muss. Ich thue natürlich, was möglich ist, und wird es dann Sache der Regierungen sein, sich zu entscheiden, ob sie die Vorschläge annehmen wollen oder nicht.“

### An Bavier.

St. Gallen, 14. Oktober 1866.

„*Mein verehrtester Freund!*“

Gestern habe ich ein Schreiben von Planta mit verschiedenen Lukmanierwünschen, die er Ihnen mitgeteilt hat, empfangen.

1. Deputation an den *Fürsten* von *Sigmaringen*, um ihn als *Lukmanierprotektor* in *Preussen* und *Deutschland* zu engagiren. — Ist der Fürst in Rheineck, worüber ich mich erkundigen werde, so scheint mir etwas Richtiges in dieser Idee zu liegen; aber dieser Diplomatenprang, den Planta entfalten möchte, gefällt mir nicht. Ich halte es für besser, wenn ich den Fürsten blos ersuche, ihm durch Lommel die Pläne vorweisen und erklären zu dürfen; bei welchem Anlasse das weitere zweckmässige Vorgehen von selbst besprochen werden wird. — Es wird sich dann zeigen, was weiter zu thun ist.“

St. Gallen, 28. September 1867.

— — „Dagegen und das will ich Ihnen nun im Vertrauen und als Resultat meiner Unterredung mit H. . . . sagen, haben wir uns über die zur *Bildung der Lukmaniergesellschaft* zu unternehmenden Schritte geeinigt, und hofft er, in Zeit von 1—2 Monaten diejenigen Engagements angesehener Häuser für eine finanzielle Betheiligung und in dem Masse beizubringen, welche nöthig sind, um mit der Regierung definitiv unterhandeln und ihr positive Vorschläge machen und die Angelegenheit überhaupt zum Abschluss bringen zu können.“

Zweitens, und das ist wo möglich noch konfidentieller, hat Italien in unsern *Pariser Finanzkreisen* (andre giebt's bekanntlich nicht mehr) wieder um Geld angeklopft; bei welchem Anlasse dem italienischen Abgeordneten verdeutet worden sei, man gebe kein Geld, wenn Italien den Gotthard wolle. — Italien wird daher schwerlich stark pressiren, auf den Vorschlag des Bundesrathes in gotthardfreundlichem Sinne einzugehen. Ich habe übrigens H. ersucht, das dem Betreffenden noch extra zu schreiben, was er versprochen hat.

So stehen nun die Sachen. — Ob nun alles gut und nach Wunsch gehen werde oder nicht, kann ich natürlich nicht wissen: aber das ist gewiss, dass die Aussichten für uns *sehr günstig* sind.

Ich sage Ihnen, wenn man auch nur wieder einen Blick in dieses *gewaltige Finanzgetriebe* werfen kann, so erscheinen alle diese *Kunststückchen ganz miserabel* und machen einem nicht im mindesten bange; man befestigt sich aber auch in der Ueberzeugung, dass das grosse Kapital von allen Eisenbahnunternehmungen gründlich *dégoutirt* ist, und dass es sehr schwer ist, auch nur ein paar Dutzend Millionen zu finden, geschweige denn die hunderte für den Gotthard. — Kurz, soyez sûr, dass von *diesem* keine Rede ist, wohl aber vom Lukmanier, aber ganz gewiss nur, wenn ihn unsre Herren in Paris in die Hand nehmen. Hoffentlich geschieht es nun.“

St. Gallen, 25. Juni 1869.

„*Mein verehrtester Freund!*“

Ich empfangen soeben Ihr Schreiben von gestern, womit Sie die Ansicht aussprechen, dass das Rundschreiben an alle mir aufgegebenen Adressen geschickt werden solle, mit der Begründung, dass es jedenfalls nichts schaden könne. — That is the question. — Sind Sie einverstanden, ja oder nein, dass die Quintessenz des Schreibens gegenwärtig nichts anderes sein kann, als erstens die anerkannten Splügesten in ihrer Stimmung zu befestigen, und zweitens Subventionszusagen, die unsre Position in der Schweiz stärken sollen, mit Rücksicht auf die Bundesversammlung, zu bekommen? — Ist das die Absicht, die wir jetzt haben, so nützt nach meiner Anschauung ein Rundschreiben nach den Abruzzen, Calabrien u. s. w. hinunter rein nichts, und was in solchen Fragen nichts nützt, schadet eher, weil man die Leute schon von vorneherein mit einer Sache embêtirt, die noch nicht reif ist, und sie so für später unempfänglich und misstimmt macht. Später aber werden wir sie brauchen, nämlich wenn das Projekt gemacht und die Gesellschaft organisirt, d. h. das Kapital beieinander ist. Dann muss man Propaganda machen fürs Parlament und dann ist's Zeit zum Schreiben und Reisen. — Will man aber den von mir bezeichneten Standpunkt nicht

einnehmen und keine Subsidien verlangen, so weiss ich in der That nicht, was eigentlich schreiben. Leere Phrasen, weil wir noch keinen Boden haben. — Endlich fragt es sich, ob, wenn man bis in den Stiefel hinunter will, die Liste komplet sei, und wir sie nicht noch bedeutend vermehren sollten? Dann aber würde die unzeitige *Splügenpropaganda* nur noch grösser; lassen wir dagegen eine Menge Provinzen und Städte doch bei Seite, so könnte auch wieder eintreten, was Sie vermeiden wollen, nämlich dass sich die nicht Berundschriebten ärgern. — Ich könnte allenfalls noch an folgende Provinzen, Munizipien und Camere di Commercio das Rundschreiben nach beifolgender Korrektur erlassen: Piacenza, Ferrara, Parma, Reggio d'Emilia, Modena, Bologna, Ravenna, Forli, Rimini, Ancona, Urbino. Südlich von Ancona und jenseits des Appenin würde ich aber vor der Hand nicht gehen, weil aus den angeführten Gründen zwecklos, höchstens könnte ich noch Florenz als Kapitale nehmen. — Bei Seite lassen würde ich also: Arezzo, Macerata, Perugia, Foligno, Ascoli Piceno, Foggia, Chieti, Tirano, Aquila, Bari, Potenza, Lucca.“

St. Gallen, 27. März 1869.

— — „Es wäre mir nichts lieber, als wenn ich die Führung der ganzen Angelegenheit und so auch die nun in *Paris* in Aussicht stehenden *Unterhandlungen* abschütteln und von A.—Z Ihnen übertragen könnte; allein das geht nun einmal nicht, sowohl wegen der Stellung überhaupt, die ich bei den V. Sch. B. einnehme, als auch wegen derjenigen zum Lukmaniergeschäft und zu den Parisern im besondern. — Ich finde es auch ganz natürlich, wenn diese eben mich für die Unterhandlungen wollen und nöthig haben, theils weil ich doch vermöge meiner Stellung am meisten in alle Details der Angelegenheit eingeschult bin, theils weil ich es wieder bin, der sie seit Jahren mit ihnen besprochen und behandelt hat, und endlich, weil ich noch der einzige Ueberbleibsel aus der Fusionsperiode bin, der in ununterbrochener Verbindung mit ihnen gewesen und deshalb in diesen Eisenbahndingen so etwas ihr Vertrauensmann geblieben ist. — In diesen Verhältnissen und gewiss nicht in meiner Liebhaberei liegt also, wie ich glaube, die Nothwendigkeit begründet, dass eben ich die Unterhandlungen an die Hand nehmen muss und sie nicht abgeben *kann*, was ich sonst, ich wiederhole es, ganz gerne thun würde. — Was nun die Unterhandlungen *selbst* anbelangt, so sind sie jedenfalls nicht sehr komplizirter Natur und werden schwerlich viel Kopferbrechens machen, zumal schliesslich die Pariser, wenn sie überhaupt auf die Sache eintreten wollen, die Bedingungen, zu denen sie dazu bereit wären, selbst festsetzen werden.

Ich wiederhole Ihnen daher ganz offen, dass weder der Persönlichkeiten wegen, mit denen zu unterhandeln

ist, noch wegen der Natur der Unterhandlungen weder Ihre noch Koellreutter's Anwesenheit in Paris gerade *nothwendig* ist, so wenig als es die Meinige wäre, wenn die Verhältnisse nicht so wären, wie ich sie oben angedeutet habe. — Wenn ich dennoch wünsche und es mir sehr lieb ist, dass Sie und Koellreutter mitkommen, so liegen die Gründe, abgesehen von der persönlichen Annehmlichkeit für mich, darin, dass man miteinander über die Sache reden kann, wo es wünschbar und nöthig ist; dass Sie an Ort und Stelle sind, wenn es in Paris nicht gehen sollte und man Brassey holen müsste, und weil ich wünsche, dass sich Gelegenheit zeige, Sie in *nähere* Berührung mit unsern Pariser Herren zu bringen, als es bis jetzt der Fall war, und was für die Folge gut sein könnte.

Paris, 22. April 1869.

„*Mein verehrtester Freund,*

— — So entsteht denn allerdings die Frage, ob man nicht auf den *Splügen* übergehen und im Sinne *Plantas* operieren wolle. Ich meinerseits wäre ganz dazu geneigt, *nicht weil ich glaube, dass der Splügen gebaut werde*, sondern nur um den Gotthard zu hindern.

Das Beste wäre aber eben die Bildung einer *Baugesellschaft für den Lukmanier*. Ein paar Bauunternehmer, wie sich *Planta* ausdrückt, werden allerdings Italien nicht umstimmen, allein abgesehen davon, dass schon die *Existenz* einer Lukmaniergesellschaft Eindruck machen wird, und dass man den Umstand, dass statt 90 nur 35 Millionen Subsidien verlangt werden, und man sich engagirt eine Bahn in 3 Jahren zu erstellen, auch beachtenswerth finden wird, scheint mir das sicher, dass die Bundesbehörden unmöglich für den Gotthard Partei nehmen und aus der striktesten Neutralität heraustreten können, *sobald eine Lukmaniergesellschaft da ist*. Damit ist aber dem Gotthard die Grundlage genommen; denn man muss nicht vergessen, dass Italien und Preussen verlangen, dass die Schweiz die *Initiative* ergreife und *darunter die Garantie der Ausführung des Unternehmens verstehen*. Es ist merkwürdig, wie in dieser Beziehung die Berichte, die Fornaro gebracht hat, mit den Beschlüssen der Bernerregierung übereinstimmen. Kann nun die Schweiz die ihr zugemuthete Stellung nicht einnehmen und das *kann* sie nicht, wenn wir eine Baugesellschaft haben, so steht der Gotthard auf blöden Füßen. Die enorme Tragweite der Beschlüsse der Bernerregierung werden Sie schon ermessen haben. Sie sollten in der Presse analisirt und besprochen werden. Also der Bund soll die Garantie für die Ausführung des Werkes übernehmen. Wenn man diese Absichten hat, so ist es sehr klar, dass die Gotthändler *jetzt* keinen Rappen vom Bund wollen, er muss nur jene Garantie über-

nehmen, die ja gar nichts kostet. Ist man dann aber in der Falle, so kann man dann mit ungezählten Millionen erhalten, wenn das Baukapital nicht genügt. Sehr fatal ist der Bericht, dass jetzt schon die Concession für die Linie Biasca-Urnergrenze verlangt wird. Ich weiss wirklich nicht, was diesfalls zu thun ist. Man muss jeder Ausschlussbedingung des Lukmaniers vorbeugen und selbst wenn es etwas kostet, für den Fall, dass wir der Baugesellschaft sicher sind. Sobald das ist, wäre es vielleicht gut, wenn Sie sofort, etwa in Misox oder Bernhardin, mit Stoppani zusammenkommen und das Nöthige reden würden. Wir müssen der Concessionen sicher sein, sobald wir sie, mit einer Baugesellschaft an der Hand, haben wollen.“

— — „*Rothschild* erklärte positiv, dass er die Bildung der Gesellschaft schon wünsche, ihr aber aus verschiedenen Gründen, die ich theilweise begreife, *nicht beitreten könne*. *Hentsch* scheint hierüber gar nicht besonders betrübt zu sein.“

St. Gallen, 29. November 1869.

„*Mein verehrtester Freund,*

Der Brief vom Generalpostdirektor hat mich gar nicht afficirt, denn dass die *Stimmung in Berlin* so ist, wie er sie schildert, und dass nicht Auseinandersetzungen dieser oder jener Art helfen können, sondern nur eine Baugesellschaft, scheint mir ganz begreiflich und habe ich immer die Sachlage so angeschaut. Deshalb kann auch nach meiner Auffassung sowohl das *Schreiben an Bismark*, als eine Mission nach Preussen vor der Hand keinen andern Zweck haben, als Verschub jedes Beschlusses für den Gotthard zu erzielen und nebenbei diejenigen Verbindungen mit Personen und der Presse anzuknüpfen, welche uns für die späteren Operationen, wenn einmal der Finanzplan da ist, d. h. die *Finanz-Gesellschaft*, nöthig sein werden.“

St. Gallen, 30. November 1869.

„*Mein verehrtester Freund,*

— — Wenn Ihre Herrn *Regierungsräthe* es unter ihrer *Würde* halten, nach St. Gallen zu reisen, nur wegen der Eisenbahndirektion, so sollen sie eben in Chur bleiben, *machen* kann man die Sache exakt gleich mit und ohne sie; wünschen Sie aber, dass man aus *Artigkeit* und *Rücksichten* gegen sie, etwa nach Ragaz komme, so habe ich gar nichts einzuwenden, sondern bin ganz bereit dazu, wahrscheinlich mehr als Aepli. Das Unmögliche kann ich aber nicht möglich machen und diese Woche nicht einen ganzen Tag fort.“

St. Gallen, 26. Februar 1876.

— — „*Reif* wird der Gotthard schon, denn dass er *jetzt*, nach dem kläglichen fiasco sein Deficit decken könne, ist kaum denkbar; es wäre denn, dass der *Bund* in den

Riss treten oder dass wir fremdes Geld mit einem guten Stück Unabhängigkeit erkaufen wollten. Gegen solche Geschichten gäbe es dann aber G. s. D. das *Referendum*.“

Das *Deficit des Gotthard* resp. das fehlende oder *nicht mehr gesicherte* Baukapital beträgt eben nicht allein 102 Millionen sondern:

1. Jetzt berechnetes Baudeficit . . . . .	Fr. 103,000,000
2. Künftig wieder zu berechnen-	
des Baudeficit . . . . .	„ X
(Ob das jetzige das letzte sein wird,	
weiss natürlich kein Mensch. Sie haben	
ja jetzt noch nicht einmal die nö-	
thigen Detailpläne um eine zuverlässige	
Kostenberechnung zu machen, das	
geht schon aus der Eingabe für den	
Bundesrath hervor. — —	
3. Geldbeschaffungskosten . . . . .	„ X
	Fr. 103,000,000
4. Zurückbleibende Aktieneinzah-	
lungen . . . . .	„ 14,000,000
5. ditto Obligationen . . . . .	„ 20,000,000
6. ditto Subsidien, denn dass diese	
auch nicht mehr einbezahlt werden,	
bis Alles in Ordnung ist, ist klar . . . . .	„ 70,000,000
	<hr/>
	Total Fr. 207,000,000

nebst einigen kolossalen X.“

### 9. Das Splügenprojekt 1870/71.

Nachdem der Kanton *Tessin* sich dem *Lukmanier definitiv verschlossen* hatte, gab *Wirth-Sand* den Kampf immer noch nicht auf; er förderte nun mit zäher Energie das *Splügenprojekt*, in der Meinung, dass durch diese *Diversion*, die in *Italien* grossen Anklang finden musste, noch immer der *Gotthard* in Frage gestellt werden könnte. <sup>1)</sup> Im Jahre 1869 hatte sich die Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen vom Kanton *Graubünden* um die *Konzession* für den *Splügen* <sup>2)</sup> beworben, die, nachdem der *Gotthard* gesichert war, von der Bundesversammlung genehmigt wurde. Die Vorstudien für eine *Splügenbahn* wurden den für den *Lukmanier* unverwendbar gewordenen Bauunternehmern *Vitali & Co.* übertragen.

Nach dem Zustandekommen des *Gotthard* suchte man dennoch den *Splügen* als *Konkurrenzprojekt* über *Wasser* zu halten. Und unglaublich, schreibt *Alfons Mettler* <sup>3)</sup>, selbst für eine solch verpfuschte Arbeit ge-

<sup>1)</sup> P. C. Planta. Der dreissigjährige Kampf um die rhätische Alpenbahn, S. 93.

<sup>2)</sup> *Welti* erklärte damals den *Splügen* als „totgeborenes Kind“.

<sup>3)</sup> Der *Splügen* als ostschweizerische Alpenbahn. Zürich 1907. S. 23.

lang es der *unermüdlichen Energie Wirth-Sand's* am 31. Oktober 1871 (am 22. Oktober desselben Jahres wurde von *Italien* der *Gotthardvertrag* ratifiziert und am 28. Oktober erklärt das neugegründete *Deutsche Reich* seinen Beitritt in *Basel eine Aktiengesellschaft zu gründen*, deren hauptsächliche Aufgabe es war, für das Gelingen einer *Splügenbahn Subventionen* aufzubringen und einen Vertrag über *Bau und Betrieb* zu ermöglichen.

*Wirth-Sand* hatte *Subsidien* im grossen Stil nicht mehr zu erwarten, da, wie *Mettler* <sup>1)</sup> ausführte, die beteiligten Staaten am *Gotthardunternehmen* stark genug engagiert waren. *Subsidien* standen allerdings von seiten *Mailands* und einiger anderer *lombardischer Städte* in „*Aussicht*“ <sup>2)</sup>.

Das *Splügenkomitee* stellte im Projekt vom Jahre 1870 folgenden *Finanzplan* auf: Das *Privatkapital* kann nur nach der in *Aussicht* stehenden *Reineinnahme* bemessen werden. Diese beträgt wie vorstehend Fr. 3,024,000; mittelst *Kapitalisierung* zu 6% erhalte man Fr. 50,400,000; das *Baukapital* beträgt Fr. 91,610,030 und bleibt also ein Rest von Fr. 41,210,030, der, indem höhere Ansätze für den *präsumtiven Verkehr* und für die *Taxen* unzulässig erscheinen, nur mit *unverzinslichen Subventionen* gedeckt werden kann. Hierzu kommen noch die *Zinse* für das *Baukapital* während der *Bauzeit*, welche sich bei *Supponierung* von 5 *Baujahren* für 12½% (5% für 2½ *Jahre*) von Fr. 50,400,000 berechnen auf Fr. 6,300,000; hierzu obige Fr. 41,210,020 ergibt sich Fr. 47,510,030 oder rund Fr. 48,000,000. Somit bedürfen wir zu einem *Privatkapital* von Fr. 50,400,000 noch ein *Subventionskapital* von Fr. 48,000,000, total Fr. 98,400,000.

Die *Schlussfolgerungen* des Gutachtens lauten:

1. Wir durchbrechen die *Alpenkette* mit einem *Tunnel*, der vermöge *mässiger Länge*, *Schachtbarkeit* und *günstiger geologischer Verhältnisse* in ungefähr 5 *Jahren* ausgeführt werden kann. Da die *Bauzeit* des *Tunnels* diejenige der ganzen *Linie* normiert, so erlangen wir in der *Kürze* der *Zeit*, innert welcher wir die *Alpenbahn* herzustellen vermögen, einen grossen *Vorteil* vor andern *Projekten*, welche an die *Bedingung grösserer* und *unschachtbarer Tunnels* geknüpft sind. 2. Der *Betrieb* der *Bahn* findet in den *klimatischen Verhältnissen* keine *Schwierigkeit*. 3. Durch die nötige *Entwicklungslänge* wird die *Splügenbahn* der *Konkurrenzfähigkeit* mit den *östlichen* und *westlichen Linien* (*Brenner*, *Mont Cenis*, *französische Mittelmeerbahn*) nicht verlustig, wie die *Distanzangaben* dies beweisen. Eben so wenig verliert sie wegen den *angenommenen*

<sup>1)</sup> Der *Splügen* als ostschweizerische Alpenbahn. Zürich 1907. S. 23.

<sup>2)</sup> *Mettler*, der *Splügen* als ostschweizerische Alpenbahn. S. 23.

Steigungen ihre Betriebsfähigkeit, da sie, wie nachgewiesen, den für den Gotthard angenommenen Verkehr mit Leichtigkeit zu bewältigen vermag und da bei Annahme der für den Gotthard festgesetzten Taxen 50 % der Einnahmen zu Bestreitung der Betriebskosten vollkommen genügen. 4. Unser Projekt gestattet eine grosse *Verminderung* des *Baukapitals* und damit des *Bedürfnisses* von Subventionen und steigert daher in gleichem Masse die Möglichkeit des Zustandekommens einer schweizerischen Alpenbahn.

Diese Ergebnisse beweisen selbstredend die natürlichen Vorzüge des Splügenpasses und die Richtigkeit der bei dem Projekte angewandten Grundsätze. Als eine Bestätigung der letztern führen wir noch folgende Stelle einer neuesten Erscheinung in der Eisenbahnliteratur an:

„Mit Recht kommt die Ansicht immer mehr zur Geltung, dass die Eisenbahnen sich den Verhältnissen anfügen, nicht aber die Verhältnisse mit Gewalt und kolossalen Kapitalauslagen gezwungen werden sollen, sich den Eisenbahnen zu fügen.“

Selbst in dem voriges Jahr publizierten Gotthardprogramm finden wir eine Zustimmung zu diesem Grundsätze, indem von Steigungen sogar bis zu 50 ‰ gesagt wird:

„Durch die Annahme jener grössern Steigungen werden die Bahnlänge und die Anlagekosten auf ein Minimum reduziert, ohne dass dadurch die Betriebskosten vermehrt oder die Sicherheit des Betriebs beeinträchtigt werden.“ Indem wir bedeutend unter diesem Steigungsmaximum geblieben, vermieden wir die Notwendigkeit des damals für die Gotthardbahn in Aussicht genommenen Spezialsystems, aber ebenso nach der andern Seite eine über das Erfordernis eines rentablen Betriebs hinausgehende Verlängerung der Linien. Für die Berechnung des Baukapitals haben wir einen Massstab angenommen, der zur Vergleichung zwischen dem Erfordernis für den Gotthard und das dort angewandte Projekt mit unserm Passe und unserm Projekte sich am besten eignet. Zudem können wir aber als das Urteil von Ingenieuren, welche im Kanton Graubünden schon viel gebaut haben und den grossen Unterschied zwischen einem gewöhnlichen Strassen- und Eisenbahnbau zu beurteilen wissen, beifügen, dass diese Kostenansätze, indem sie eine ausserordentliche Steigerung der landesüblichen Preise repräsentieren, mit aller Sicherheit als ein Maximum angesehen werden können; wonach wir auch das ausgesetzte Baukapital mit Zuversicht als vollkommen genügend betrachten dürfen. Übrigens steht der schliessliche Entscheid hierüber für unsere Unternehmung, wie jede andere, wo nicht der Staat den Risiko übernimmt, beim Privatkapital. Dieses wird daher auch

entscheiden, ob eine schweizerische Alpenbahn zustande komme und welche. Im Vorteil befindet sich der Splügen immerhin wegen des geringen Bedarfs an Privatkapital und an Subsidien. Die letztern betreffend befindet er sich hingegen im Nachteil gegenüber dem Gotthard bezüglich der diplomatischen Unterstützung. Da indessen in der oben nachgewiesenen Art und Weise, wie die beiden Pässe dem Verkehre zwischen den Ländern auf beiden Seiten der Alpen dienen, der Grund sich kaum finden lässt, weshalb die Subsidien von Italien und Deutschland sich nur dem Gotthard sollten zuwenden können, so stützen wir darauf die Hoffnung, dass in dieser Beziehung das letzte Wort noch nicht gesprochen sei, vielmehr schliesslich die Überzeugung sich Bahn brechen werde, dass der Splügen die merkantilen Interessen vollkommen so gut befriedige und es daher denselben ebenfalls entspreche, das Zustandekommen desselben zu befördern. Denn es ist anzunehmen, dass von dieser Seite lediglich Zeit und Kosten des Transports und keinerlei andere Rücksichten oder Sympathien in Anschlag gebracht werden.

Die *Splügenbahn* gewährt nach Basel grosse Vorteile vor dem Brenner und Mont Cenis. Indem sie daher auch den Verkehr in diagonaler Richtung durch die Schweiz an sich zu ziehen vermag, möchte es kaum zweifelhaft sein, dass diese davon grössern Nutzen ziehe, als von einer Bahn, welche sie in kürzester Linie traversiert, wie dies bei der des Gotthard der Fall sein wird.“

Im Jahre 1871 äusserte sich Wirth-Sand recht optimistisch über das Splügenprojekt; er hatte nämlich damals Gelegenheit, sich mit *William Napier* aus London betreffend die Bildung einer *Baugesellschaft* in Beziehung zu setzen. In den Unterhandlungen mit Napier herrschte nun die *eine* Meinung, dass das Projekt einer Splügenbahn nur dann Aussicht auf Erfolg haben würde, wenn man an den von Wirth-Sand stets proklamierten Grundbedingungen festhielt: 1. eines *möglichst kleinen Baukapitals*; 2. einer *kurzen Bauzeit*. Diese Bedingungen erschienen Wirth-Sand nun noch viel unerlässlicher als früher zu sein, denn er musste von vornherein auf jeden Gedanken, ähnliche Subventionen für die Splügenbahn wie für den Lukmanier zu erhalten, verzichten. Wirth-Sand musste bald erfahren, dass der in Basel geschlossene Vertrag sich als undurchführbar erwies. Er wurde daher als dahingefallen betrachtet. Wirth-Sand schrieb mit Bitterkeit: „Es stellt sich klar heraus, dass man den schweizerischen und italienischen Vertragskontrahenten gegenüber, gelinde gesagt, kein korrektes Verfahren beobachtet hat, denn es war unrichtig und eine *Täuschung*, wenn im Baslervertrag erklärt wurde, dass man „*bénéficiaire d'une convention financière avec*

le Bankverein de Francfort s. M. et le Bankverein de Vienne,“ sei, und dass man mit denselben einen Vertrag für die Übernahme des ganzen Obligationenkapitals bereits abgeschlossen habe“.

Das einzige, was man dem Baslervertrage zu verdanken hatte, bestand damals (1872) darin, dass damit in Mailand und überhaupt in Oberitalien das Splügenprojekt wenigstens wieder wach gerufen wurde und dass man dort die Hoffnung nicht verlor, es im Verein mit den schweizerischen Interessenten auf einer neuen Grundlage doch noch zur Ausführung zu bringen. Die weiteren Ereignisse gaben den Hoffnungen Wirth-Sands nicht recht; er musste es erleben, dass die Frage allmählig wieder in Hintergrund trat, um nach seinem Tode, nach der Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen, wieder in das Interesse der Tagespolitik zu rücken<sup>1)</sup>.

### An Bavier.

St. Gallen, 31. Mai 1869.

— — „Dass wir in Bern auf ziemliche Schwierigkeiten stossen werden mit der Splügenconcession, so lange der Gotthard nicht gesichert ist, scheint mir sehr wahrscheinlich; das ist aber etwas ganz anderes, als die Haltung des Bundesrathes speziell in der Gotthardfrage, die Ihnen in Italien Sorge gemacht hat. — Man wird es indessen doch wagen müssen.“

St. Gallen, 13. Juni 1869.

— — „Dass die Splügenfreunde in Italien erfahren, dass wir die Concession verlangt haben, ist wohl auch nöthig; blos darf man ihnen von den finanziellen Aussichten nichts sagen und muss man vorsorgen, dass sie vor der Hand nicht positiv für den Splügen und auch nicht gegen den Gotthard arbeiten, sondern nur vorsorgen, dass einstweilen gar nichts Präjudicirliches zu Gunsten des Gotthard geschehe.“

St. Gallen, 20. Juni 1869.

— — „Dass Splügen und Gotthard nebeneinander gemacht werden könnten, mag zwar von gewissen Leuten geglaubt werden, aber von den Spitzen des Gotthard-Comité, wie von einem Feer-Herzog, Peyer, Escher etc. gewiss nicht. Die grösste Vorsicht ist daher nach meiner Ansicht geradezu eine Lebensfrage für unsere Bestrebungen, und deswegen fürchte ich mich vor allem, was irgendwie den Feind stutzig machen könnte. — Ich begreife nun wohl, dass ein Zurückkommen auf den Studienartikel auch ganz unthunlich

<sup>1)</sup> Im Anschluss an diese Abschnitte 8 und 9 verweise auf den Briefverkehr Wirth-Sands mit Aepli, Bavier und Hungerbühler, der sich hauptsächlich mit der Ostalpenbahnfrage befasst.

ist, sobald es nicht ganz ohne Discussion geschehen kann, deswegen muss ich allerdings Ihrer Ansicht, den Gr. R. nur dann dazu zu veranlassen, wenn man dessen absolut sicher ist, beipflichten. Geht es leicht ohne Discussion, tant mieux, wenn nicht, so lassen Sie der Sache eben ihren Lauf.“

St. Gallen, 5. Juni 1870.

— — „Dass neben dem Gotthard aber auch der Splügen mit einem Speziaisystem gebaut werde, erleben wir jedenfalls nicht. Wer soll auch ca. 45 Millionen Subsidien geben! — selbst wenn Sie die Schweiz mit 20 rechnen — und wer vollends neben einer technisch viel günstigeren Gotthardbahn das Privatcapital liefern und wer ihm die Zinsen garantieren?“

St. Gallen, 16. Juni 1870.

— — „P. erwartet viel von Bayern und auch Stuttgart. Ich glaube aber, dass er sich irre und mit allen seinen Reisen und Broschüren nichts gefischt wird; wenigstens scheint Württemberg so ziemlich dem Gotthard zuzusteuern und vom bayrischen Ministerium, das nach P.'s Schilderung voll Splügenenthusiasmus sein sollte und dem ich nicht schnell genug schreiben konnte, ist noch keine Antwort gekommen. Enfin, man muss eben probieren, was möglich ist. Es würde nichts schaden, wenn Sie die Rückreise über Venedig machen und sich daselbst namentlich an Fontanella, Associé des Speditionshauses Rosa & Cie. wenden könnten.“

St. Gallen, 11. August 1870.

„Mein verehrtester Freund,

Wenn der kleine Rath die Ausschreibung der 4 Splügenmillionen deswegen unterlassen will, weil er sie in Folge der Genehmigung des Gotthardvertrages für inopportun hält, so kann ich in keiner Weise damit einverstanden sein. Einmal läge nach meiner Ansicht in einem solchen Verfahren eine stillschweigende Anerkennung der durch die Vertragsannahme der Schweiz im ganzen und den ostschweizerischen Alpenbahnbestrebungen im besonderen geschaffenen ganz schlechten Position; ja sogar eine Anerkennung alles dessen, was die Bundesbehörden in der Alpenbahnfrage gethan und gesündigt haben. Das kann und darf Graubünden nie und nimmer. Dann aber liegt auch in dem Zustande, in dem sich das Gotthardprojekt überhaupt befindet, gar kein Grund, die Ausschreibung der 4 Millionen ganz aufzugeben. Ich wenigstens vermag nicht einzusehen, wie und wesshalb das Gotthardprojekt jetzt, im Vergleich zur Zeit des Votums der 4 Millionen so ganz anders dastehe, dass der Splügen die Segel streichen und man die Genehmigung des

Subventionsbeschlusses durchs Volk nunmehr bleiben lassen könne. Dass der Gotthardvertrag von der Bundesversammlung genehmiget werde, wusste man zur Zeit der Dekretirung der 4 Millionen bestimmt und sicher, also darin, dass seither wirklich erfolgte, was man damals schon wusste, kann kein Grund liegen zum Rückzug zu blasen. Italien hat *jetzt* den Vertrag gerade so wenig genehmigt, wie damals; ja die Aussichten, dass es damit keine besondere Eile haben werde, sind jetzt doch viel grösser als damals. Gerade so verhält es sich mit der Bildung der Gotthardbahngesellschaft. Die ist heute in viel weitere Ferne gerückt, als sie es im Juni ohnehin schon war. Ein Aufgeben des Splügen und eine Acceptation des Gotthard, während man vor 2 Monaten so tapfer für jenen ins Zeug gieng, kann daher, auch mit der veränderten Lage des Gotthardprojectes durchaus nicht begründet werden, weil dasselbe jetzt entschieden schlechter daran ist als damals. Ganz anders gestaltet sich die Sache, wenn es sich nur um ein *Verschieben* der Vorlage ans Volk, *weil die gegenwärtigen Zeitverhältnisse inopportun dafür seien*, handeln würde. Gegen einen blossen Verschub liesse sich kaum etwas einwenden. Ich würde ihn im Gegentheil für sehr angezeigt halten, weil im *gegenwärtigen Moment das Votum des Volkes wirklich nicht die mindeste praktische Bedeutung hätte*, und man es fast als eine grosse Schwadronage ansehen könnte, wenn man gerade jetzt das Volk für ein, nun einmal bis auf weiteres ganz in den Hintergrund gedrängtes Unternehmen 4 Millionen decretieren lassen wollte.

Bern, 10. März 1871.

„*Mein verehrtester Freund,*

Näff hat mir gestern Abend einen Brief von Napier gezeigt, womit dieser jenem anzeigt, dass er morgen nach Chur gehen werde, um mit Ihnen und Salis wegen des Splügens zu reden. Er soll eine Gesellschaft haben, welche für 60 Millionen Chur-Cleven bauen will, wenn man 20 Millionen Subsidien findet. 10 Millionen in Aktien müsste man auch noch placiren. 10—15 Millionen und 15 Millionen in Obligationen würde die Baugesellschaft übernehmen. Wie ich Ihnen schon geschrieben habe, glaube ich nicht, dass ein solches Projekt zur Ausführung gebracht werden könne, ganz besonders deswegen, weil ich nicht glaube, dass man dafür die verlangten Subventionen finden werde und noch 10 Millionen Aktien placiren könne. Für letztere müssten die Cantone und die V. Sch. B. herhalten; dann noch ein paar Millionen Subventionen auch übernehmen (es wird zwar schon gehen) und für den Rest würde ich dann eben meine Hoffnung weit mehr auf Bayern, vielleicht auch Preussen u. s. w.

setzen, als auf Mailand und die andern italienischen Provinzen. Es ist leicht möglich, dass ich bald wegen der Vorarlbergbahn nach München muss und könnte ich vielleicht dann das Terrain sondieren. Mit Näff bin ich über Folgendes übereingekommen: 1. Ich lasse die grossen Vitalischen Pläne bis Riva di Chiavenna hieher kommen, damit die Ingenieure der Napierschen Baugesellschaft sie für die Ausarbeitung ihres Projectes benützen können. 2. Die Baugesellschaft soll dann der Generaldirektion der V. Sch. B. einen genauen Plan und Baubeschrieb mit einer verbindlichen Bau- bzw. Betriebsübernahmsofferte machen und vorlegen. 3. Mit diesem Material in der Hand wird man dann prüfen und beschliessen, ob man auf die gemachten Vorschläge eintreten kann oder nicht, und im ersten Falle diejenigen Anordnungen treffen, welche zur Ausführung des Projectes erforderlich sein werden. 4. Salis darf man nicht sehr in Anspruch nehmen, damit es nicht schon bei seinem Amtsantritt den Anschein habe, als ob er sich für eine bündnerische Alpenbahn bethätige. Ich denke mir, es dürfte gut sein, wenn Sie sich in ähnlicher Weise gegen Napier benehmen und überhaupt etwas uneinlässlich sein wollten. Man muss zuerst sehen, ob und was an der Sache ist, bevor man sich näher mit Napier einlässt. Wenn es sein kann, so sorgen Sie doch etwas dafür, dass Planta nicht zu sehr allein mit Napier ist, sonst gibts da wieder ein Durcheinander, der nur verwirrt und zu nichts nützt.“

### III.

#### 1. Wirth-Sand als Finanzmann.

(Einige Daten aus der Finanzgeschichte der Vereinigten Schweizerbahnen.)

Der Eisenbahn-*Finanzfachmann* Wirth-Sand, als oberster Leiter der Vereinigten Schweizerbahnen, übertrug den so gewiegten Eisenbahnfachmann noch um ein Bedeutendes. Er war die treibende Kraft aller schweren und verwickelten Finanzoperationen, die er mit imponierender Sachkenntnis meisterte. Die seltene Kunst, Menschen und Verhältnisse souverän zu beherrschen, kam Wirth-Sand bei den Anleihsunterhandlungen zustatten, vor allem aber seine gründlichen kaufmännischen Kenntnisse und die in finanziellen Dingen erworbene Vertrautheit.

In der Beherrschung der Anleihenstechnik war er Meister; mit prächtiger Klarheit leuchtete er in die verwickelten, fast unentwirrbaren finanziellen Combinationen hinein; kein Wunder, dass Rothschild ihn bei den Verhandlungen mit der Union Financière schätzen

lernte und sein Verbleiben bei der Unternehmung zur Bedingung für den Vertragsabschluss machte. Auch seine Kritiker haben bei jeder Gelegenheit anerkannt, „dass er den Vereinigten Schweizerbahnen ein vorzüglicher Rechner und Verwalter war, der ihre Finanzen in kritischer Zeit vor schweren Schicksalschlägen zu bewahren verstand“<sup>1)</sup>.

Im Jahre 1858 war also endlich das ganze Netz der Vereinigten Schweizerbahnen *ausgebaut*, die schweren Zeiten aber noch nicht überstanden. Es sollte noch viel Schlimmeres kommen. Der *Ertrag* des *Bahnbetriebes* genügte in den ersten Zeiten für die *Erfüllung* der dem Unternehmen obliegenden *finanziellen Verpflichtungen* bei weitem nicht. Mit unsäglicher Mühe und Arbeit wurden aber auch diese Schwierigkeiten überwunden und die *finanzielle Konsolidierung* des Unternehmens angebahnt. Wirth-Sand war bescheiden genug, einzugestehen, dass ohne die treue, tatkräftige, unermüdliche Mitwirkung seiner Kollegen, vor allem seines Freundes Koellreutter, diese Konsolidierung nicht möglich gewesen wäre<sup>2)</sup>.

Bis zum 1. Juli 1859, mit welchem Tage das ganze Netz der Vereinigten Schweizerbahnen in vollständigen Betrieb gekommen ist, sind *sämliche Betriebseinnahmen* dem *Baukonto* gutgeschrieben worden, wogegen die Verzinsung des ganzen Kapitals ebenfalls auf Rechnung des Baukontos geschehen ist. Im Jahre 1859 erforderten die Bedürfnisse für den *Ausbau* des *Bahnnetzes* eine Vermehrung des Baukapitals um 12 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat wurde ermächtigt, *28,000 Prioritätsaktien* zu kreieren und eine entsprechende Anzahl *Obligationen* zu emittieren, unter Beobachtung der früher übernommenen Verpflichtung, dass *das durch Emission von Obligationen realisierte Kapital das Aktienkapital nicht übersteigen dürfe*. Die Obligationen lauteten auf Fr. 500, waren jährlich zu Fr. 15 verzinslich, *rückzahlbar* innert 90 Jahren. Die Emission der Aktien sowohl als der Obligationen hatte einen vollen Erfolg. Zur Deckung des im Jahre 1858 ausgewiesenen Baudefizites von 12 Millionen Franken waren, nachdem die Beschaffung eines Kapitals von Fr. 9,250,000 möglich war, noch weitere Fr. 2,750,000 flüssig gemacht worden.

<sup>1)</sup> Nekrolog im „St. Galler Stadtanzeiger“, 3. Oktober 1901.

<sup>2)</sup> „Der *finanziellen Krisis*, welche sich Ende der fünfziger und anfangs der sechziger Jahre bei den Vereinigten Schweizerbahnen bemerkbar machte, wurde mit einer durchgreifenden Reorganisation der Finanzen der Gesellschaft begegnet, bei welcher der *Kanton St. Gallen* in *starkem Masse* beteiligt war. Diese half, in Verbindung mit der dem Unternehmen aus der Konstanzerlinie, aus dem Anschluss der österreichischen Bodensee- und später auch der Arberglinie in St. Margrethen und Buchs zukommenden Alimentation, unter Leitung *Wirth-Sands* über die vorübergehende schlimme finanzielle Lage hinweg.“ Jos. Keel: Eisenbahnwesen; Artikel im Zentenarbuch „Der Kanton St. Gallen“ 1803—1903, St. Gallen 1903, S. 271—280.

Im Jahre 1861 erhielt der Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen Vollmacht, für die Bestreitung der für die Gesellschaft zu machenden Ausgaben das *Aktienkapital* um 5000 *Prioritäts- oder Stammaktien* und in entsprechendem Verhältnis das *Obligationenkapital* zu erhöhen, und diese Titel entweder ganz oder teilweise zu verkaufen oder auch gegen deren Hinterlage Gelder anleihsweise aufzunehmen. Insgesamt waren 4 Millionen Franken zu beschaffen. Die Gesellschaft ging die *Regierung des Kantons St. Gallen* um die Beschaffung wenigstens eines Teils des Kapitals von 4 Millionen Franken an. Am 24. September 1861 kam ein vorläufiger *Vertrag* mit dem *Finanzdepartement* über die *kaufweise Übernahme* seitens des Kantons St. Gallen von 5000 *Stück Prioritätsaktien* und 12,500 *Stück* sogenannter 3% *Obligationen* zustande. Der Kanton St. Gallen übernahm die *Prioritätsaktien* zum Kurse von Fr. 70 das Stück, die 3% *Obligationen* zum Preise von Fr. 172; der Kanton St. Gallen *verzichtete* auf alle *Dividenden*, welche bis und mit Ende 1867 auf die gekauften *Prioritätsaktien* entfallen konnten; für die *Zinscoupons* der 12,500 *Obligationen* bezog der Staat halbjährlich bis und mit Ende 1867 Fr. 5 per Stück oder jährlich von 25,000 *Zinscoupons* den Betrag von Fr. 125,000, später den vollen Zins. Der Art. 5 des Vertrages lautete: „Auf Verlangen des Staates wird der Rückkauf der von ihm verkauften Titel auch gegen die für seine Rechnung bis auf den Betrag von Fr. 2,500,000 zu leistenden Einzahlungen an dessen Beteiligung beim *Lukmanier-Unternehmen* geschehen. Die Bestimmung bleibt nur in Kraft bis Ende 1867.“ Die Ausführung des Vertrages war an die Bedingung geknüpft, dass an die bei den provisorischen Anleihen vom 1. Juli 1860 und 1. Januar 1861 im Gesamtbetrage von Fr. 1,598,566 Beteiligten wenigstens Fr. 1,500,000 *Prioritätsaktien* und *Obligationen* zu ungefähr gleichen Bedingungen wie an den Staat verkauft würden.

Im Jahre 1862 war die Rechnung über die *erste Anlage* der Bahn bis auf einige Posten abgeschlossen. Da ist nun zu bemerken, dass durch den *Fusionsvertrag* das *Baukapital* der *Vereinigten Schweizerbahnen*, gestützt auf die von den drei fusionierten Gesellschaften vorgelegten *Spezialbudgets*, auf Fr. 52,770,500 festgesetzt wurde. Im zweiten Geschäftsberichte vom Jahre 1858 musste der Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen den Aktionären die Eröffnung machen, dass eine nochmalige Durcharbeitung der Budgets die *Gesamterstellungskosten* mit 73.6 Millionen Franken ausweise, was eine Erhöhung von 8.6 Millionen Franken gegenüber dem ersten Budget bedeutete. Hierzu bemerkt der Bericht des Jahres 1862 (S. 37): „Dass bei dem Bau so grossartiger Werke, wie diejenigen von Eisenbahnen sind, erhebliche *Budgeterhöhungen*, durch

eine Menge unvorhergesehener Umstände verursacht, kaum je ausgewichen werden können, beweist am besten der Bau sämtlicher schweizerischen Eisenbahnen. Es ist wohl selbstverständlich, dass bei der Ausarbeitung von Budgets nur der *reine Kapitalbedarf* ausgemittelt wird, die ganz unbekanntenen *Kursverluste* aber, die sich bei der Negoziation von Anleihen allfällig ergeben und nicht zum voraus berechnet und in die Budgets aufgenommen werden können, dem wirklichen Kapitalbedarf eben beigelegt werden müssen.“

Eine Finanztransaktion ist es, bei der vor allem Wirth-Sands Fähigkeiten sich zeigten, nämlich die *Finanzoperation* des Jahres 1864/65, die eine durchgreifende Änderung in der finanziellen Struktur der Vereinigten Schweizerbahnen bedeutete. Hervorragende Fachmänner, so u. a. Dietler, haben konstatiert, dass durch diese bedeutendste Operation das Unternehmen dauernd konsolidiert wurde<sup>1)</sup>.

Die *grosse Konversionsoperation* ging wesentlich nach folgendem Plan vor sich<sup>2)</sup>:

Das zu 45 Millionen berechnete Obligationenkapital ist in zwei Prioritäten einzuteilen, von denen die erste nicht weniger als 24 Millionen und nicht mehr als 30 Millionen Franken und die zweite nicht mehr als 21 Millionen und nicht weniger als 14 Millionen Franken betragen darf, alle verzinslich à 4% jährlich und eingeteilt in Obligationen à Fr. 500. Für die erste Priorität ist ein Pfandrecht ersten Ranges und für die zweite Priorität ein Pfandrecht zweiten Ranges auf das ganze Bahnnetz nebst allen Zubehörden zu bestellen und hypothekarisch zu verschreiben. Um denjenigen Obligationeninhabern, welche unter Verzichtleistung auf die Gleichberechtigung mit den Inhabern der ersten Priorität in die zweite Priorität eintraten, einen Ersatz für ihr grösseres Risiko zu bieten, wurde die *Umwandlung dieser Obligationen* in der Weise vorgenommen, dass  $\frac{1}{3}$  des Nennwertes derselben in voll liberierte Prioritätsaktien konvertiert wurden, wie folgendes Beispiel veranschaulicht. Für fünf alte Obligationen à 3% im Nennwerte von Fr. 1500 bezogen dieselben:  $\frac{1}{3}$  von Fr. 1500 = Fr. 500 in einer voll liberierten Prioritätsaktie à Fr. 500;  $\frac{2}{3}$  von Fr. 1500 = Fr. 1000, gerechnet für Fr. 1500 in drei Obligationen à Fr. 500, II. Hypothek. Die Verwaltung verpflichtete sich überdies, aus den jährlichen Erträgen, nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten, der Passivzinsen und der Einlagen in den Oberbauerneuerungs- und in den Reservefonds, mindestens die Hälfte für die Rückzahlung der Obligationen beider Prioritäten nach dem Verhältnis ihres

Betrages zu verwenden. Die Rechte der Obligationäre der Anleihen von 1857/58/59, welche dieser Reorganisation nicht beitraten, durften durch letztere nicht geschmälert werden. Grössere Schwierigkeiten bot nun die *Bestellung* der beiden *Pfandrechte* an dem fünf Kantone berührenden Bahnnetze der Vereinigten Schweizerbahnen, indem damals weder ein eidgenössisches Gesetz, noch kantonale Gesetze über Verpfändung von Eisenbahnen bestanden. Der Kanton St. Gallen schuf Ende 1863 ein Spezialgesetz hierfür. Die beteiligten Kantonsregierungen versuchten mittelst Abschluss eines Konkordates eine gemeinschaftliche und einheitliche Regulierung derartiger Verpfändungen zu ermöglichen. Nach Hebung vieler Hindernisse wurde am 20. Dezember 1864 die getroffene Übereinkunft endlich genehmigt. Die Pfandurkunden wurden vom Gemeinderat St. Gallen ausgestellt.

Die Passiven betragen nun nach der Bilanz per 31. Dezember 1865:

a) *Aktienkapital*: 22 $\frac{1}{2}$  Millionen Stammaktien, 17 $\frac{1}{2}$  Millionen Prioritätsaktien.

b) *Obligationenkapital*: Zirka 25 Millionen I. Hypothek, Anleihen vom 31. März 1865 à 4%, zirka 15 Millionen II. Hypothek, Anleihen vom 31. März 1865 à 4%, und zirka 4 Millionen Obligationen älterer Anleihen der alten Gesellschaften (vor 1857) und aus den Jahren 1857—1859 à 3, 4 $\frac{1}{2}$  und 5%.

Mit dieser finanziellen Konsolidation ging *auch Hand in Hand* eine von Jahr zu Jahr stetig zunehmende Hebung des Verkehrs und der Einnahmen aus demselben, und dank diesem Umstand und der Tatsache, dass die Verwaltung auf allen Zweigen die äusserste Sparsamkeit walten liess, konnte endlich im Jahre 1872 aus dem Jahresertragnis für 1871 den *Inhabern der Prioritätsaktien* zum *ersten Male* eine bescheidene *Dividende* von 2 $\frac{1}{2}$ % verabfolgt werden, die für 1872 dann auf 4.95% stieg und in den folgenden Jahren auf 2 bis 1.6% herabsank. Erst vom Jahre 1883 an betrug die Dividende für die Prioritätsaktionäre pro Jahr mindestens 4 $\frac{1}{4}$ %, während sechs Jahren 5% (1884—1887, 1889 und 1899) und für 1900 sogar 5 $\frac{1}{5}$ %. Die *Inhaber der Stammaktien* erhielten zum *ersten Male* eine Dividende im Jahre 1886, nämlich 2% aus dem Ertragnis pro 1884, seither konnte denselben jedes Jahr eine bescheidene Dividende von 2 $\frac{1}{2}$  bis 4 $\frac{1}{4}$ %, während der zwei Jahre 1889 und 1899 sogar 5% und pro 1901 5 $\frac{1}{2}$ % zugeschrieben werden.

Da die Vereinigten Schweizerbahnen von Anfang an in *Finanznöten* waren, so war es auch gegeben, dass die Bahnanlage, wenn auch solid, so doch möglichst einfach und nur den anfänglichen Verkehrsverhältnissen entsprechend erstellt wurde, so dass mit der Verkehrs-

<sup>1)</sup> In Rölls Enzyklopädie, Bd. 6, S. 3346.

<sup>2)</sup> Wir halten uns an ein Manuskript von Süss, Fragmente zur Geschichte der Vereinigten Schweizerbahnen.

zunahme bald das Bedürfnis nach Umbau und Vergrößerung der Stationen und deren Einrichtungen, sowie nach einer Vermehrung des Rollmaterials sich geltend machen musste. Diesen notwendigen Bauten und Verbesserungen suchte die Leitung — soweit es die Mittel (und die nie ausser acht gelassene Sparsamkeit) erlaubten — möglichst gerecht zu werden. Der im Jahre 1864 mit zirka 74 Millionen belastete *Baukonto* ist pro Ende 1883 auf zirka 84½ Millionen angewachsen; er wurde aber im Jahre 1884 infolge der mit dem Eisenbahndepartement vereinbarten Bereinigung desselben auf etwa 71 Millionen reduziert, über 11 Millionen derselben sind in die zu amortisierenden Posten eingestellt worden. Bis Ende 1900 erreichte der Baukonto wieder die Höhe von zirka 84 Millionen Franken.

Gegenüber der grossen Operation des Jahres 1864/65 waren alle spätern Finanztransaktionen von untergeordneter Bedeutung. Die Erleichterung, welche durch die Operation des Jahres 1864/65 eingetreten war, nützte Wirth-Sand in geschickter Weise zugunsten der Gesellschaft aus, um den *Prioritätsaktionären* ein, wenn man die Situation der Vereinigten Schweizerbahnen vor 1865 ins Auge fasste, gewiss nicht unbilliges Opfer zuzumuten.

Wir registrieren hier noch einige weitere *Daten* aus der *Finanzgeschichte der Vereinigten Schweizerbahnen*.

Die im Jahre 1865 ausgelosten 3% *Obligationen* wurden durch die *Betriebsrechnung* amortisiert und bezahlt. Bei der *Bildung* eines *neuen Obligationenkapitals* wäre dann die Reserve für künftige Bedürfnisse und Konversionskosten gerade um den Betrag der amortisierten Titel, abzüglich der Prämie von Fr. 200 per *Obligation*, grösser geworden, als sie nach dessen ursprünglichem Bestande geworden wäre. Der günstige *Stand des Oberbaufonds* hat die Verwaltung im Jahre 1872 veranlasst, die Frage, ob die *jährliche Einlage* nicht reduziert werden könne, einer Prüfung zu unterziehen; sie kam jedoch zu der Überzeugung, dass sowohl die bei Anlass der Reorganisation des *Obligationenkapitals* den Inhabern gegebenen Zusagen als die in den nächsten Jahren an den Fonds herantretenden grossen Anforderungen eine Verminderung der bisherigen jährlichen Zuschüsse weder gestatten noch ratsam erscheinen lassen. Der Bericht des Jahres 1872 (S. 37) konstatierte, dass die *Betriebsausfälle* früherer Jahre nunmehr bis auf einen kleinen Saldo durch die seit dem Jahre 1865 ausgelosten, vom *Obligationenkapital* abgeschrieben und seither nicht mehr erneuerten 4% *Obligationen* I. und II. *Hypothek* getilgt wurden.

Im Jahre 1874 sollte die Gesellschaft, um den unausweichlichen finanziellen Bedürfnissen des Unter-

nehmens zu begegnen, ein *neues Anleihen* aufnehmen; einem solchen konnte indessen nur eine III. *Hypothek* gegeben werden, weil die I. und II. *Hypothek* fest abgeschlossen waren und auch die ausgelosten und zurückbezahlten *Obligationen* nicht mehr erneuert werden durften. Die *Aufnahme* eines *Anleihens* III. *Hypothek* stellte sich damals als *unmöglich* heraus. Die Gesellschaft nahm daher zu ihrer alten Bankverbindung der *Deutsch-Schweizerischen Kreditbank* Zuflucht; sie erhielt für die Dauer von zehn Jahren einen Kontokorrentkredit von 1,6 Millionen Franken gegen Deposition des doppelten Betrages in *Obligationen* III. *Hypothek*. Wirth-Sand bezeichnete die Kombination als eine sehr günstige, denn, so schrieb er, „würden wir uns bei der *Unmöglichkeit* der festen Plazierung eines *Anleihens* III. *Hypothek* unfehlbar in einer *schwierigen finanziellen Lage* befinden“. Es hing damals von den Ergebnissen des Betriebes ab, wie sich nun diese Vereinbarung mit der *Deutsch-Schweizerischen Kreditbank* weiter gestalten sollte und von der Bedeutung und dem Umfang der Ausgaben der nächsten Jahre.

Im Jahre 1876 war die *Ausgabe* eines 5% *Anleihens* III. *Hypothek* beabsichtigt, und zwar im Betrage von 6 Millionen Franken. Davon wurde jedoch Umgang genommen, denn die der Gesellschaft zu Gebote gestandenen Ressourcen, sowie die Kredite bei der *Deutsch-Schweizerischen Kreditbank* für die der Baurechnung zu Lasten fallenden Ausgaben hatten ausgereicht. Indessen wurde beim Bundesrat die Bewilligung zur Kreierung eines 5 Millionen Franken-Anleihens III. *Hypothek*, zu 5% verzinslich, nachgesucht, damit sich die Gesellschaft die bei der *Deutsch-Schweizerischen Kreditbank* für ihre Vorschüsse vertragsgemäss zu hinterlegenden *Obligationen* verschaffen konnte. Von dem 5 Millionen Franken-Anleihen waren 3 Millionen Franken zu Hinterlagen bei der *Kreditbank* bestimmt. Diese 3 Millionen waren in *Obligationen* von Fr. 100,000 eingeteilt, verzinslich zu 5% jährlich.

Im Jahre 1877 *erschwerten* die *schwierigen Verhältnisse*, unter denen Handel und Verkehr im allgemeinen und das schweizerische Eisenbahnwesen im besondern zu leiden hatten, jede *Finanzoperation*. Deshalb konnte die schon seit längerer Zeit geplante Plazierung des *Anleihens* III. *Hypothek* nicht vorgenommen werden. Das Bestreben der Gesellschaftsorgane war vielmehr darauf gerichtet, angesichts der Lage der Dinge, die auf die Baurechnung zu tragenden Ausgaben möglichst zu beschränken, sich frei zu halten von allen irgend erheblichen Engagements; die Gesellschaft suchte noch weiter mit dem schon seit längerer Zeit bestehenden *Kontokorrent-Vorschuss* der *Deutsch-Schweizerischen Kreditbank* auszukommen. Das Bestreben Wirth-Sands war stets, die *Finanzpolitik der Vereinigten Schweizerbahnen* so ein-

zurichten, dass die Gesellschaft nie in Verlegenheit gerate und genötigt werden könnte, die Ausgabe von Anleihen in einem für sie ungünstigen Zeitpunkt vornehmen zu müssen. Daher erklärt sich seine Vorsicht, die ihm oft als allzu grosse Ängstlichkeit ausgelegt wurde: die *Baurechnung* mit in Zukunft notwendigen Ausgaben zu verschonen.

Im Jahre 1883 führte Wirth-Sand aus: „Wir dürfen mit aller Beruhigung und Überzeugung sagen, dass die *finanzielle Situation* unseres Unternehmens eine *vollständig gesunde* und gute ist. Immerhin müssen und wollen wir uns Rechenschaft geben, wie sie sich weiter gestalten werde, bezw. wie die bedeutenden Summen beigebracht werden sollen, welche in den nächsten Jahren für neue Bauten, Anlagen und Anschaffungen, teils infolge der *Eröffnung der Arlbergbahn*, teils für Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse im allgemeinen und der bezüglichen Anforderungen des Eisenbahndepartementes wegen verwendet werden müssen.“

Die finanzielle Situation der Vereinigten Schweizerbahnen hat sich dann mit jedem Jahre besser gestaltet; das war eine Frucht der umsichtigen, sparsamen und sorgfältigen Finanzpolitik Wirth-Sands, der alle Ereignisse mit weitem Blick voraussah und die Finanzgebarung danach einrichtete. Die Gesellschaft huldigte wenn immer möglich der Übung, die *Kosten für neue Bauten, Anlagen und Einrichtungen* aus den *Betriebs-einnahmen zu decken*; sie legte auf eine möglichst *gleichmässige Inanspruchnahme der Jahreseinnahmen* für die gesetzliche Amortisation, sowie für neue Bauten, Anlagen und Einrichtungen grossen Wert.

Nach Art. 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und nach einer mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement getroffenen Verständigung mussten vom Jahre 1884 an die *Bauausgaben* dem *Baukonto* zugeschrieben, bezw. belastet werden.

Von wesentlichem *Einfluss auf den finanziellen Gang* des Unternehmens waren folgende *eidgenössischen Gesetze*:

Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872; das Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen vom 20. März 1875; das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875; das Bundesgesetz über das *Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften* vom 21. Dezember 1883. Das letztere Gesetz ordnete hauptsächlich die Bereinigung der Baurechnungen.

Im Jahre 1873 wurde ein *schweizerisches Eisenbahndepartement* geschaffen. Die eidgenössische Eisenbahnpolitik war unablässig darauf gerichtet, das *allgemeine*

*Interesse dem Monopol der Eisenbahngesellschaften gegenüber zur Geltung zu bringen* <sup>1)</sup>.

Ferner sind zu nennen: Das Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 13. Juli 1889. Das auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen nach versicherungstechnischen Grundsätzen berechnete Deckungskapital ergab für die Hülfskasse der Vereinigten Schweizerbahnen ein Defizit von etwa 3 Millionen, welcher Betrag durch jährliche, mit den Bundesbehörden vereinbarte ausserordentliche Zuschüsse von Fr. 175,000 in 25 Jahren, von 1893 an, zu amortisieren sind. Dann kam das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890. Die jährlichen Mehrausgaben im Betriebe, welche dieses Gesetz zur Folge hatten, betragen über Fr. 250,000.

Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom Jahre 1895 wurde am 1. November 1896 in Kraft gesetzt; zu erwähnen ist der damit zusammenhängende Beschluss des Bundesrates vom 16. Dezember 1897 betreffend die Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitals der Vereinigten Schweizerbahnen.

Durch den zwischen den schweizerischen Hauptbahnen im Jahre 1885 zustande gekommenen *Vertrag* betreffend die *gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle* erwuchs den Vereinigten Schweizerbahnen infolge der zwei grossen Eisenbahnkatastrophen bei *Münchenstein* und *Zollikofen* eine Gesamtausgabe von etwa Fr. 230,000 <sup>2)</sup>. Nicht unerhebliche jährliche Mehrkosten hatten auch die *Lohnbewegungen* der Jahre 1895/96 zur Folge. Das Anwachsen der Betriebsausgaben geht am besten aus den Vergleichen mit den beiden Jahren 1860 und 1900 hervor, bei gleichbleibender kilometrischer Bahnlänge sind die *Ausgaben* in diesem Zeitraum um mehr als 5 Millionen Franken gewachsen!

Wie aus unserer Darstellung hervorgeht, empfanden die Vereinigten Schweizerbahnen mit der *Zunahme des Verkehrs* ein gesteigertes Bedürfnis nach *Stärkung der finanziellen Mittel*; es war die notwendige Folge der stetigen und fortschreitenden Entwicklung des Unternehmens. In dem Berichte des Jahres 1895 (S. 48) konstatierte der Verwaltungsrat, dass der *Verkehr* auf den Vereinigten Schweizerbahnen innerhalb der Jahre 1866 bis 1895 um *87 Prozent* zugenommen hatte. „Es

<sup>1)</sup> Keller, Der Staatsbahngedanke, S. 195/196, Aarau 1897. Ein genauer Überblick der erlassenen Eisenbahngesetze findet sich bei Dr. Hürlimann, Die eidgenössische Eisenbahngesetzgebung, Zürich 1889, und bei Dr. G. Keller, Der Staatsbahngedanke bei verschiedenen Völkern.

<sup>2)</sup> Nach einer Angabe in einem Manuskripte von Süss (Fragmente).

ist einleuchtend,“ so schrieb der Bericht, „dass weder das im Jahre 1866 vorhanden gewesene bewegliche und unbewegliche *Betriebsmaterial*, noch die damaligen *Stationsanlagen* und *Einrichtungen* für die Bewältigung eines fortwährend in so bedeutendem Masse steigenden Verkehrs genügen konnten und dass deshalb im Laufe der Jahre ganz ansehnliche Vermehrungen und Vergrößerungen jener notwendig werden mussten.“

Die *Finanzpolitik* Wirth-Sands kennzeichnen auch folgende Sätze, die er im Jahre 1877 auf eine von der Revisionskommission erfolgte Anregung ausgesprochen hat: „Es ist mit vollem Rechte darauf hingewiesen worden, dass wenn auch das bei den Eisenbahnunternehmungen im allgemeinen gültige Prinzip, die Ausgaben für neue Bauten und Anschaffungen, welche nicht einen Ersatz für in Abgang gekommene, sondern eine Vermehrung der vorhandenen Gegenstände bilden, auf die Baurechnung zu tragen, eine gewisse Berechtigung haben möge, es dennoch den Keim des Verfalls für solche Unternehmungen in sich tragen könne und müsse, welche dasselbe unbedingt und ohne Rücksicht darauf anwenden, ob ihr wirklicher Wert oder ihre Ertragsfähigkeit durch neu zu erstellende Bauten und Anlagen in einem den darauf verwendeten Geldern genügend entsprechenden Masse erhöht werden. Die *fortwährende Belastung* eines Unternehmens auch mit *unproduktiven Ausgaben* muss es allmählich untergraben und zerstören. Wo hingegen ein solches Verfahren vermieden wird, kann auch diese Gefahr nicht vorhanden sein. Das betreffende Unternehmen wird sich vielmehr stets besser und ertragsfähiger gestalten, und zwar um so mehr, je weniger die Baurechnung selbst mit produktiven Ausgaben beschwert wird, so dass unstreitig das beste Verfahren darin bestünde, auch alle diese *Ausgaben* aus den *Erträgen des Unternehmens* zu bestreiten. Wir würden uns freuen, wenn wir dieses Verfahren bei dem unsrigen anwenden könnten, halten es aber für untunlich, wegen der bei den Aktiengesellschaften waltenden, ein persönliches Eigentum ausschliessenden Verhältnisse, welche nach unserer Ansicht zur Folge haben müssen, dass die Reinerträge nicht, wie bei jedem Privatetablisement, dem Unternehmen als Vermögenszuwachs einverleibt werden können, sondern vielmehr den Inhabern der Anteilscheine an demselben, bzw. der Aktien, zu beliebiger Verfügung aushingegen werden müssen, gerade so, wie am Ende doch auch die Besitzer eines Privatunternehmens nach Gutfinden über diese Erträge verfügen. Halten wir somit die unbedingte Inanspruchnahme der Reinerträge von Aktiengesellschaften für neue Bauten und Anlagen für unzulässig, so scheint sie uns dagegen für alle unproduktiven, den Wert und die Ertragsfähigkeit des Unternehmens nicht vermehrenden Ausgaben nicht nur

gerechtfertigt, sondern überdies als im eigentlichsten Interesse der Aktionäre selbst liegend, denn für diese ist die Erhaltung des Unternehmens auf seinem wirklichen, bzw. seinem Ertragswerte (was durch die Weglassung der Beschwerung desselben mit unproduktiven Ausgaben erreicht werden kann) augenscheinlich von viel grösserm und bleibendem Wert, als die vielleicht zeitweise auf Kosten der Solidität des Unternehmens eine etwas grössere Dividende beziehen zu können. Diese allgemeinen Erwägungen einerseits und andererseits der für uns speziell vorhandene, schon angeführte Grund der Notwendigkeit, diejenigen Massregeln zu ergreifen, welche geeignet sind, die *Unabhängigkeit* unserer *finanziellen Lage* von den *allgemeinen Zeit- und Geldverhältnissen* möglichst sicher zu stellen, haben uns zu dem Entschluss geführt, den *Grundsatz* auch bei unserm Unternehmen zur Anwendung zu bringen, dass *neue Bauten und Anlagen* nur insoweit zu Lasten der *Baurechnung* auszuführen seien, als sie den *wirklichen Wert* oder die *Ertragsfähigkeit des Unternehmens* erhöhen, alle andern Ausgaben dagegen zu Lasten des Betriebes geschrieben werden sollen. Wir haben zwar die Baurechnung von jeher nur mit den Ausgaben für Vermehrungen der bestehenden Bauten und Anlagen belastet und sie niemals in anderer Weise zugunsten der Betriebsrechnung in Anspruch genommen; immerhin aber kann die *Einführung* des angegebenen, noch etwas strengern Rechnungsverfahrens nur von guten Folgen sein.“

Wie sehr Wirth-Sand um die geordnete Finanzgebarung der Vereinigten Schweizerbahnen besorgt war und wie schwer diese Fragen auf ihn lasteten, geht besonders aus folgenden

### Briefen an Bavier

hervor. Bavier war damals in Chur, später Bundesrat, dann eidgenössischer Gesandter in Rom.

St. Gallen, 9. Januar 1864.

— — „Die *Conversion* macht mir *grosse Sorgen*, obgleich wir schon nahe an 30 M. sind, denn ich befürchte sehr, dass die *grosse Finanzoperation* auf unendliche und kaum zu beseitigende Schwierigkeiten stossen wird, einmal weil die jetzigen Geldverhältnisse auch gar zu schlecht sind, und dann, weil ich nicht verstehe, wie Jemand es wagen werde, in das Geschäft einzutreten, wenn man nicht die völlige Gewissheit haben kann, dass wir jedenfalls gerichtlich nur dazu angehalten werden könnten, die 3% Obligationen zu Fr. 300 und nicht zu Fr. 500 einzulösen. Auf die Hoffnung oder selbst auf die Ueberzeugung hin, dass jedenfalls nur sehr wenige 3% einen Prozess über diese Frage wagen und sich nicht lieber mit Fr. 300 be-

gnügen werden, kann ein Institut, wie die Banque des Pays-Bas doch kaum in das Geschäft eintreten. Vor einem *gerichtlichen Zwangsaccomodement* scheue ich mich im höchsten Grade. Erstens wäre der Akt an und für sich äusserst fatal; zweitens kömmt dadurch die Gesellschaft doch vollständig in die Gewalt der Obligationäre, und drittens bin ich gar nicht überzeugt, dass unser st. gallisches Konkursgesetz auch nur genüge, um ein Zwangsaccomodement durchführen zu können.

Die hie und da in der Presse und im Publikum sich geltend machende Ansicht, dass es *unbillig* sei, die *Obligationen* auf alle Zeiten auf 4% zu *reduzieren*, ist zwar nicht ganz richtig, weil sich jeder mit der zweiten Priorität nachhelfen kann, allein eine gewisse Begründung hat sie doch, und es würde sich sehr fragen, ob es nicht klug und notwendig sei, ihr Rechnung zu tragen, und ob wir dadurch nicht noch eine ganz grosse Zahl von Obligationen für die Conversion gewinnen würden. Ich könnte mich um so mehr dazu verstehen, als diese Ansicht, die namentlich auch von der Eisenbahnzeitung verfochten wird, im Grunde gar nichts anderes will, als wir selbst mit dem ersten Projekt angeboten haben. Ich bin zwar noch gar nicht im Klaren, ob es zweckmässig und *thunlich* sei, auf eine solche Aenderung des Programms Bedacht zu nehmen. Ich werde die Sache näher überlegen, und wenn ich zu einem Auskunftsmittel komme, *das die Festhaltung der schon gewonnenen Zeichnungen in keiner Weise in Frage stellt*, die Frage in der Finanzkommission zur Sprache bringen. Für jetzt kann ich mich jedenfalls noch zu nichts entscheiden, und so sehr ich geneigt bin, auf alles einzugehen, was das Gelingen der Operation fördern kann, so beschränke ich mich heute doch darauf, Ihnen diesen Gedanken einfach mitzutheilen, damit Sie auch etwas darüber nachsinnen.“

St. Gallen, 20. Januar 1864.

— — „Das Allernöthigste ist, den *Markt möglichst von 3% zu säubern* und diese zur *Conversion* zu bringen. Man sollte von diesen möglichst viel aufkaufen können. Der Canton Tessin ist mit seinen Obligationen auch noch nicht gekommen. — Ich bitte Sie sehr, sich der Sache energisch annehmen zu wollen. Von hier aus kann man es nicht wohl, wegen den Reklamationen, die wir beim Tessinischen Grossen Rath betreff Restitution der Kaution noch zu machen haben. — An Hentsch habe ich wegen des Siller'schen Kapitalausweises geschrieben und erwarte nun seine Antwort.

Das heillose Schleswig-Holstein meerumschlungen liegt mir scharf auf dem Magen. Wenn Oesterreich und Bayern scharf aneinander geraten, so besorge ich sehr, dass der *Bodenseegürtelbahn*-Staatsvertrag wieder auf die lange Bank geschoben werden könnte.“

St. Gallen, 31. Januar 1864.

— — „Die Erscheinung, dass in Chur, St. Gallen, Zürich und Basel neu *convertirte Obligationen* zu sehr *niedrigem Kurse* ausboten werden, bringt mich zu der Ueberzeugung, dass die *nicht convertirten* in festen Händen sind, die sie behalten *wollen*, um, wenn die Conversion gelingt, ein gutes Geschäft zu machen. — Ich glaube daher, dass, wenn man diesen beikommen will, man von ganz andern Kursen, als von 75% reden muss. — Unsere Operation wird auf eine andre Basis gestellt werden müssen, wenn sie gelingen soll; etwa in dem Sinne, dass sich der Verwaltungsrath verpflichtet, den *Käufern* die neuen *Obligationen* nur *so viele Procente unter pari* zu geben, als die *moyenne* der Einkäufe 75% übersteigt. Geht man dann mit der *moyenne* bis auf 85%, so wird man wohl einen schönen Haufen alte Obligationen kaufen können, und die Abgabe der neuen an die Käufer entspricht einer *Negoziation* von 90%, was wohl für ein 4% Papier der beste Kurs ist, den wir jemals bei der Emission neuer Obligationen bekommen werden.“

Paris, 11. Februar 1864.

— — „Mit dem Finanzgeschäft wird es schwer gehen, weil die Bank keine Titel zu festen Preisen übernehmen will. Jedenfalls zähle ich darauf, dass wir wenigstens die Hauptsache erreichen werden, nämlich: Sicherung der nöthigen Fonds, um die *renitenten St. Gall.-App. Obligationen* abkünden zu können. Ist das gemacht, so ist wenigstens keine Verhinderung der *Verpfändung* mehr möglich, und damit die *Conversion* gesichert, denn die zweite Priorität werden wir am Ende doch auch noch zusammenbringen.“

St. Gallen, 19. Februar 1864.

— — „Wir haben als erste Operation mit der *Banque des Pays-Bas* einen Vertrag über den Ankauf und die *Conversion* von ältern Obligationen abgeschlossen. Sie tritt demselben für eine Million, vielleicht auch nur für 750 Mille bei. Die genaue Summe werden wir heute oder morgen erfahren. Der Vertrag ist nun von den schweizerischen *Betheiligten* zu genehmigen und zu unterzeichnen und daher die *Anwesenheit* derselben absolut nöthig.

Über die *Lukmanier-Angelegenheit* wollen wir mündlich reden. — Ich beschränke mich darauf, Ihnen heute zu sagen, dass ich die Sache für gar nicht gefährlich halte. — Was erstens den *Splügen* anbelangt, so bin ich überzeugt, dass Talabot nichts thun wird, ohne mit der italienischen Regierung und der lombard. Gesellschaft einverstanden zu sein, und die englische Gesellschaft für den *Lukmanier* ist mir recht, sei sie gut oder schlecht. — Ist sie gut, so wird sie Niemand

hindern, den Lukmanier zu bauen. — Ist sie schlecht, oder bietet sie der italienischen Regierung nicht die gewünschten Garantien, so ist doch das erreicht, dass die Sillar'sche Concession vom Gotthardlager in das unsrige hinübergebracht worden ist.“

St. Gallen, 27. Januar 1875.

„Mein verehrtester Freund,

Die mit der *Kreditbank*<sup>1)</sup> stipulierten Bedingungen für den uns auf die Dauer von *10 Jahren eröffneten Credit* sind sehr einfach: 1. Für die bezogenen Beträge stellen wir 3 Monat Solawechsel aus, die uns unter Abzug von 5% Disconto per Jahr oder zum Bankdisconto gutgeschrieben werden, wenn letzterer höher ist. 2. Bei Verfall werden die Wechsel immer wieder erneuert. 3. Wir machen jederzeit beliebige Abzahlungen und Neubezüge bis auf den Betrag des Credits. 4. Der Conto-Corrent-Abschluss findet halbjährlich statt. Auf dem Saldo der Zinsnummern, gleichviel ob er zu unsern Gunsten oder zu Gunsten der Creditbank sei, wird der Zins zu dem Disconto, der während des Semesters im Durchschnitte für unsere Wechsel angeordnet worden ist, berechnet. Auf den Conto-Corrent-Umsatz berechnet die Bank  $\frac{1}{4}\%$  Provision. Zu ähnlichen Bedingungen würde ich auch mit der Graubündnerbank eintreten, wenn sie dazu geneigt ist und zwar, um den Zweck des Geschäftes genau zu präzisiren, wünsche ich, dass ausdrücklich stipulirt werde, dass Conto-Corrent-Credit nur zum Zwecke der Erstellung eines Aufnahmsgebäudes in Chur gegeben werde, wodurch dann auch die Bedingung, dass er *ohne* Hinterlage erteilt werde, gehörig begründet ist.

Man muss sich eben gegenseitig entgegenkommen, um das zu erreichen, was man wünscht, sonst hilft am Ende weder das absolute Verlangen auf der einen, noch der gute Wille auf der andern Seite etwas. Auf diesen Geschäftsanfang kann dann später ganz leicht ein wichtigeres Geschäft folgen. Es wird das wesentlich davon abhängen, wie sich der Betrieb in den nächsten Jahren gestalten wird. Gehts ordentlich (was eben *sehr* ungewiss ist) worunter ich verstehe, dass ein erheblicher Vorschuss für die Dividenden bleibt, so kann man vielleicht mit Hülfe kräftiger Bankinstitute nicht allein vorhandene Bedürfnisse auf dem ganzen Bahnnetze befriedigen, sondern auch ernstlich an Chur-Thesis denken. So möchte ich es nach und nach dazu bringen, dass die St. Galler- und Bündnerbanken unser Finanzpivôt würden. Da hätten wir dann, vermöge der Gleichartigkeit der Interessen und Bestrebungen, einen soliden und *natürlichen* Boden

<sup>1)</sup> Vergl. Abschnitt: Die Deutsch-Schweizerische Kreditbank.

und gerade mit Rücksicht hierauf wäre es mir lieb, mit einer der dortigen Banken endlich einmal einen Anfang zu machen. Der Cardinalpunkt bleibt aber immer die Rentabilität des Unternehmens, und darüber bin ich nichts weniger als beruhigt. Der V. R. soll sich da keine Illusionen machen und durchaus nicht übersehen, dass es nicht genügt, nur das Geld für neue Bauten zu *finden*, sondern dass man es auch *verzinsen* können. Auch von diesem Standpunkte aus ist die strikteste Sparsamkeit nöthig. — —“

## 2. Die Entwicklung der Vereinigten Schweizerbahnen im Lichte der Zahlen.

Die Entwicklung der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, die, wie wir gezeigt haben, aus der Fusion dreier anderer Gesellschaften herausgewachsen ist, gewährt auch, wenn man sie rein ziffernmässig würdigt, überaus interessante Einblicke in den Werdegang des Privatbahnsystems in der Schweiz. Mit welchen unendlichen Schwierigkeiten hatten damals neue Bahnunternehmungen zu kämpfen; wie gering war oft das Verständnis der Behörden für die eigentlichen Lebensinteressen einer Bahngesellschaft, wie schwer die Kapitalbeschaffung bei dem damals noch nicht so stark entwickelten Kreditwesen, wie gross die persönlichen und regionalen Eifersüchteleien, wie lästig Reibereien und Unzukömmlichkeiten aller Art! Wahrlich, das *Privatbahnsystem der Schweiz* hat eine gewaltige *Pionierarbeit* verrichtet. Dass die Entwicklung aber auch starke Schattenseiten hatte, kann nicht geleugnet werden. „Vom Bund und natürlich auch von den Kantonen dem freien Spiel der Kräfte übergeben, machte das Eisenbahnwesen in der Schweiz eine ähnliche Entwicklung durch wie in den meisten andern Ländern. Zwei Bewegungen insbesondere können wir seit dem Jahre 1852 deutlich nebeneinander sich entwickeln sehen. Die erste ist die des auf Kosten der Allgemeinheit rasch auswachsenden Monopols der Eisenbahngesellschaften, die zweite ist die versuchte Beschränkung und Unterwerfung dieses Monopols in den Dienst des allgemeinen Wohls. Schüchtern und zaghaft erst suchte diese zweite Bewegung immer verlangender und tatkräftiger das erste einzuholen — es ist unmöglich<sup>1)</sup>.“

Die *rechnerische Entwicklung* des Unternehmens von der Gründung (1857) bis zum Übergang an den Bund (1901) zeigen die Tabellen über die Bilanzen und die Verkehrsgestaltung (S. 472/473).

Diese Tabellen zeigen, wie kräftig der Verkehrsaufschwung nach Eröffnung der Eisenbahn auch in der

<sup>1)</sup> Dr. Gottfried Keller, Der Staatsbahngedanke bei den verschiedenen Völkern, S. 194; Aarau 1897.

**Darstellung der hauptsächlichsten Bilanzposten vom Gründungsjahr 1857—1901 (Verstaatlichung).**

Jahr	Aktiven				Passiven			
	Baukonto	Emissionsverluste auf Aktien	Zuamortisierende Verwendungen	Verfügbare Mittel	Aktienkapital	Obligationenschuld	Schwebende Schulden	Spezialfonds
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1857	38,976,061	2,114,100	467,683	529,616	32,500,000	20,270,500	1,127,873	—
1858	52,415,838	2,114,100	818,774	1,633,770	32,500,000	28,370,500	5,056,181	—
1859	57,886,405	2,114,100	1,047,528	1,326,592	35,000,000	35,120,500	417,386	—
1860	58,189,533	2,114,100	1,068,650	1,260,300	35,000,000	36,770,500	2,567,837	—
1861	58,445,360	2,114,100	906,650	1,394,384	35,000,000	38,458,500	—	—
1862	70,698,965	<sup>1)</sup> 1,812,000	1,000,000	2,542,621	35,000,000	40,770,500	1,171,456	—
1863	70,894,069	<sup>1)</sup> 1,812,000	1,500,000	2,105,558	35,000,000	40,770,500	1,491,093	—
1864	71,111,449	<sup>1)</sup> 1,812,000	1,690,500	2,298,837	35,000,000	40,770,500	2,361,752	—
1865	71,376,110	<sup>1)</sup> 2,191,450	4,857,825	2,798,712	40,000,000	44,001,125	2,439,318	571,159
1866	<sup>2)</sup> 79,436,188	—	5,045,450	2,488,928	40,000,000	43,966,150	2,166,410	838,006
1867	<sup>2)</sup> 79,613,305	—	5,050,325	2,423,702	40,000,000	43,886,125	1,982,446	1,218,761
1868	<sup>2)</sup> 79,515,736	—	5,063,962	2,374,773	40,000,000	43,786,362	1,705,328	1,462,781
1869	<sup>2)</sup> 81,768,906	—	5,166,487	2,796,594	40,000,000	43,743,187	2,178,988	3,809,812
1870	<sup>2)</sup> 81,856,752	—	5,169,112	2,738,436	40,000,000	43,549,712	2,213,229	4,001,359
1871	<sup>2)</sup> 82,091,358	—	5,720,312	3,696,099	40,000,000	43,546,312	3,694,560	4,266,896
1872	<sup>2)</sup> 82,959,057	—	5,834,437	3,387,565	40,000,000	43,625,137	4,150,853	4,405,069
1873	<sup>2)</sup> 83,981,016	—	5,336,437	3,164,042	40,000,000	43,441,637	4,706,446	4,333,412
1874	<sup>2)</sup> 84,339,368	—	4,246,537	4,312,635	40,000,000	43,262,637	5,783,273	3,852,629
1875	<sup>2)</sup> 85,247,082	—	2,565,912	3,897,302	40,000,000	43,077,812	5,029,397	3,603,086
1876	<sup>2)</sup> 86,096,092	—	2,014,975	3,921,362	40,000,000	42,906,875	5,632,751	3,492,803
1877	<sup>2)</sup> 86,137,427	—	1,915,200	3,985,184	40,000,000	42,724,800	5,763,809	3,549,202
1878	<sup>2)</sup> 85,961,870	—	958,700	3,952,597	40,000,000	42,530,900	4,705,592	3,636,674
1879	<sup>2)</sup> 85,729,816	—	435,575	4,049,881	40,000,000	42,333,075	4,172,956	3,709,241
1880	<sup>2)</sup> 85,527,436	—	137,200	4,720,682	40,000,000	42,133,700	4,458,945	3,792,672
1881	<sup>2)</sup> 85,318,779	—	59,200	4,609,434	40,000,000	41,934,100	4,150,123	3,903,189
1882	<sup>2)</sup> 85,038,932	—	71,575	5,402,105	40,000,000	42,035,975	4,415,608	4,061,029
1883	<sup>2)</sup> 84,563,040	—	84,700	5,859,818	40,000,000	41,835,200	4,453,898	4,218,460
1884	71,823,677	2,114,100	11,514,932	4,538,572	40,000,000	41,636,100	4,387,529	4,410,876
1885	72,414,022	2,114,100	10,612,932	5,166,440	40,000,000	41,439,375	4,951,437	4,524,256
1886	73,032,061	2,114,100	10,162,432	5,397,827	40,000,000	41,243,075	5,544,223	4,635,774
1887	73,361,887	2,114,100	9,711,432	5,563,966	40,000,000	41,045,500	5,858,584	4,674,613
1888	74,040,394	2,114,100	9,264,932	6,090,476	40,000,000	40,784,125	6,534,438	4,741,873
1889	74,126,256	2,114,100	8,814,932	6,646,569	40,000,000	40,586,100	6,667,781	4,883,904
1890	75,121,037	2,114,100	8,364,932	6,205,786	40,000,000	40,387,625	5,761,203	5,963,201
1891	75,896,353	2,114,100	7,914,932	5,359,497	40,000,000	40,189,425	5,507,842	6,078,342
1892	77,303,374	2,114,100	7,464,932	6,414,161	40,000,000	44,990,175	5,653,258	6,252,657
1893	78,301,396	2,114,100	7,197,697	7,251,252	40,000,000	44,791,725	5,336,612	6,340,882
1894	79,564,286	2,114,100	7,600,559	7,894,807	40,000,000	44,593,025	6,109,012	6,420,408
1895	80,289,777	2,114,100	7,247,868	7,366,997	40,000,000	44,395,000	6,372,927	6,307,725
1896	80,822,433	2,114,100	6,844,890	7,572,126	40,000,000	44,196,050	6,972,137	6,392,782
1897	81,668,242	2,114,100	6,606,921	7,193,828	40,000,000	43,997,375	5,949,140	7,691,019
1898	82,594,170	—	8,362,992	6,953,540	40,000,000	43,799,575	5,159,429	8,747,973
1899	83,021,154	—	7,915,492	7,463,497	40,000,000	43,601,325	5,394,131	9,026,353
1900	83,804,311	—	7,463,092	7,413,639	40,000,000	43,402,675	6,115,600	9,538,597
<sup>3)</sup> 1901	86,569,135	—	—	8,778,992	—	43,205,175	<sup>4)</sup> 26,352,955	6,383,063

<sup>1)</sup> Kursverlust auf Obligationen. <sup>2)</sup> Inklusive Aktien-Emissionsverluste. <sup>3)</sup> Betrag auf Rechnung der S. B. B.

<sup>4)</sup> Inklusive Fr. 19,758,525. 78 Guthaben der V. S. B. für Rückkaufspreis.

### Chronologische Übersicht des Verkehrs und der Einnahmen in den Jahren 1857—1901.

Im Betrieb 1857= 88 km 1858=126 " " 1859=261 " " 1860/1876=276 " " 1877/1895=278 " " 1896/1900=279 " "	Verkehr				Einnahmen		
	Personen	Gepäck	Tiere	Güter	Inkl. mittelbare Einnahmen	Mehr- oder Mindereinnahmen	Per Kilometer
	Anzahl	Tonnen	Stückzahl	Tonnen	Fr.	Fr.	Fr.
1857	627,770	1,620	7,100	62,110	1,059,247	—	12,036
1858	877,592	2,400	14,261	112,050	1,909,710	+ 850,463	12,563
1859	1,210,055	3,210	35,094	165,100	3,076,342	+ 1,166,632	11,870
1860	1,603,430	3,719	47,752	199,075	3,265,137	+ 188,759	11,873
1861	1,691,592	3,854	44,995	237,975	3,741,418	+ 476,280	13,605
1862	1,754,167	3,893	51,222	256,054	3,851,765	+ 110,346	14,006
1863	1,798,891	4,080	55,208	268,814	4,000,813	+ 149,048	14,548
1864	1,810,301	4,191	60,850	271,192	4,008,320	+ 7,507	14,576
1865	1,873,300	4,292	58,797	283,193	4,159,300	+ 150,979	15,125
1866	1,826,052	4,231	63,038	288,901	4,177,382	+ 18,082	15,190
1867	1,848,415	4,475	69,748	294,394	4,229,818	+ 52,436	15,381
1868	1,916,915	4,530	59,720	314,638	4,375,994	+ 146,175	15,913
1869	2,011,679	4,895	68,481	320,663	4,495,027	+ 119,032	16,346
1870	2,041,754	4,808	86,759	344,486	4,391,880	— 103,147	15,970
1871	2,364,235	5,842	118,341	393,447	5,185,881	+ 794,001	18,858
1872	2,650,079	6,731	113,771	467,344	5,835,994	+ 650,112	21,222
1873	2,802,544	7,276	92,271	482,868	6,019,943	+ 183,948	21,891
1874	3,124,312	7,660	94,343	556,590	6,655,233	+ 635,290	24,201
1875	3,411,657	8,971	110,866	638,560	7,041,667	+ 386,433	25,606
1876	3,546,139	9,691	112,052	624,188	6,743,757	— 297,909	24,522
1877	3,398,949	9,192	125,186	567,993	6,321,019	— 422,737	22,737
1878	3,309,827	9,657	118,687	568,311	6,210,050	— 110,969	22,338
1879	3,312,878	10,408	101,793	576,426	6,244,376	+ 34,325	22,462
1880	3,253,305	11,657	113,075	600,892	6,384,156	+ 139,780	22,964
1881	3,300,221	12,114	118,941	584,654	6,447,373	+ 62,317	23,191
1882	3,318,438	12,443	118,640	612,046	6,406,761	— 40,612	23,045
1883	3,522,263	13,778	122,168	938,901	6,742,342	+ 355,581	24,253
1884	3,602,072	13,341	265,952	700,591	7,036,817	+ 294,474	25,312
1885	3,638,692	14,860	563,268	754,460	7,525,935	+ 643,085	27,072
1886	3,711,014	15,273	562,304	772,598	8,034,670	+ 508,735	28,902
1887	3,704,246	14,904	310,618	806,009	7,984,652	— 50,018	28,722
1888	3,778,209	15,412	263,598	864,824	8,313,971	+ 329,318	29,907
1889	3,926,707	16,819	182,792	887,896	8,738,669	+ 424,698	31,434
1890	4,101,576	17,724	163,767	890,401	8,953,350	+ 214,681	32,206
1891	4,194,911	17,557	134,580	877,180	8,800,892	— 152,458	31,658
1892	4,266,994	18,421	249,734	813,461	8,699,791	— 101,100	31,294
1893	4,351,189	20,051	260,943	893,660	9,274,402	+ 574,610	33,361
1894	4,448,216	20,637	442,658	924,456	9,602,978	+ 328,575	34,543
1895	4,634,099	22,758	346,028	975,906	9,716,659	+ 113,681	34,951
1896	4,771,811	24,201	279,946	1,071,692	10,072,476	+ 355,816	36,103
1897	4,880,620	25,198	213,776	1,063,560	10,331,066	+ 258,590	37,029
1898	5,132,734	26,425	169,074	1,092,966	10,786,015	+ 454,948	38,659
1899	5,401,541	28,844	159,475	1,179,529	11,399,720	+ 613,705	40,859
1900	5,792,298	31,376	181,130	1,223,899	11,864,626	+ 464,905	42,525
1901	5,568,659	29,444	201,376	1,124,217	11,616,050	— 248,576	41,635

Ostschweiz eingesetzt und wie überaus stark er sich mit den Jahren fortgesetzt hat. Ein Vergleich der beiliegenden Verkehrstabelle mit den Bilanzfiguren der Vereinigten Schweizerbahnen lässt erkennen, dass der zunehmende Verkehr auch die Finanzlast der Gesellschaft vermehrte. Dass die aufstrebende Gesellschaft einer starken und sicher geleiteten Finanzpolitik bedurfte, wurde im vorhergehenden Abschnitt ausgeführt<sup>1)</sup>.

Die *Bauausgaben* verschlangen manche Jahre grosse Summen; mit Recht wies Wirth-Sand darauf hin, dass wenn es, namentlich in den siebziger Jahren, möglich gewesen ist, den dringendsten Finanzbedürfnissen wenigstens teilweise gerecht zu werden, die Gesellschaft dies einzig und allein dem Umstande zu verdanken habe, dass ein Teil der Passiven, wie namentlich der Erneuerungsfonds, nicht sofort zahlbar sei und also der Verwaltung zur Verfügung stand. Mit der Entwicklung des Verkehrs musste, wie schon erwähnt, die *Verbesserung der Betriebseinrichtungen* Hand in Hand gehen. In welchem Masse ein Aufwand erforderlich war, zeigt die Tatsache, dass in den Jahren 1865—1874 der Personenverkehr sich um etwa 65% gehoben, der Güterverkehr sich nahezu verdoppelt hat, während durch neue Betriebsmaterialanschaffungen innert der gleichen Periode die Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen nur um etwa 30% und die Tragkraft der Güterwagen nur um etwa 50% gestiegen ist. Man kann sich nun vorstellen, wie rosig die Situation war: auf der einen Seite eine öfters mit einem Passivsaldo abschliessende Bilanz, auf der andern Seite unabweisbare Bedürfnisse und Anforderungen im Interesse der glatten Abwicklung des Verkehrs! Dazu kamen noch die Anforderungen des Bundes an die Eisenbahngesellschaften, die meistens auch von finanziellen Wirkungen begleitet waren. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Hilfsmittel musste oft eine möglichste *Einschränkung der Ausgaben* beinahe als Pflicht betrachtet werden<sup>2)</sup>. So kam es dann öfters vor, dass die Neuanschaffungen in keinem entsprechenden Verhältnis zur Verkehrszunahme standen und „dass noch viele und ansehnliche, für den Verkehr und Betrieb durchaus notwendige Anlagen und Einrichtungen, mit denen das Unternehmen bisher im Rückstand geblieben ist, die aber ohne wirkliche Schädigung vielfacher Interessen nicht mehr verschoben werden durften, endlich ausgeführt werden mussten“. So war es denn zu verstehen, dass die Verwaltung von den gesteigerten Verkehrseinnahmen die einzige Stärkung und Gesundung des Unternehmens erwartete<sup>3)</sup>.

\* \* \*

<sup>1)</sup> III. 1, Die Finanzpolitik Wirth-Sands.

<sup>2)</sup> Vgl. die Finanzpolitik.

<sup>3)</sup> Nach dem Jahresbericht der Vereinigten Schweizerbahnen 1875, S. 49.

Im Jahre 1868 übernahmen die Vereinigten Schweizerbahnen den Betrieb der *Toggenburgbahn* annähernd zu den Selbstkosten; die letztere war stets in der Lage, ihre Verpflichtungen erfüllen zu können. Mit Vertrag vom 1. November 1871 verpflichteten sich die Vereinigten Schweizerbahnen, die Linie *Wald-Rüti* zum Preis von Fr. 900,000 à forfait zu bauen und den Betrieb derselben für Rechnung der mit Beteiligung des Kantons Zürich und der Gemeinden zustande gekommenen Unternehmung zu führen. Mit der *Tösstalbahn* verständigten sich die Vereinigten Schweizerbahnen wegen deren Einmündung in den Bahnhof Winterthur unter Benützung eines Stückes der Vereinigten Schweizerbahnen und anderseits wegen Benützung der Tösstalbahnstation Wald durch die Vereinigten Schweizerbahnen.

\* \* \*

„Stark angefeindet wurde Wirth-Sand, weil er unterlassen hatte, das Bahnstück *Chur-Thusis*, als erstes Teilstück der Splügenbahn, zu bauen. Der Grund, warum er auch in dieser Frage eher zurückhaltend war, liegt darin, dass er einerseits der Ansicht war, der Bau dieser Strecke diene lediglich zur Förderung des Bahnbaues nach dem Engadin, wodurch das Splügenprojekt gefährdet werde, und weil er anderseits den Verkehr nach dem Engadin, so lange die Bahn nur bis Thusis bzw. Filisur gebaut wäre, nicht für so bedeutend hielt, dass die finanziell immer noch schwachen Vereinigten Schweizerbahnen es riskieren könnten, die grossen Bauausgaben für diese Strecken selbst zu übernehmen. Ausserdem meinte er, könne eine bündnerische Gesellschaft die Bahn unter günstigeren Bedingungen bauen als die Vereinigten Schweizerbahnen. Dagegen anerkannte Wirth-Sand, dass die Fortsetzung ins *Engadin* den Vereinigten Schweizerbahnen so namhafte Vorteile bringen werde, dass sich eine Beteiligung an dem Unternehmen in Form einer Aktienzeichnung rechtfertigen lasse. Die Verhandlungen mit der bündnerischen Zentralbahngesellschaft zogen sich aber in die Länge, und schliesslich wandte sich dieselbe mit den massgebenden Finanzkreisen dem Projekte von Schmalspurbahnen von *Landquart über Chur-Thusis bis Filisur* zu. Wirth bemerkte im Geschäftsbericht an die Generalversammlung vom Jahre 1890, es sei kein Grund vorhanden, diesem Projekte entgegenzutreten, da dasselbe den Interessen der Vereinigten Schweizerbahnen, allerdings mit Ausnahme der Schmalspurstrecke Landquart-Chur, ganz entspreche und überdies vermöge seines Ursprungs viel grössere Wahrscheinlichkeit baldiger Ausführung biete, als die verschiedenen frühern, miteinander rivalisierenden Projekte. Wir wollen nicht untersuchen, ob dieser Ausgang den Vereinigten Schweizerbahnen mehr Vorteile oder Nachteile gebracht habe; aber so viel scheint uns

sicher, dass die *Ausführung des Splügens* damit in viel weitere Ferne gerückt und dass auch andere Projekte, wie Lukmanier oder Greina, erschwert worden sind, denn die Normalspur wird auf lange Zeit hinaus ihr Ende in Chur behalten, und die bündnerischen Täler werden sich mit dem Ausbau des Schmalspurnetzes behelfen.

Den *Sekundärbahnen* im Gebiete der Vereinigten Schweizerbahnen hat Wirth-Sand stets sehr sympathisch gegenüber gestanden. Die *Appenzeller Strassenbahn* ist unter seiner Leitung gebaut und in Betrieb gesetzt worden; und auch die übrigen kleinen Nachbarbahnen hat er stets nach Möglichkeit unterstützt, bezw. ihnen den Anschluss erleichtert<sup>1)</sup>.

\* \* \*

Ein besonderes Verdienst, das ihm unserer Ansicht nach von der späteren Generation nicht hoch genug angerechnet werden kann, hat sich Wirth-Sand in der *Rickenbahnfrage* erworben. Die Eidgenossenschaft kam zu dem Schluss, dass eine konzessionsgemässe Übernahme praktisch nicht durchführbar wäre; er hat daher die Zusammenlegung der Konzessionen verlangt. Wirth hat als Präsident der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Eidgenossenschaft eine Vereinbarung über die Zusammenlegung der Konzessionen der V. S. B. abgeschlossen. Es kann ohne Übertreibung behauptet werden, dass Wirth-Sand mit diesem Übereinkommen die Rickenbahn geradezu aus der Taufe gehoben hat. Was die Rickenbahn für die eisenbahnpolitische Zukunft des Kantons St. Gallen bedeutet, wird auch demjenigen klar, der nicht Verkehrspolitiker vom Fach ist. Dr. Robert Herold<sup>2)</sup> schrieb unter anderem: „Der Kanton St. Gallen, der in eisenbahnpolitischer Beziehung, trotz seiner industriellen Entwicklung, jahrzehntelang im Hintertreffen gestanden, raffte sich vor einigen Jahren auf, um in seinem Eisenbahnwesen eine grundlegende Verbesserung zutage zu fördern; er schuf mit viel Anstrengung das Projekt der Bodensee-Toggenburgbahn, er setzte sein ganzes Gewicht ein für die Ausführung der Rickenbahn.“ Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen stand seit der Ankündigung des Rückkaufes durch den Bund auf dem Standpunkt, dass sie zur Erstellung einer Rickenbahn Hand bieten werde, die Wahl des Tracés jedoch den Bundesbehörden überlassen müsse, dass sie auch zum Erwerb der Toggenburgbahn bereit sei, sofern ihr daraus keine finanziellen oder anderen Opfer erwachsen. In diesem Sinne wurden auch Erklärungen zuhanden der

Regierung des Kantons St. Gallen und des eidgenössischen Eisenbahndepartementes abgegeben<sup>1)</sup>. Die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. Juni 1901 billigte das Vorgehen des Verwaltungsrates und erteilte ihm unbedingte Vollmacht zum endgültigen Abschluss aller bezüglichen Verträge und Abmachungen. Am 7. Oktober 1901 kam zwischen dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes und der st. gallischen Regierung eine Einigung zustande, wonach der Bund den Bau der Rickenbahn, gemäss dem Lusser-Moser'schen Basis-tunnelprojekte, ein Kostenvoranschlag von Fr. 11,015,000 zusagte, wogegen der Kanton St. Gallen die sämtlichen Kosten der Erwerbung der Toggenburgerbahn zu übernehmen hatte und überdies an einer allfälligen Überschreitung des Kostenvoranschlages für die Rickenbahn bis zum Betrage von Fr. 500,000 partizipieren musste. Der Kaufpreis der Toggenburgerbahn wurde auf Fr. 2,750,000 festgesetzt. Auf dieser Grundlage und im Sinne des Übereinkommens über die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 7. Mai 1896 wurde nun der Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen den Beteiligten und dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen aufgestellt. Der Übergang der Toggenburgerbahn samt den Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund hat dann am 1. Juli 1902 stattgefunden.

\* \* \*

Was die *Kursbewegung der Aktien* betrifft, so wurde uns aus *St. Galler Finanzkreisen* mitgeteilt, dass offiziell die *Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen* kaum unter Fr. 35 gehandelt worden sein dürften. Ein noch lebender St. Galler Finanzmann soll einen Posten unter der Hand zu Fr. 33 übernommen haben. In den *sechziger Jahren* (zirka 1865/1868) nach *Ausbruch des Konkurses von Custer & Cie., Rheineck*, wurden die *Union Suisse Stamm* sozusagen als wertlos betrachtet. Man hat solche Aktien ausgejasst, und mein sel. Vater erzählte mir, dass er z. B. Aktien à Fr. 25 das Stück erworben hatte.

In *Berlin* wurden die Aktien wie folgt gehandelt: 1871 24<sup>7</sup>/<sub>8</sub> ‰, 1872 24 ‰, 1873 13 ‰, 1874 7.5 ‰, 1875 4.6 ‰, 1876 4.5 ‰, 1877 2.9 ‰, 1878 2.7 ‰, 1879 13.7 ‰, 1880 40.75 ‰, 1881 50.75 ‰, 1882 44.5 ‰, dann 38<sup>3</sup>/<sub>4</sub> ‰, 62<sup>1</sup>/<sub>4</sub> ‰, 60.7 ‰ und 1886 82.5 ‰.

*Nordostbahnaktien* wurden erst am 26. Februar 1880 in Berlin zu 36 ‰ eingeführt, sollen aber in den Krisisjahren 1877 und 1878 auch zu Fr. 5 per Stück gehandelt und vielfach ausgejasst worden sein.

<sup>1)</sup> Nach Notizen von Direktor Dr. Seiler.

<sup>2)</sup> Zur Frage der Bodensee-Toggenburgbahn.

<sup>1)</sup> Vgl. Jahresbericht der Vereinigten Schweizerbahnen von 1901. S. 6 ff.

### 3. Die Konkurrenz der Nordostbahn.

Das Verhängnis für die Vereinigten Schweizerbahnen war die Konkurrenz der Nordostbahn. „Die Lage“, sagt Dietler<sup>1)</sup> mit fachmännischer Sicherheit, „war deshalb eine schwierige, weil sie einerseits mit der Konkurrenz der umschliessenden Linien der schweizerischen Nordostbahn zu kämpfen hatte und ihr andererseits eine Anknüpfung an das bayrische, österreichische und italienische Eisenbahnnetz fehlte. Sie war daher darauf angewiesen, einerseits den eignen internen Verkehr zu heben, andererseits die Bestrebungen zu fördern, welche ihr Netz mit den Bahnen der Nachbarstaaten in günstigere Verbindung bringen konnten.“

Das System Alfred Escher bedeutete eine ungeheure Macht. „Bis zum Erlass des neuen Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 ist beinahe kein Schienenweg auf zürcherischem Boden gelegt worden, ohne dass die Nordostbahn nicht ihren Segen dazu gegeben hätte. Ja, es dürfte jedenfalls nicht zu viel gesagt sein, wenn man behauptet, dass der Kanton Zürich aus eigener Kraft, trotz den Anstrengungen der im Jahre 1869 ans Ruder gekommenen demokratischen Partei, nicht imstande gewesen wäre, die Autorität der Nordostbahn in Verkehrssachen vollständig zu brechen“<sup>2)</sup>.

Dass die Nordostbahn auch manche Jahre der Krise durchmachte, dass ihre Aktien ebenfalls ins Bodenlose fielen, ist allbekannt. Auf diese besondern Verhältnisse kann raumeshalber nicht eingetreten werden. Memminger<sup>3)</sup> bezeichnet, in einer allerdings stark polemischen Schrift, die mit Vorsicht zu geniessen ist, den übergrossen Kredit als das Grundübel, an dem die Nordostbahn litt.

Albert Vögeli, Ingenieur, schrieb u. a.<sup>4)</sup>:

„Die Lebensfähigkeit der Nordostbahn-Unternehmung in ihrer gegenwärtigen Gestalt ist im höchsten Grade gefährdet; das Unternehmen leidet, und zwar in um so beunruhigender Weise, weil das Leiden ein chronisches, langjährig verdecktes, unerkanntes oder geheim gehaltenes ist; solche Leiden sind insgemein unheilbar! Der Name dieses Leidens der Nordostbahn lässt sich in einem einzigen Wort ausdrücken, es heisst *Überschuldung*. — Die Nordostbahn-Unternehmung ist in eine Sphäre getreten, wo die Verpflichtungen und Erfordernisse der kontrahierten Schulden zu den normalen Erträgen nicht mehr im richtigen Verhältnis stehen, mit andern Worten, einen unerträglichen Zustand geschaffen haben.“

\* \* \*

<sup>1)</sup> Bei Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 1895, Bd. 7, S. 3347.

<sup>2)</sup> Brugger, Zürcherische Eisenbahnpolitik, S. 42; Zürich 1909.

<sup>3)</sup> Die Nordostbahn im Lichte der Ziffern, S. 21 ff.

<sup>4)</sup> Zur Situation der Nordostbahn.

Dass Wirth-Sand mit der Nordostbahn fortwährend einen Kampf, und zwar oft einen sehr erbitterten geführt hat, lag in der Natur der Verhältnisse, denn wie schon betont, machten beide Gesellschaften auf mehreren Linien einander Konkurrenz; bei der beiderseitigen Hartnäckigkeit war es ein schweres Stück Arbeit, die Verhältnisse durch Verträge zu regeln. Auch die Verständigung über die gemeinschaftliche Benützung der Bahnhöfe war keine Kleinigkeit. Wenn die Nordostbahn für die Einfahrt der Vereinigten Schweizerbahnen in Winterthur und Zürich harte Bedingungen stellte, so rächten sich die Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach und Glarus. Am 18. Februar 1858 gelang es, mit den Vereinigten Schweizerbahnen einen Vertrag betreffend die Mitbenützung der Nordostbahn von Wallisellen bis Zürich abzuschliessen. Dadurch wurde den Vereinigten Schweizerbahnen ermöglicht, den Verkehr ihres Netzes mit Zürich selbständig zu bedienen<sup>1)</sup>.

Wie gespannt bisweilen der Verkehr zwischen Wirth-Sand und Alfred Escher war, das zeigt folgender Brief Wirths an Nationalrat Landammann Hungerbühler, den wir im Wortlaut auszugsweise folgen lassen:

„St. Gallen, 7. Juli 1858.

„— Allerdings wurde einmal von seiten des Herrn Dr. A. Escher gesprächsweise darauf hingedeutet, dass die Nordostbahn sich unter gewissen Voraussetzungen zu für uns ganz annehmbaren Bedingungen hinsichtlich des Personen- wie des Warentransportes über Winterthur und Wallisellen verstehen könnte. — Was aber solche anscheinende Zugeständnisse auf sich haben, konnten wir in unserm Verkehr mit der Nordostbahn schon genug erfahren, und die Art und Weise ihrer Mitteilung schien uns nicht im mindesten geeignet, daraufhin weitere Verhandlungen pflegen zu können. Wir können Sie des Bestimmtesten versichern, dass niemals und zu keiner Zeit seitens der Nordostbahn eine Konzession an uns gemacht wurde, an der wir uns irgendwie hätten halten können, wozu doch vor allen Dingen eine schriftliche nähere Bezeichnung der beabsichtigten Konzessionen gehört hätte. Noch unterm 23. Juni richtete die Abordnung der Nordostbahn an die hiesige eine Einladung zur Fortsetzung der Konferenzen, mit der Bemerkung, dass sie von ihrer Direktion Instruktionen erhalten habe, welche die waltenden Anstände einer beiderseits befriedigenden Erledigung entgegenzuführen geeignet sein sollten; aber auch hier stand kein Wort davon, worin jene Instruktionen bestehen, während die nähere Bezeichnung durch den Gang der bisherigen Verhandlungen von selbst gegeben

<sup>1)</sup> Dietler: Röll, Enzyklopädie.

gewesen wäre. Wir mussten daher in jener Einladung nur ein *neues Manöver* und *Prätex*t der Nordostbahn erblicken, welche vor dem Zusammentritt der Bundesversammlung die Sache augenscheinlich so weit bringen wollte, um sagen zu können, dieselbe befinde sich im Stadium der Unterhandlung oder sei wohl gar einem Abschluss nahe, und um hierdurch zum mindesten eine Verschiebung der bezüglichen Verhandlungen in der Bundesversammlung zu bewirken.“

„St. Gallen, 8. März 1874.

— — Die *Betriebsfusion mit der N. O. B.* würde freilich Manches *aber doch nicht alles sehr erleichtern*, und bin ich wirklich sehr begierig was die N. O. B.-Direktion zu meinen Vorschlägen sagen wird. Die Hauptgrundlagen sind von mir jedenfalls so loyal gestellt worden, dass, wenn sie wirklich zu einer Fusion geneigt ist, sie ganz bereitwillig sein muss die Unterhandlungen zu beginnen. Sobald ich eine Antwort bekomme, werde ich es Ihnen sagen.“

„St. Gallen, 22. März 1874.

*Mein verehrtester Freund,*

Ich empfangen soeben einen Brief von *Peyer im Hof* mit der Anzeige dass die Direktion zwar grundsätzlich einer *Betriebsfusion* nicht abgeneigt sei, dass aber, so lange die neuen N. O. B.-Linien nicht ausgebaut seien und man deren Einfluss auf das Gesamtunternehmen der N. O. B. nicht kenne, es kaum möglich sei, eine richtige Basis für die Repartition der Einnahmen zu finden. Er sei deshalb von der Direktion beauftragt worden, mir ihre Ansicht dahin auszusprechen, dass es wohl angezeigt sein dürfte, die weitere *Verfolgung des Fusionsgedankens* einer etwas späteren Zukunft vorzubehalten. Gerade sehr unerwartet ist mir diese Antwort nicht, denn im Grunde sind die Bedenken, welche die N. O. B. hat, nicht unrichtig.

Dieses Intermezzo wäre nun also auch erledigt und tritt nun die Frage an mich heran, was ich thun soll. In der jetzigen Stellung werde ich jedenfalls schwerlich bleiben. Die Frage wird sich namentlich darum drehen, ob ich *ganz* aus den Eisenbahnen austreten, oder in anderer Form doch noch mitwirken soll. Es wird das zum theil vom V. R. und den Aktionären abhängen.“

Mit Vertrag vom 1. Mai 1874 räumten die Vereinigten Schweizerbahnen der *Nordostbahn* die *Mitbenützung* der Strecke *Näfels-Glarus* mit der anliegenden Station *Netstal* ein. Gleichzeitig wurde zwischen beiden Verwaltungen ein Konkurrenzvertrag für allen Verkehr abgeschlossen, welcher zwischen *Ziegelbrücke*, bezw. zwischen *Weesen* und weiter einerseits, und *Zürich*,

*Oerlikon*, *Wallisellen* und weiter anderseits durch die beiden künftigen *Zürichseebahnen* und die bereits bestehende *Glattlinie* in Frage kam. *Dietler* <sup>1)</sup> konstatiert, dass die übrigen zahlreichen Eisenbahnbestrebungen, welche Ende der sechziger und anfangs der siebziger Jahre auftraten und die benachbarten Bahnen in schwere Verlegenheiten brachten, auf die Entwicklung der Vereinigten Schweizerbahnen keinen störenden oder gar bedrohlichen Einfluss ausüben konnten.

#### 4. Betriebstechnische Fragen.

Die meisten Vorwürfe, die *Wirth-Sand* aus den Kreisen des reisenden Publikums über sich ergehen lassen musste, richteten sich gegen seine Zurückhaltung gegenüber der Errichtung eines *Schnellzugsdienstes*. Noch im Jahre 1889 schrieb er (22. März) an *A. v. Planta*: „*Ich sehe, dass man in St. Gallen für Schnellzüge agitiert, befürchte aber sehr, dass die „Zwischenstationen“ diesem hauptstädtischen Treiben zum Opfer fallen.*“ Hätte *Wirth-Sand*, der die ganze Leidensgeschichte der Vereinigten Schweizerbahnen am eigenen Leibe durchgemacht hat, in dieser Frage mehr Entgegengekommen gezeigt und Erwägungen der Sparsamkeit in dieser, die breite Öffentlichkeit berührenden Frage in den Hintergrund treten lassen, wahrlich, der vermeintlich begründete Tadel, die Vereinigten Schweizerbahnen hätten ihr Netz nicht vergrößern können, wäre später verstummt. Wie nachhaltend die Verstimmung über diese nicht ganz mit Unrecht als rückständig bezeichnete Haltung wirken musste, das zeigte eine Äusserung in einer Eingabe des *kaufmännischen Direktoriums* St. Gallen (März 1908) betreffend die Bahnverbindungen über St. Gallen, in der es u. a. hiess: „*Dass diese Verbindungen nicht von Anfang an oder doch schon längst über St. Gallen geleitet wurden, lässt sich nur aus der Entstehung des ostschweizerischen Bahnnetzes, d. h. aus der Rivalität der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, aus der lange andauernden finanziellen Schwäche und der spätern kurzsichtigen, überängstlichen und nur von engen finanziellen Rücksichten bestimmten Verkehrspolitik der letztern erklären. Die Stadt St. Gallen und ihr Verkehrsgebiet haben lange genug unter diesen Verhältnissen gelitten. Es ist die höchste Zeit, dass das Versäumte nachgeholt und das unumgänglich Notwendige getan werde, um für unsere Stadt und unser Industriegebiet endlich gesunde und befriedigende Verhältnisse zu schaffen, die ihnen dasjenige gewähren, was ihre rasche Entwicklung in den jüngsten Jahrzehnten gebieterisch verlangt.*“ Zugegeben, dass dieser Ton wenig

<sup>1)</sup> Röll, S. 3347.

Pietät verrät; er gibt jedoch eine Stimmung wieder, die sich aller Handels-, Verkehrs- und der Kreise des reisenden Publikums bemächtigt hatte. Der Unverstand der Masse frug nicht danach, auf was die zögernde Haltung Wirth-Sands und seine traditionelle Sparsamkeit auch in dieser Frage zurückzuführen sei. Das Publikum konnte sich diese Zurückhaltung, die, wie wir gesehen, eine Frucht der vielen Enttäuschungen war, nicht erklären, es rasonierte, verurteilte; es hatte nicht die unendlichen Schwierigkeiten vor Augen, mit denen Wirth-Sand und sein Unternehmen lange Jahre kämpfen musste, es gab sich nicht Rechenschaft über den erbitterten Konkurrenzkampf mit der finanziell weit besser gestellten Nordostbahn, es würdigte nicht die schwierigen Umstände, unter denen die Gesellschaft am meisten litt: unter der Umklammerung durch die Nordostbahn und dem Mangel einer Anknüpfung an das bayrische, österreichische und italienische Eisenbahnnetz.

Die *Einführung von Schnellzügen* wurde besonders eifrig in den Jahren 1882 und 1883 diskutiert. Die st. gallische Regierung forderte diese Verkehrsverbesserung. Im Jahre 1882 hiess es im Geschäftsberichte der Vereinigten Schweizerbahnen u. a.: „Von der Regierung ist die Einführung eines Schnellzuges von St. Gallen bezw. Rorschach nach Winterthur verlangt und das Eisenbahndepartement ersucht worden, es möchte dahin wirken, dass diesem Begehren Folge gegeben werde. Weil ein Schnellzug nach Winterthur ohne ununterbrochene Fortführung nach Zürich und weiter durchaus keinen reellen Wert haben kann und demnach auch dessen Kosten ausser allem Verhältnis zu seinem Nutzen stehen müssten, haben wir erklärt, dass wir uns zur Einführung eines solchen in Winterthur hängen bleibenden Schnellzuges nicht herbeilassen könnten, dass wir dagegen bereit seien, zu einem Schnellzug nach und von Zürich, bezw. von Osten nach Westen, Hand zu bieten.“ In diesem Sinne wurde dann im Sommerfahrplan des Jahres 1883 ein Schnellzug von Winterthur nach Zürich aufgenommen. Im Jahre 1883 führte dann die Frage der *Beibehaltung* des Sommerschnellzuges zwischen St. Gallen, bezw. St. Margrethen, mit Winterthur auch *während des Winters* zu lebhaften Verhandlungen. Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen zeigte sich dazu bereit, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Zug von der Nordostbahn in gleicher Weise zwischen Winterthur und Zürich geführt würde wie im Sommer des Jahres 1883. Der Bericht des Jahres 1883 bemerkte zu der Anregung des schweizerischen Eisenbahndepartements, die Bahnverwaltungen möchten die Frage der *Einführung von Nachtzügen* zwischen der *Ostschweiz und Genf* prüfen, ein *wirkliches Verkehrsinteresse* könne einem solchen Nachtzug nur vom *postalischen Standpunkte* aus beigemessen werden!

St. Gallens Hoteliers und Gastwirte würden es begrüßen, wenn die Bundesbahnen heute noch auf diesem Standpunkte stünden.

\* \* \*

Wirth-Sand seinerseits musste manche Klagen mit Bezug auf die *Tariffpolitik* erheben. In dem Memorial<sup>1)</sup> des Jahres 1883 hiess es mit Bezug auf den Transitverkehr u. a.: „Wir müssen vor allem betonen, dass die *Einnahmen*, welche den schweizerischen *Bahnen* aus dem *internationalen Transitverkehr* zufließen, von grosser Bedeutung sind, und dass, wenn diese Einnahmen dahinfallen oder wesentlich geschmälert werden sollten, daraus höchst nachteilige Rückwirkungen auf den internen schweizerischen Verkehr erwachsen müssten, denn die Eisenbahnen wären in diesem Falle genötigt, in den Tariff Fragen mit doppelter Ängstlichkeit vorzugehen und von allen Massnahmen zugunsten des Verkehrs, bei welcher nur die entfernte Möglichkeit einer finanziellen Einbusse vorhanden wäre, von vornherein zu abstrahieren.“

Am 16. Mai 1883 richtete Wirth-Sand für die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen eine *Eingabe* an die *Bundesversammlung* betreffend den *Gesetzesentwurf über das Rechnungswesen der Eisenbahnen*, im Anschluss an die Eingabe der Direktionen der Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen vom März 1883. Die vereinigten Bahngesellschaften äusserten die schwersten Bedenken gegen das damals im Wurfe liegende Bundesgesetz. „Es müsste“, hiess es u. a., „unzweifelhaft für die Existenz der schweizerischen Eisenbahnen und des in denselben liegende Privatkapital von verhängnisvollen Folgen sein und damit auch dem schweizerischen Kredite im allgemeinen einen schweren Schlag versetzen. Es klingt wie eine Ironie, wenn die Botschaft des Bundesrates als Motiv des Gesetzes auch die Bekämpfung der Fluktuationen in den Zensus der Aktien und Obligationen anführt.“

## 5. Übergang der Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund.

„Sein sehnlichster Wunsch ist es gewesen, das Unternehmen, das er aus der Taufe gehoben, das er ohne Selbstüberhebung *sein* Unternehmen nennen durfte, auch zu Grabe zu geleiten. Es sollte nicht mehr sein. Die Feder ist der müden Hand entglitten, bevor sie

<sup>1)</sup> Memorial an den Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins betreffend die Gütertarife der Eisenbahnen, 1883, Seite 21.

den Totenschein der Gesellschaft unterschreiben konnte, dass er aber bis in die letzten Wochen für die Interessen der Gesellschaft gewirkt und gearbeitet und mit klarem, ungetrübtem Blick die Lineamente des freihändigen Rückkaufes gezeichnet hat, das wissen die zu würdigen, die an seiner Seite gearbeitet haben.“ (Ständerat Dr. A. Hoffmann am Grabe Wirth-Sands.)

Nach der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 25. März 1897 betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen war für die Vereinigten Schweizerbahnen der konzessionsmässige Reinertrag im Durchschnitt der Jahre 1886—1895 und 1888—1897 wie folgt berechnet:

Jahre	Rechnungs-	Ausgleichung	Konzessions-	Differenz
	mässiger	des Reiner-	mässiger	von Jahr
	Reinertrag	ertrages für	Reinertrag	zu Jahr
	Fr.	eröffnete	Fr.	Fr.
		oder abgegan-		
		gene Linien		
<b>Rechnungsperiode 1886—1895</b>				
1886 . . .	3,458,258	—	3,458,258	—
1887 . . .	3,401,225	—	3,401,225	— 57,033
1888 . . .	3,635,932	—	3,635,932	234,707
1889 . . .	3,848,940	—	3,848,940	213,008
1890 . . .	3,579,304	—	3,579,304	— 269,636
1891 . . .	3,175,844	—	3,175,844	— 403,460
1892 . . .	3,137,082	—	3,137,082	— 38,762
1893 . . .	3,676,093	—	3,676,093	539,011
1894 . . .	3,813,541	—	3,813,541	137,448
1895 . . .	3,656,746	—	3,656,746	— 156,795
Durchschnitt				
per Jahr .	3,538,297	—	3,538,297	22,054
<b>Konzessionsmässige Rechnungsperiode 1888—1897</b>				
(Wahrscheinliche durchschnittliche Zunahme des konzessionsmässigen Reinertrages in den Jahren 1896-1897 = Fr. 51,696.)				
Konzessionsmässiger Reinertrag der Jahre 1888—1895 = Fr. 28,523,482				
Mutmasslicher Reinertrag der Jahre 1896—1897 =				
2 × 3 656 746 + 3 × 51 696 = . . . „ 7,468,580				
Summa Fr. 35,992,062				
<b>Durchschnittlicher Reinertrag der Jahre 1888-1897 = Fr. 3,599,206</b>				

Die Bilanz auf Ende 1895 sah folgende Hauptposten vor<sup>1)</sup>:

**Aktiven:** Baukosten der im Betriebe stehenden Linien: 80.<sup>29</sup> Millionen Franken; zu amortisierende Verwendungen: 7.<sup>41</sup> Millionen Franken; verfügbare Mittel: 7.<sup>36</sup> Millionen Franken. Total der Aktiven: 97.<sup>31</sup> Millionen Franken.

<sup>1)</sup> Vgl. III, 2. Die Entwicklung der Vereinigten Schweizerbahnen im Lichte der Zahlen.

**Passiven:** Aktienkapital: 40 Millionen Franken; konsolidierte Anleihen: 44.<sup>39</sup> Millionen Franken; schwebende Schulden: 6.<sup>37</sup> Millionen Franken; Spezialfonds: 6.<sup>3</sup> Millionen Franken.

Auf Ende 1895 machten die *Baukosten* der im Betriebe stehenden Linien 80.<sup>28</sup> Millionen Franken aus, und zwar betragen sie für die Bahnanlagen und die festen Einrichtungen 53.<sup>88</sup> Millionen Franken, für den Oberbau 12.<sup>64</sup> Millionen Franken, das Rollmaterial 12.<sup>23</sup> Millionen Franken, das Mobiliar und die Gerätschaften 1.<sup>32</sup> Millionen Franken.

Wie bei der Centralbahn und der Nordostbahn hat der Bundesrat auch bei den Vereinigten Schweizerbahnen als Voraussetzung einer *gütlichen Verständigung* die Übernahme sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft durch den Bund verlangt. An der Hand der Bilanz auf Ende des Jahres 1900 wurden sämtliche Posten einer einlässlichen Prüfung unterzogen, wobei sich Differenzen in Plus und Minus ergaben. Das *Resultat der kontradiktorischen Erörterung* der verschiedenen Posten war:

**a. Aktiven.**

**Verfügbare Mittel.**

Kassa, Wechsel und Bankguthaben .	Fr. 1,676,660
Wertschriften (Mehrwert gegenüber der Bilanz Fr. 51,193) . . . . .	„ 1,197,045
Liegenschaften (Mehrwert gegenüber der Bilanz Fr. 312,000) . . . . .	„ 1,389,503
Materialvorräte (abzüglich der dem Bund unentgeltlich zu überlassenden im Werte von Fr. 900,000) . . . . .	„ 1,241,886
Verschiedene Debitoren (reduziert um Fr. 52,650) . . . . .	„ 1,318,888
	<hr/>
	Fr. 6,823,982

**b. Passiven.**

**Konsolidierte Anleihen.**

4 % . . . . .	Fr. 42,060,375	
5 % . . . . .	„ 940,800	
3 % . . . . .	„ 401,500	
	<hr/>	Fr. 43,402,675
<b>Schwebende Schulden</b> (Fr. 100,000 weniger als in der Bilanz angegeben)	„ 4,015,601	
<b>Aktivsaldo mit Inbegriff der für 1900 ausbezahlten Dividende</b> . . . . .	„ 2,327,324	
	<hr/>	Fr. 49,745,600

Durch Vertrag vom 22. November 1901 ging dann die Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen durch *freihändigen Ankauf* an den Bund über. Nach Art. 2 des Vertrages zahlte der Bund der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Abtretung ihres Vermögens im Sinne von Art. 1 des Vertrages vom 30. Juni 1902 Fr. 40,220,000, und zwar wie folgt:

„1. Fr. 22,000,000 in nominell Fr. 22,000,000  $3\frac{1}{2}\%$  Obligationen des eidgenössischen Staatsanleihe von 1899 (sogenanntes Bundesbahnanleihen), *al pari*, in Titeln zu Fr. 1000 mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1901 an.

2. Fr. 18,220,000 in bar, Wert 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu  $3\frac{1}{2}\%$  bis zum Tage der Zahlung. Überdies bleibt der Saldo vortrag der Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für das Jahr 1900 im Betrage von Fr. 127,324 zur freien Verfügung der Gesellschaft.“

Das Schwergewicht der Unterhandlungen ruhte auch bei den Vereinigten Schweizerbahnen auf den *Abzügen*, die der Bund aus verschiedenen Titeln geltend zu machen beanspruchte. Der Vizepräsident des Verwaltungsrates, Ständerat Dr. A. Hoffmann, bemerkte im Bericht an den Verwaltungsrat<sup>1)</sup> mit Bezug auf den *Zahlungsmodus*: Schon bei Beginn der Verhandlungen war von der bundesrätlichen Delegation betont worden, dass der Kaufpreis in  $3\frac{1}{2}\%$  prozentigen Bundesbahn-Obligationen bezahlt werde, dass jede Diskussion darüber, ob nicht, wie bei der Centralbahn, eine 4prozentige Rente als Zahlungsmittel gewährt werden könne, ausgeschlossen sei. „So hart es ist, dass bei der einen Bahngesellschaft ein für die Aktionäre so überaus günstiger Zahlungsmodus vereinbart wurde, bei einer andern innert Jahresfrist ein so ungünstiger, so konnte man sich der Einsicht doch nicht verschliessen, dass diese Änderung eben in der Gestalt des Geldmarktes seine objektive Begründung finde, und dass wir in einem Zeitpunkte der stetig sinkenden Tendenz des Zinsfusses nicht die gleichen Anforderungen stellen konnten wie die Centralbahn, die zu einer Zeit kontrahierte, als der Zinsfuss am höchsten stand.“

Die Vereinigten Schweizerbahnen teilten in dieser Beziehung das Schicksal der Nordostbahn, bei welcher ebenfalls alle Versuche, bessere Bedingungen zu erwirken, fruchtlos geblieben waren, nur dass sich seit dem Abschlusse des Nordostbahn-Vertrages (1. Juni 1901) die Verhältnisse noch insoweit für die Vereinigten Schweizerbahnen ungünstiger gestaltet hatten, als der

Kurs der  $3\frac{1}{2}\%$  prozentigen Bundesbahn-Obligationen stetig gestiegen und 99 sogar überstiegen hatte. Alle Versuche, einen für die Vereinigten Schweizerbahnen günstigeren Übernahmskurs zu erzielen, scheiterten an der kategorischen Ablehnung des Bundesrates; der Verwaltungsrat musste es unter diesen Umständen noch als ein Entgegenkommen betrachten, dass der Bund sich bereit erklärte, wenigstens einen Teil des Kaufpreises, Franken 18,000,000, in bar zu bezahlen.

Ständerat Dr. Hoffmann wies an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. Januar 1902, die über den freihändigen Rückkauf zu beschliessen hatte, nach, dass im Vergleich zur Nordostbahn die Abzüge oft als zu gross bezeichnet werden. Der Vergleich sei aber nicht zutreffend, weil bei der Nordostbahn, die nach dem Anlagekapital zurückgekauft wurde, nur Abzüge wegen unbefriedigenden Zustandes der vorhandenen Objekte, nicht aber auch wegen der fehlenden Objekte, wie bei den Vereinigten Schweizerbahnen, gemacht wurden.

Die Versammlung genehmigte diskussionslos die Anträge des Verwaltungsrates.

## 6. Wirth-Sands Tätigkeit in der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen.

Mehr als 40 Jahre lang hatte Wirth-Sand die oberste Leitung der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen inne; er war der erste und letzte Präsident des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, der an der Wiege des Unternehmens gestanden und schliesslich noch die Rückkaufverhandlungen eingeleitet hat. Mit Recht bemerkt der letzte Bericht der Vereinigten Schweizerbahnen, Wirth-Sand habe so recht als die *Verkörperung des Unternehmens* gelten können.

Nach der Gründung der Vereinigten Schweizerbahnen (April 1857) stand der neuen Gesellschaft ein Verwaltungsrat vor und an dessen Spitze als Präsident Wirth-Sand, ferner ein dreigliedriges Direktionskomitee als Ausschuss des Verwaltungsrates. Allein schon im Jahre 1858 fand man sich veranlasst, das letztere durch einen Generaldirektor zu ersetzen, der nicht zugleich Mitglied des Verwaltungsrates sein konnte. Vom August 1859 bis Ende 1860 wurde diese Stelle von J. Michel und von Anfang 1861 an zuerst provisorisch von dem Verwaltungsratspräsidenten bekleidet. Mit dem Jahre 1862 übernahm Wirth-Sand dieses Amt definitiv unter Beibehaltung der Stellung eines Präsidenten des Verwaltungsrates. Eine solche *Personalunion* wäre heute nicht mehr denkbar; sie war eine Folgeerscheinung der

<sup>1)</sup> An die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 21. Januar 1902.

damaligen Verhältnisse und gab dem Inhaber der beiden Posten eine ungeheure Macht in die Hände. Dietler sagt, diese Organisation habe sich bis zum Jahre 1874 bewährt; in diesem Jahre wurde eine dreigliedrige Generaldirektion und der bisherige Generaldirektor Wirth-Sand als Präsident der erstern gewählt. Wirth-Sand schreibt in seinem Lebensabriss:

„Im Jahre 1876 oder 1875 ging das Präsidium des Verwaltungsrates von mir auf meinen guten, alten Freund, Herrn Landammann Höfliger über, und ich hatte das Amt der Generaldirektion beibehalten. Seines Gesundheitszustandes wegen konnte er es aber schon längst nicht mehr führen, und liegt dasselbe nun neuerdings in meiner Hand.“

Im Jahre 1884 trat eine nochmalige Änderung ein, indem Herr Wirth-Sand das Präsidium des Verwaltungsrates und damit die Oberleitung und die Oberaufsicht über die Geschäftsführung wieder übernahm.

In dem letzten Geschäftsberichte der Vereinigten Schweizerbahnen (1901), der einen dreissig Zeilen umfassenden Nachruf auf Wirth-Sand enthielt, sind diese vielfachen Änderungen in der obersten Leitung wie folgt geschildert: „Als sich die Wünschbarkeit *grösserer Zentralisation* der Verwaltung zeigte, wurde ein Generaldirektor bestellt, dessen Amt, nachdem es kurze Zeit von Herrn Michel, einem Vertrauensmann der „Réunion financière“, bekleidet worden war, im Jahre 1861 wiederum Herrn Wirth-Sand übertragen wurde. Die Stelle eines Präsidenten des Verwaltungsrates hat Herr Wirth-Sand nur vorübergehend, von 1874 bis 1885, einem andern überlassen. Nachdem schon im Jahre 1885 die unmittelbare Betriebsleitung einer Direktion übertragen, das Finanz- und Rechnungswesen aber von derselben getrennt und nebst der Oberleitung des ganzen Unternehmens dem Präsidenten des Verwaltungsrates vorbehalten worden war, als welcher neuerdings Herr Wirth-Sand funktionierte, wurde, als dieser, in sein 80. Altersjahr eingetreten, von einem Teil der Arbeit weiter entlastet zu werden wünschte, im Jahre 1896 ein Direktionskollegium von drei Mitgliedern geschaffen, dem in seinem Geschäftskreis, speziell demjenigen des eigentlichen Betriebsdienstes, selbständige Kompetenzen erteilt wurden. Herr Wirth-Sand behielt aber als Präsident des Verwaltungsrates auch jetzt noch den Entscheid in gewissen wichtigern Angelegenheiten, insbesondere im *Finanzwesen*, ebenso die Oberaufsicht über die ganze Geschäftsführung. Daneben beschäftigte er sich seit der Ankündigung des Rückkaufes der Bahn durch den Bund mit den Vorarbeiten für den Verkauf der Vereinigten Schweizerbahnen, einer sehr ausgedehnten Aufgabe, die er mit gründlichster Sorgfalt und Genauigkeit bis in alle Details durchführte. Herr Wirth-

Sand hat es verstanden, die Vereinigten Schweizerbahnen in den schwierigsten Zeiten mit sicherer Hand durch alle Gefahren hindurch mit Zähigkeit und strenger Sparsamkeit schliesslich zur finanziellen Erstarkung zu führen und sich dadurch ein dankbares Andenken gesichert.“

Der langjährige Sekretär Wirth-Sands, Dr. Seiler, jetzt Bundesbahn-Direktor, schrieb uns über die besondern Gründe dieser Doppelstellung: „*Kein Mitglied des Verwaltungsrates hatte sich bisher so eingehend mit der ganzen Verwaltung beschäftigt als Wirth-Sand*, es war deshalb auch bald entschieden, dass ihm die Generaldirektorstelle übertragen werden solle. Damit war nun natürlich die Konsequenz verbunden, seine ganze Arbeitskraft der Eisenbahn zu widmen und die kaufmännische Tätigkeit aufzugeben. Der Entschluss hierzu scheint ihm nicht ganz leicht gewesen zu sein, denn anfänglich lehnte er die Wahl als Generaldirektor ab, und erst nach zwei Jahren, auf den 1. Januar 1861, konnte er sich zur Annahme des Postens entschliessen, unter Beibehaltung seiner Stellung als Präsident des Verwaltungsrates. Nur vorübergehend hat er diese Präsidentenstelle einem andern überlassen, nämlich von 1874 bis 1885, als eine Generaldirektion von drei Mitgliedern, mit Wirth-Sand als Präsident, geschaffen wurde. Die Gewohnheit, an oberster Stelle zu stehen und in allen Angelegenheiten das entscheidende Wort zu haben, liess ihn schon 1885 eine neue Organisation finden, nach der zwar die Geschäftsleitung einer Direktion übertragen war, das Finanz- und Rechnungswesen aber von ihm direkt geleitet und ihm überhaupt die ganze Oberleitung des Unternehmens übertragen war.“

Wir lassen im übrigen noch folgende zwei Briefe folgen:

St. Gallen, 9. April 1859.

An Herrn Wirth-Sand, Präsidenten des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen.

*Hochzuverehrender Herr!*

Der heute versammelte Verwaltungsrath hat Ihrem verehrlichen Schreiben vom 8. d. M. ungerne entnommen, dass Sie die von ihm unterm 5. l. M. getroffene Wahl Ihrer Person zum Generaldirektor unserer Eisenbahngesellschaft ausschlagen zu müssen glauben. Wenn der Verwaltungsrath auch den Gründen, welche Sie zu Ihrer Weigerung anführen, gerne Rechnung zu tragen Willens ist, so hat er dennoch sich nicht veranlasst sehen können, eine andere Wahl zu treffen, indem er von der festen Ueberzeugung geleitet ist, die Stelle eines Generaldirektors in keine bessern Hände legen zu können als

in die Ihrigen, wozu noch kommt, dass es für das ge-  
deihliche Fortbestehen unseres Unternehmens unumgänglich  
nöthig erscheint, weitem Reorganisationen im Ver-  
waltungswesen vorgängig erst die so wichtige und  
einflussreiche Personalfrage hinsichtlich der General-  
direktorstelle befriedigend gelöst zu wissen. Es hat  
daher der Verwaltungsrath seine unterm 5. April getroffene  
Wahl einfach bestätigt, in dem vollen Vertrauen, dass  
Sie sich bewogen finden werden, dieselbe anzunehmen;  
um Ihnen eine solche Entschliessung zu erleichtern, ist  
der Verwaltungsrath ganz bereit, Ihnen die erforderliche  
Zeit einzuräumen, welche Sie bedürfen, um Ihre Ver-  
hältnisse zu den anderweitigen Stellungen, in denen Sie  
sich befinden, entsprechend zu reguliren, sowie er Ihnen  
gerne alle Vollmacht erteilt, die Ihnen für die Erfüllung  
Ihrer Aufgabe zweckmässig und wünschbar erscheinende  
Aushilfe beizuziehen.

Indem wir Ihnen diese Schlussnahme, welche Ihnen  
bereits durch eine Deputation des Verwaltungsrathes  
mündlich eröffnet worden, auftragsgemäss hiemit schrift-  
lich zur Anzeige bringen, dürfen wir uns wohl nach  
den Aeusserungen, die jene Deputation mündlich von  
Ihnen entgegenzunehmen die Ehre hatte, der zuversicht-  
lichen Erwartung hingeben, eine definitive Annahms-  
erklärung von Ihnen zu erhalten.

Schliesslich haben wir Ihnen noch mitzuteilen, dass  
der Verwaltungsrath als selbstverständlich annimmt, dass  
Sie die Funktionen eines Präsidenten des Verwaltungsrathes  
und Direktionskomitees bis auf Weiteres fort-  
setzen werden.

Genehmigen Sie, Hochzuverehrender Herr! die Ver-  
sicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung.

**Für den Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen,**

Der Vicepräsident:

**Aeppli.**

Der Secretär:

**Linden.**

St. Gallen, 11. April 1859.

An den Verwaltungsrath der Vereinigten  
Schweizerbahnen in St. Gallen.

*Hochgeachtete Herren!*

Mit Ihrer verehrlichen Zuschrift vom 9. d. M. be-  
stätigen Sie die mir am gleichen Tage von Ihren Ab-  
geordneten, Herren Landammann Aeppli, Präsident Bär-  
locher und Nationalrath von Planta, gemachte Eröffnung,  
dass Sie sich bewogen gefunden haben, meinem an Sie  
gerichteten dringenden Gesuche, eine andere als meine  
Person zur Generaldirektorstelle zu berufen, nicht zu  
entsprechen, sondern einfach die am 5. April getroffene

Wahl zu bestätigen, dass Sie jedoch bereit seien, mir  
die erforderliche Zeit einzuräumen, um meine Verhält-  
nisse zu den anderweitigen Stellungen, in denen ich  
mich befinde, entsprechend zu reguliren und mir ferner  
Vollmacht erteilen, die mir für die Erfüllung meiner  
Aufgabe zweckmässig und wünschbar erscheinende Aus-  
hilfe beizuziehen.

Diesem wiederholten Beweise Ihres gütigen Zu-  
trauens, das ich in hohem Masse anerkenne, und der  
Bereitwilligkeit, mir die Uebernahme der Direktorstelle  
möglichst zu erleichtern, muss ich nun allerdings meine  
persönlichen Wünsche unterordnen und mich entschlies-  
sen, die Stelle eines Generaldirektors, jedoch immerhin  
unter folgenden Reservationen, die ich schon Ihren  
Herren Abgeordneten zu eröffnen die Ehre hatte, an-  
zunehmen:

- 1° dass es mir gelinge, meine Verhältnisse zu meinen  
Associés, den Herren Oberst und Bankpräsident  
Gonzenbach auf eine entsprechende Weise zu ordnen;
- 2° dass es mir ebenso gelinge, meine Verhältnisse zu  
der Deutsch-schweizerischen Kreditbank auf eine *ihr*  
und *mir* zusagende Weise zu reguliren, womit ich  
noch ausdrücklich die Erklärung verbinde, dass ich  
es durchaus meinem eigenen Ermessen vorbehalten  
muss, bei derselben, sei es in welcher Stellung es  
wolle, fernerhin zu verbleiben oder nicht. Ebenso  
muss ich mir für jetzt und für die Folge in Bezug  
auf Beibehaltung oder Annahme öffentlicher Stellen  
oder in Dingen, die meine Privatverhältnisse be-  
schlagen, freie Hand vorbehalten. Ich hoffe, Sie  
werden gegen diesen Vorbehalt um so weniger etwas  
einwenden, als Sie mir wohl zutrauen werden, dass  
ich davon nie einen solchen Gebrauch machen werde,  
der mir in der Erfüllung meiner Pflichten als General-  
direktor hinderlich sein könnte;
- 3° dass es mir gelinge, mich der Unterstützung des  
Herrn Ingenieur Michel für so lange zu versichern,  
als es mir, sowohl für mich, als für die Interessen  
der Gesellschaft notwendig erscheint;
- 4° dass der im letzten Monat März in Paris vereinbarte  
Finanzplan vollzogen und dadurch das für unser Unter-  
nehmen noch benötigte Capital von Fr. 9,250,000  
resp. Fr. 12,000,000 wirklich realisirt werde;
- 5° dass die neue Organisation nach den Ihnen bereits  
in Ihrer Sitzung vom 5. April vorgelegten Grund-  
zügen durchgeführt und die Stellung des General-  
direktors im Besondern auf eine Ihnen und mir  
convenirende Weise festgesetzt werde.

Im Uebrigen zähle ich, Hochgeachtete Herren! auf  
Ihren gütigen Beistand und Ihr ferneres Wohlwollen.  
Ich meinerseits werde thun, was in meinen Kräften  
liegt, um das mir geschenkte Zutrauen zu rechtfertigen.

Ihrem Wunsche, dass ich in meiner bisherigen Stellung verbleiben möge, bis ich mein neues Amt antreten werde, werde ich mit Vergnügen entsprechen.

Genehmigen Sie, Tit.! die Versicherung meiner vorzüglichen Hochachtung und Ergebenheit.

Wirth-Sand.

### Schlusswort.

Der Leser dieser Studie dürfte den Eindruck empfangen haben, dass die Tätigkeit Wirth-Sands im Dienste der ostschweizerischen Eisenbahnpolitik eine ungemein vielseitige war; sein Einfluss auf die Vereinigten Schweizerbahnen von der Entstehung bis zum Rückkauf wuchs sich mit den Jahren zu einem eigentlichen Eisenbahnkönigtum im guten Sinne aus; war doch Wirth-Sands Wort vom Anfang bis zu Ende das massgebende und entscheidende. Sein umfassendes, ja einziges Wissen über alle Verhältnisse auf dem Gebiete der Vereinigten Schweizerbahnen sicherten ihm eine ganz unantastbare, fast fürstliche Stellung, pflegten doch die Verwaltungsräte vor den Verwaltungsrats-sitzungen jeweilen zu bemerken: Wir müssen wieder nach St. Gallen, um Ja zu sagen<sup>1)</sup>. Im Nationalrate gehörte er jener Korona an, der Sulzer den Namen „Eisenbahnbaronie“ gab<sup>2)</sup>. Dass Wirth-Sand ein feiner parlamentarischer Debatter war, darüber belehrt uns das Protokoll der Bundesversammlung; seine Rede in der Gotthardfrage ist heute noch ein Meisterstück geschickter und eindringlicher parlamentarischer Beredsamkeit. Die Opposition gegen den Gotthard hat ihn später nicht abgehalten, dafür einzutreten, dass die Gotthardbahn-Gesellschaft mit Bundeshülfe aus der schweren Krise herausgeführt werde.

Beim Tode Wirth-Sands hat seine Tätigkeit in der ganzen Schweiz reiche Anerkennung gefunden. Im Nekrolog der „Neuen Zürcher Ztg.“ schrieb Bankdirektor Paul Gygax u. a.: „Wirth war der Diktator der Vereinigten Schweizerbahnen, die eigentliche Seele der Gesellschaft, ein Mann von grossartigem Wissen und Können, das in seiner reichen Erfahrung Begründung fand.“

„Nichts ist selbstverständlicher, als dass ein Mann von seinem Charakter und seiner Stellung ebenso viele Neider als Feinde hatte. Der unbeugsame Wille wurde ihm als Hartnäckigkeit ausgelegt. Die Kämpfe, die er im Interesse des von ihm geleiteten Unternehmens oft gegen die Ansprüche der eigenen Landesgegend

führen zu müssen glaubte, kosteten ihm zeitweilig die Popularität. Aber im Grunde blieb das st. gallische Volk stolz auf den kraftvollen und zäh ringenden Mitbürger. In den letzten Jahren verstummten langsam, wenn nicht die Kritik, so doch die Anfeindungen, und Wirth hatte die Freude, die seltenen Vorzüge seines fest in sich geschlossenen Wesens und sein verdienstvolles Wirken auch von solchen öffentlich anerkannt zu sehen, die ihn früher leidenschaftlich bekämpft hatten.“

Im Nekrolog Redakteur Baumbergers, der bei aller Kritik Wirth-Sand doch Gerechtigkeit widerfahren liess, findet sich eine Stelle, die als Dokument zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik Wirth-Sands aufzuheben ist. Baumberger hatte in der „Ostschweiz“ wieder einmal die Eisenbahnpolitik Wirth-Sands heftig angegriffen; das zog ihm, acht oder neun Jahre vor dem Tode des st. gallischen Eisenbahnpolitikers die Einladung zur ersten Konferenz mit dem Angegriffenen zu. Über die Art, wie Wirth-Sand seine eigene eisenbahnpolitische Tätigkeit kritisierte, lassen wir nun Baumberger reden: „Ich legte ihm offen dar, dass ich es nicht verstehen könne, wie die Vereinigten Schweizerbahnen schon früher auf den Ausbau ihres Netzes so wenig bedacht gewesen seien, und nun auch wieder. Da sagte Wirth-Sand: „Die heutige Generation scheint keine Ahnung mehr zu haben, wie es damals war. Ich habe gewiss auch einen Ausbau des Netzes gewollt; aber lange Jahre fehlte es an Geld und Kredit hierfür, und es kostete Arbeit genug, das Bestehende notdürftig über Wasser zu halten<sup>1)</sup>. Und nun im einzelnen: Man wirft mir vor, für die Vereinigten Schweizerbahnen Rorschach-Romanshorn im Stiche gelassen zu haben und weiss nicht, dass ich diesen Preis mit blutendem Herzen bezahlen musste, um die viel wichtigere Einfahrt in Winterthur von der Nordostbahn zu erhalten. Man sagt, ich hätte den Ausbau im Kanton Glarus versäumt, weiss aber nicht, wie man dort mir ab der Hand ging. Man klagt, ich habe dem bündnerischen Alpen-durchstich entgegengebaut, hat aber keine Idee davon, wie viel ich getan habe, dass es zu diesem Durchstich komme, und dass erst doch einige Aussicht auf ihn vorhanden sein musste, ehe man Zufahrtslinien baut.“ „Aber“, sagte ich weiter: „in bezug auf den Betrieb sind die Vereinigten Schweizerbahnen ebenfalls zurück. Wir haben ja nicht einmal rechte Schnellzüge.“ Darauf entgegnete er etwas erregt: „Ja so sind die jungen Leute in unserer Stadt St. Gallen. Sie meinen immer, St. Gallen sei ein Paris oder ein London.“ Baumberger bemerkte dann zu der Unterredung: Diese Äusserungen seien darum angeführt, um zu zeigen, worin Wirth-Sand

<sup>1)</sup> Landammann Blumer im Nekrolog der „Glarner Nachrichten“.

<sup>2)</sup> Nekrolog der „Ostschweiz“.

<sup>1)</sup> „Ostschweiz“ Nr. 229, 3. Oktober 1901.

mit Unrecht angegriffen wurde, aber auch, wo er rückständig wurde. Ich sagte ihm, man sollte nicht das Interesse der Aktionäre in erste Linie stellen, sondern das Interesse des öffentlichen Verkehrs. Darauf erwiderte er barsch: „Ich bin der erste Beamte der Aktionäre und als solcher ist es meine erste Pflicht, ihre Interessen so treu zu hüten, als ich kann, so lange der Gewinn nicht übermässig ist.“

Trotz der vielfachen Verkennung und mannigfachen Kränkungen, die er erfahren musste, hat Wirth-Sand den Kopf stets oben behalten. In den kurzen Aufzeichnungen über seinen Lebenslauf, die leider seine Tätigkeit als Eisenbahnfachmann äusserst dürftig berücksichtigen — leider sagen wir, denn was hätte er der st. gallischen Eisenbahngeschichte alles Wertvolle hinterlassen können — führte der Greis bittere Klage. Er schrieb u. a.: „Während die Vereinigten Schweizerbahnen jahrelang mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, stand unsere Nachbarbahn in höchstem Glanze; sie teilte grosse Dividenden aus, baute viele neue Linien, und mit Achselzucken schaute man auf die blöden Vereinigten Schweizerbahnen herunter und ihre unfähige Verwaltung. Während langer Zeit musste ich es mir gefallen lassen, als an Tüchtigkeit, Geschick und energischer Initiative *weit* unter die Nordostbahndirektoren gestellt zu werden und vielleicht am allermeisten in St. Gallen selbst. Ich konnte und wollte mich nicht irre machen lassen. Ich wusste, dass ich recht und nach bestem Wissen handelte und meine Pflicht erfüllte, ich wusste, dass wenn die Vereinigten Schweizerbahnen ähnliche Wege einschlagen würden, wie es von fast allen andern Bahnen in den siebziger Jahren geschehen ist, sie unabänderlich zugrunde gehen müssten. Ich ging daher ruhig und entschieden meinen Weg, unterstützt von weitaus der Mehrzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates, und endlich, endlich hat es für die Vereinigten Schweizerbahnen getagt. Es ist immer heller geworden, und heute ist ihr Ansehen und das Vertrauen in ihre Solidität und in ihre Verwaltung in der ganzen Schweiz fest begründet. Es ist das, ich bekenne es, die schönste Genugtuung, die mir zuteil werden konnte, und ich bin in dem Glauben und in der Überzeugung aufs neue bestärkt worden, dass treue, gewissenhafte und unermüdliche Erfüllung seiner Pflichten schliesslich auch das Schwerste überwindet.“

In dem vieljährigen Kampf um die Ostalpenbahn opferte Wirth-Sand den besten Teil seiner Kraft, ohne einen positiven greifbaren Erfolg zu ernten; und wie unverzagt wandte er sich, nachdem der Kanton Tessin die Konzession verweigerte, dem Splügen zu. Vor solcher Tatkraft und Ausdauer sollte auch der Gegner sich verneigen; diese seine Tätigkeit in der Ostalpenbahnfrage allein sollte unseres Erachtens Wirth-Sand, als

dem tapfersten Streiter für die st. gallischen Eisenbahn-Interessen, einen Ehrenplatz in der Geschichte des Kantons St. Gallen sichern. Das Lukmanier-Projekt hatte, wie der jetzige Bundesrat Dr. Hoffmann an der Bahre Wirth-Sands ausführte, deshalb keinen Erfolg, weil eine mächtigere Interessen-Koalition den Sieg davontrug. Gegen diese konnte weder die aufgewendete ungeheure Arbeit und Energie, noch die Geisteskraft Wirth-Sands und seiner Mitkämpfer aufkommen; es soll aber nicht verschwiegen werden, dass, wie aus dem Briefverkehr Wirth-Sands klar hervorgeht, die führenden Köpfe der Lukmanier-Bewegung durch allerlei Rivalitäten und Eifersüchteleien eine geschlossene Aktion erschwerten.

Der alternde Wirth-Sand ist nicht allen Fortschritten auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes mehr willig gefolgt; seine innerliche Abneigung gegen die Finanzen belastende Reformen war aus den Jahren der schweren Krisen heraus zu erklären und aus einem Geiste der Sparsamkeit heraus, der für die Gesellschaft nachweisbar viel Gutes wirkte.

Jene, die für Wirth-Sand wenige Worte der Anerkennung, sondern nur ein vollgerütteltes Mass von Kritik übrig haben, sollten nicht vergessen, dass er sein ganzes Leben uneigennützig in den Dienst des Unternehmens stellte, sich gleichsam mit der Gesellschaft identifizierte, und seine Arbeitskraft zeitweise sogar ohne Entgelt der Gesellschaft widmete. Nicht zu vergessen ist, dass Wirth-Sand auch an dem baldigen Zustandekommen der Arlbergbahn hervorragenden Anteil hatte, und dass durch den Anschluss an diese grosse internationale Verkehrslinie für die Vereinigten Schweizerbahnen bessere Zeiten anbrachen.

Und nun eine letzte Frage. Hat *St. Gallen* seinen Wirth-Sand in der schweren Arbeit unterstützt, hat es kraftvoll mitgewirkt an der Verwirklichung der von Wirth im Interesse der st. gallischen Verkehrspolitik als richtig anerkannten Politik? Nach dem Studium des mir vorgelegenen Tatsachenmaterials kann ich die Frage nicht ohne weiteres beantworten. So viel ist sicher, dass Zürich seinem grossen, eisenbahngewaltigen Alfred Escher einen ganz andern Rückhalt bot und dass auch stärkere finanzielle Machtmittel zu Gebote standen. Die Rivalitäten unter den Männern, die eine und dieselbe Sache verfochten, hat auch nicht dazu beigetragen, die Position der Vereinigten Schweizerbahnen im Kampfe gegen die Nordostbahn zu stärken. Es soll nicht geleugnet werden, dass Wirths autoritäres Wesen nicht immer half, Meinungsdivergenzen zu glätten.

Bei der Beurteilung der Tätigkeit der Vereinigten Schweizerbahnen müssen gerechterweise die enormen Opfer gewürdigt werden, welche die Gesellschaft zur Zeit der Fusion und in den nachstehenden Jahren bringen

musste, um das Zustandekommen des Unternehmens und die weitere Entwicklung zu ermöglichen. Die Gesellschaft war also gleichsam „erblich belastet“, und sie hatte, wie wir glauben nachgewiesen zu haben, ungeheure Mühe, sich allmählich aus der schwierigen Lage herauszuarbeiten. Dass ihr das gelungen ist, wird auch ein Ruhmestitel Wirth-Sands bleiben; allerdings halfen die allgemeinen Verhältnisse, vor allem die wachsende Verkehrsentwicklung und die bedeutende Erstarkung des ostschweizerischen Wirtschaftsgebietes, an dieser günstigen spätern Entwicklung am meisten mit.

Wie immer man die Eisenbahnpolitik Wirth-Sands beurteilen mag, auch seine Gegner werden nicht in Abrede stellen können, dass seine Wirksamkeit Züge von imponierender Grösse aufweist und seine Tätigkeit dem Kanton St. Gallen zum Segen gereicht. Möchte dieser Aufsatz, der sich auf die historischen Tatsachen gründet, dazu beitragen, dass das Urteil über das Wirken unseres grossen Landsmannes ein gerechtes werde und ihm in den Herzen des St. Galler Volkes für die Hingebung während eines Menschenlebens die treue, ehrende Anerkennung, auf die er Anspruch hat, zuteil wird!

