

Wenn aber ein routinirter und bemittelter Unternehmer ein Offert auf die Uebernahme des Baues der Gotthardbahn um die veranschlagte Bausumme, oder um weniger als diese stellen will oder bereits gestellt hat, so darf darin wohl nur eine wesentliche Bekräftigung dafür erblickt werden, dass die berechnete Summe zulänglich ist, es gibt dann aber umsoweniger noch eine Rechtfertigung dafür, in ein solches Offert einzutreten, und zwar umsoweniger, als es ja auf flacher Hand liegt, dass ein Offert, welches derzeit ein Generalunternehmer einreicht, von diesem in Rechnung auf die gegenwärtige Zwangslage der Gotthardbahn-Gesellschaft bemessen und gestellt wird, dass dasselbe also schon deshalb nicht als so günstig gelten kann, wie es in anderer Lage und bei lebhafter Concurrenz gestellt sein würde. Ich halte es deshalb unter allen Umständen für durchaus geboten, vorerst eine allgemeine Ausbietung der Bauarbeiten der Gotthardbahn vorzunehmen und zu derselben sowohl Kleinunternehmer wie Generalunternehmer zuzulassen. (Zu einer solchen Ausbietung ist in diesem Jahre noch vollkommen Zeit). Erst wenn das Ergebniss weitester Concurrenz und der Unterschied der für beide Systeme erzielten Resultate vorliegt, ist es möglich, den Weg zu bestimmen, der der geeignetste ist, um zu einem möglichst billigen und soliden Bau zu führen.

Ich glaube hier auch den rege gewordenen Gedanken nicht unbesprochen lassen zu dürfen, einen Generalunternehmer bei Uebernahme des Baues zu verpflichten, einen Theil seines Guthabens mittels Effecten der Gotthardbahn und zwar mittels Obligationen zweiter Hypothek anzunehmen. — Wenn ein Unternehmer auf diese Bedingung eingehen sollte, so würde ich darin nur einen Beweis dafür erblicken, dass er überzeugt ist, den Bau um die gleiche oder doch um den weitaus grössten Theil dieser Summe billiger ausführen zu können, als sein Angebot lautet; denn auf Obligationen zweiter Hypothek, welche die Verwaltung selbst nicht zu verwerthen vermag, kann zu einer Zeit, wo Obligationen erster Hypothek nur noch 50 % ihres Werthes haben, ein Geschäftsmann, der auf Geldgewinn ausgeht und mit baarem Geld arbeiten muss, unmöglich als effective Bezahlung, sondern nur als ein allfälliges Superplus in Rechnung stellen. Es würde daher durch eine derartige Herausgabe von Obligationen die Gesellschaftsschuld, ohne eine effective Gegenleistung und Besitzerhöhung zu erreichen, empfindlich belastet werden, abgesehen davon, dass durch so gestaltete Herausgabe von Obligationen in fremde Hand dem Credit des Unternehmens eine eminente Gefahr bereitet würde.

ad. 4. Directe Betheilung der Bundesbehörde durch Delegirte an der Oberleitung der Ausführung des Baues.

Es wolle mir gestattet sein, ohne mir im mindesten die Competenz und den Beruf, in die Fragen der Organisation und der Aufsicht des Unternehmens hinein zu reden, anmassen

zu wollen, im Nachstehenden meine ganz subjective Ansicht über dieselbe, soweit sie die Interessen der baulichen Thätigkeit und Pflichten des ausführenden Ingenieurs berühren, niederzulegen.

Zur erspriesslichen Durchführung eines so grossen und schwierigen Werkes — wie der Bau der Gotthardbahn — bedarf es nothwendig einer starken unabhängigen Leitung. Rasche unmittelbare Entschlüsse, energisches aus dem Gefühl unmittelbarer Pflicht und Verantwortung hervorgehendes Handeln sind unerlässliche Mittel und Bedingungen, um die vielfachen an einem solchen Werke thätigen Kräfte zu erspriesslichem Zusammenwirken zu vereinigen, und den rationellen Zusammenhang und das richtige Ineinandergreifen aller Thätigkeit und Arbeit herbeizuführen und zu erhalten, um den gehörigen Fortgang des Bauwerkes zu sichern, und endlich, um die Gefahren schadenbringender Ereignisse rechtzeitig und ausgiebig abzuwenden. Bei ängstlichem, an die Zustimmung Vieler gebundenem Handeln geschieht es nur zu leicht, dass, um der Wahrung nebensächlicher Bedingungen oder Formalitäten wegen, wichtige und grosse Massnahmen verworfen und versäumt werden und an die Stelle sachlicher Gründe, welche für solche sprechen, — Gründe der Opportunität und Convenienz den Ausschlag geben, und dass schliesslich Niemand für das Gelingen zur Verantwortung gezogen werden kann. Wenn nun bei einer die Fortführung eines fertigen Organismus leitenden Administration ein auf collegialische Beschlüsse angewiesenes und an einen festnormirten und streng vorgezeichneten, wenn auch umständlichen Geschäftsgang gebundenes Verwaltungssystem als die erste und vortheilhafteste Bedingung zur Erzielung guter Erfolge gelten kann, so ist dies bei blosser Durchführung einer einmaligen in ihren Grundlagen bereits festgestellten Aufgabe — bei der Schaffung oder Errichtung eines Werkes wie der Bau einer Eisenbahn — durchaus nicht der Fall. Es ist vielmehr durch die Erfahrung hinlänglich dargethan, dass die Grundsätze, welche bei der Leitung des Betriebes einer Bahn, wo es sich um die Erhaltung und Exploitation des Bestehenden handelt, die vorherrschenden sein müssen, sich für den Bau nicht eignen. — Der Bau ist ein Ausnahmezustand, der sich der normalen Bahnverwaltung gegenüber verhält, wie der Krieg gegenüber der Armeeverwaltung im Frieden; — sobald das Project festgestellt und der zulässige Aufwand begrenzt ist, wird ein rasches und kurzes, persönliches und unmittelbares Verfahren erfordert, und das Werk kann nur dann mit einem glücklichen Erfolg gekrönt werden, wenn die Leitung in kräftiger, durch den Zwang einer weitläufigen Geschäftsordnung und eines langen Instanzenzuges nicht unnöthig gebundenen oder gar durch Misstrauen gelähmten Hand liegt.

Betrachtet man nun die Umstände, unter denen die Verwaltung der Gotthardbahn in ihrer bestehenden Organisation den Bau der neuen Linien durchzuführen haben wird, so wird man sofort auf die Bedingungen aufmerksam, welche im Nachtragsvertrag der Subventionsstaaten betreffend der von der h. Bundesbehörde zu handhabenden Oberaufsicht gestellt sind; es heisst darin: «Die schweizerische Eidgenossenschaft wird die allgemeine Verpflichtung

» übernehmen, die Vorschriften der gegenwärtigen Uebereinkunft bezüglich des Baues der Gotthardbahn ausführen zu lassen. Ueberdies sind die Baupläne und Anschläge der Genehmigung des Bundesrathes zu unterbreiten, welchem die Gesellschaft auf jedesmaliges Erfordern und mindestens alle drei Monate Nachricht über die Verwendung ihrer Mittel, verglichen mit den Bauvoranschlägen, vorzulegen hat..... »

Diese Vertragsbestimmungen, im Zusammenhalt mit den speziellen Verbindlichkeiten, welche in der eventuellen Subventionirung der Gotthardbahn aus Bundesmitteln für die h. Bundesbehörde verknüpft sein würden, tragen eo ipso das Schwergewicht bei allen Entschlüssen und Entscheidungen bezüglich des Baues der Gotthardbahn dieser obersten Behörde zu, und es wird die Competenz der gesellschaftlichen Verwaltung nur eine sehr geringe bleiben. Wenn nun in Betracht gezogen wird, dass die Organisation sowohl dieser letztern, wie auch die des Bundesrathes wesentlich einen schriftlichen Geschäftsgang und collegialische Beschlüsse mit sich bringt, und dass überdies der Verkehr zwischen beiden Behörden durch die locale Trennung der Sitze derselben (Luzern und Bern) wesentlich erschwert wird, so dürfte es wohl durch diese besonderen Umstände angezeigt und gerechtfertigt erscheinen, wenn für den speziellen Fall, d. i. für die Ausführung des Baues der Gotthardbahn, eine aus Delegirten des Bundes und der Gesellschaftsverwaltung gebildete Aufsichtsbehörde (unter Leitung eines vom Bunde zu ernennenden Präsidenten; etwa aus 5 oder 7 Mitgliedern bestehend) ernannt würde, welche competent wäre, die ausführenden Organe der Gesellschaft direct zu leiten und zu überwachen (Analogie: eidgenössischer Schulrath). Da diese Letzteren nach der Beschaffenheit der Aufgabe sich in zwei Hauptbranchen: die administrativ-finanzielle und die technische theilen, so dürfte es zweckmässig sein, wenn auch die Aufsichtsbehörde zwei nach diesen Richtungen getrennte Abtheilungen bildete, welche den directen Verkehr bezüglich der currenten Geschäfte leichter zu handhaben im Stande sein würden als die Gesamtbehörde.

Da diese Betheiligung des Bundes an der Verwaltung einer Privatgesellschaft vorwiegend einen executiven Charakter tragen, und zur Sicherstellung öffentlicher Gelder und Interessen geschehen würde, so könnten wohl kaum politische Bedenken dagegen erhoben werden, vielleicht um so weniger, wenn die Aufforderung zu einer solchen von dem Unternehmen selbst ausgehen würde.

ad 5. Fixe Ratenzahlungen der Staatssubventionen.

Durch die Zusage der Subventionsleistung Seitens der Staaten wurde seinerzeit der Gotthardbahn die Unterlage gegeben, auf welcher sich die Gesellschaft constituirte. Als die gegenwärtige Krisis hereinbrach, haben die Staaten durch den Nachtragsvertrag vom 12. März 1878 sofort den ernsten Willen bekundet, der Gesellschaft in den nunmehr obwaltenden schwierigen Verhältnissen durch Erhöhung ihrer Subventionen diejenige Hülfe zu leisten, welche sie nach ihrer Ansicht befähigen würde, das Unternehmen zu reconstruiren und den Bau der Gotthard-Eisenbahn auf Grund des vereinbarten beschränkten Programms