

Bericht

des

Luffmannier-Komite's

an den

Verwaltungsrath

der

Vereinigten Schweizerbahnen.



St. Gallen.

Druck von Scheitlin und Zollikofer.

1861.

BAr

30

Bericht

des

Lufmanier-Komite's

an den

Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen.

Indem wir die Ehre haben, Ihnen, Tit., hiemit über den heutigen Stand des Lufmanier-Unternehmens Bericht zu erstatten, erlauben wir uns zunächst folgende historische Ausgangspunkte Ihrem Gedächtnisse wieder vorzuführen.

Bekanntlich war die Idee der Erstellung eines Schienenweges über die rhätischen Alpen und speziell über den Lufmanier schon in den vierziger Jahren aufgetaucht und von den betreffenden Landesgegenden, sowie von Sardinien und insbesondere von der Hafenstadt Genua mit großer Vorliebe aufgenommen worden. Die Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin nahmen daher keinen Anstand, den ersten Trägern derselben, Herren Oberst Lanicca und Direktor Kilius aus Chur, und der von ihnen repräsentirten piemontesischen Vorbereitungs-gesellschaft sofort die nöthigen Konzessionen zu ertheilen.

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 geriethen die damaligen Bestrebungen in Folge der Handelskrisis von 1847 und der politischen Ereignisse von 1847 und 1848 wieder in's Stocken, so daß auch die Konzessionen dahinfielen und als erloschen erklärt wurden.

Während der von den neuen eidgenössischen Bundesbehörden Anfangs 1850 angeordneten Expertise über die Erstellung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes blieb die Lufmanierfrage leider allzusehr auf sich beruhen, zumal der Hauptexperte, Herr Stephenson, sich nicht die gehörige Zeit nahm, um dieses großartige Problem an Ort und Stelle genauer zu untersuchen.

Raum hatte sich indessen die Bundesversammlung im Juli 1852 für den Privatbau der Eisenbahnen ausgesprochen, als schon im August 1852 sich in Magas eine Vorbereitungs-gesellschaft zur Ausführung dieses Unternehmens wieder bildete. Dieselbe glaubte indessen, dieses Ziel zunächst abtheilungsweise anstreben zu sollen, ohne deßhalb das Ganze je aus dem Auge zu verlieren.

Dem gemäß stellte das Programm der ehemaligen Südoßbahn bekanntlich drei Sektionen auf, wovon die erstere aus den nun bereits erstellten Linien vom Bodensee und Zürichsee nach Chur bestand, die zweite Sektion die Linie von Chur nach Locarno und die dritte Abtheilung endlich die Anschlüsse an die auswärtigen Bahnen umfaßte.

Die ehemalige Südoßbahnverwaltung 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 behufs Erlangung der erforderlichen Subsidien, und war bereits mit einer größern englischen Unternehmungsgesellschaft in Verbindung getreten, als der orientalische Krieg von 1854 den solidern Theil der Unternehmer wieder

abtrünnig machte, da überdies der Kanton Tessin mit der Konzessions-Ertheilung zu lange zögerte und Seitens 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 Theil der obenerwähnten englischen Gesellschaft, welche trotz aller am Börsenhorizonte aufsteigenden Gewitterwolken bei der Südbahn sich ferner fortbetheiligen zu können glaubte, verpflichtete sich zwar bald darauf, von sich aus die Lukmanierlinie auszuführen. Diese Unternehmer wurden aber bald ihrem Vorsatze abtrünnig und ließen die betreffenden Konzessionen im Jahre 1855 ohne Weiteres wieder verfallen, zumal sie 1856 überhaupt hier zu Land das Eisenbahnfeld gänzlich räumten.

Um das Lukmanier-Projekt indessen nicht wieder fallen zu lassen, bewarb sich hinwieder die schweizerische Abtheilung der Südbahn um die diesfällige Konzession im Kanton Graubünden, und so bildete diese letztere einen Apport, den die ehemalige Südbahn in die Fusion vom Jahre 1856 mit hinüberbrachte und an die Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen“ vererbte.

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 Rath 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 Einverständnisse später zu bezeichnenden Gesellschaft ertheile, und daß der Bund diese Konzession genehmige.“

Nachdem der Crédit mobilier von Turin die durch seine Vermittlung wieder erworbene Konzession in Tessin wegen der darin enthaltenen Bedingung einer Seitenbahn von Bellinz über Lugano nach Chiasso hatte fallen lassen, mußte man sich daher um einen andern Konzessionsbewerber umsehen, indem bekanntlich die definitive Inkrafttretung des Fusionsvertrages längere Zeit hindurch in Frage gestellt war und keine der alten Gesellschaftsbehörden unter dessen neue Verpflichtungen eingehen und als Konzessionsbewerber auftreten konnte.

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 nöthige Konzession für die Lukmanier-Linie einkommen.

Die Kreditbank von St. Gallen zeigte sich in zuvorkommender Weise bereit, gegen eine billige Provision hiezu mitzuwirken, jedoch unter der Bedingung, daß ihr einerseits auch die Konzession auf Bündnergebiet überlassen werde, und daß man ihr andererseits für alle Kauttionen, Auslagen und Verluste gut stehe.

Zu diesem Zwecke und um gleichzeitig die nöthigen 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 Pickering'schen Arbeiten auf der ehemaligen Südbahn, indem man von den Herren Aktionärs der ehemaligen St. Galler- und Glattthalbahn eine Verzichtleistung auf ihr diesfälliges Betreffniß zu Gunsten eines Lukmanier-Fonds auszuwirken suchte, weil sonst die Südbahn sich weigerte, den Nachtragsvertrag anzunehmen.

Die Generalversammlungen der beiden erstgenannten Gesellschaften gingen bereitwillig auf diesen Vorschlag ein, und so gelangte man zu einem ansehnlichen Gründungskapital für dieses wichtige Unternehmen.

Dieses Aussteuerkapital überließ die schweizerische Abtheilung des Verwaltungsrathes der „Vereinigten Schweizerbahnen“ dann bekanntlich mit Beschluß vom 19. Mai 1857 „zur freien und uneingeschränkten Verfügung zu „Lukmanier-Zwecken und ohne irgend welche Restitutionspflicht an die deutsch-schweizerische Kreditbank.“

Die Kreditbank hinwieder gesellte sich zur speziellen Leitung und Förderung dieses arbeitsreichen Unternehmens und zugleich als Mitinhaber der Konzessionen, einen Ausschuß aus dem Verwaltungsrathe der Union Suisse bei, bestehend aus den Herren

Andreas Rud. von Planta aus Samaden,
 von Schultheß-Rechberg aus Zürich,
 Voller aus Uster,
 Kiliass aus Chur und

Herrn Präsidenten Wirth-Sand aus St. Gallen, der gleichzeitig beim Ausschusse die Kreditbank
 vertrat und an deren Stelle geschäftsleitend funktionirte.

So entstand denn das sogenannte „Lufmanier-Komiteé“, das heute die Ehre hat, Ihnen, Tit., über
 seine seitherige Thätigkeit Bericht zu erstatten.

Der Moment, in dem wir unsere Aufgabe antraten, war für ein so weit greifendes Unternehmen kein sehr
 günstiger noch ermuthigender. Noch machten sich die Nachwehen des indischen Kriegs fühlbar und schon kündigten
 sich in der Börsenwelt die Vorzeichen der großen amerikanischen Geld- und Handelskrisis deutlich an. Wie denn
 bekanntlich schon seit dem Krimkriege die Blüthezeit für Aktienunternehmungen dahin geschwunden war und einer
 zunehmenden Mißstimmung des Kapitals Platz gemacht hatte.

Auch fehlte es uns an dem nöthigen technischen Material, um mit Erfolg mit einem so großartigen Pro-
 jekte aufzutreten zu können. Zwar hatten schon in den vierziger Jahren die Herren Oberst Lanicca und Ingenieur
 Carbonazzi für die oben erwähnte piemontesische Vorbereitungsgesellschaft mehrfache Terrainstudien auf der Lufmanier-
 linie vorgenommen und ein allgemeines Tracé für eine Lufmanierbahn entworfen. Diese Pläne waren aber unseres
 Wissens an die spätere englische Gesellschaft käuflich abgetreten worden und im Laufe der Jahre veraltet.

Wir glaubten daher vor Allem uns mit einem umfassenden Material ausrüsten zu sollen, auf welches
 gestützt alle möglichen technischen Kombinationen studirt und entworfen werden konnten.

Es läßt sich kaum läugnen und verkennen, daß die Frage der Ueberschienung der Alpen in den Vorurtheilen
 der Techniker wie des Publikums fast mehr Schwierigkeiten begegnete, als in den Terrainverhältnissen selbst. Wal-
 tete ja noch im vorigen Decennium vielfach die Meinung vor, daß die Schweiz überhaupt kein für Eisenbahnanlagen
 geeignetes Land sei und so kam es denn, daß, während rings um uns herum die ausländischen Bahnen an unsere
 Grenzen ausmündeten, die Schweiz bis zum Jahre 1854 nur die kleine Bahn von Zürich nach Baden aufweisen
 konnte.

Man kann sich daher kaum wundern, wenn mit Bezug auf die Ueberschienung resp. Durchbohrung der
 Alpen die Zahl der Ungläubigen Region war und die Phantasie derselben sich in allerlei abenteuerlichen Bedenklich-
 keiten erging.

Diesem Uebelstande gegenüber war nur mittelst konstatirter Thatsachen abzuhelpen und daher beschlossen wir
 vor Allem, die Realität der Verhältnisse recht anschaulich zu machen und mittelst gründlicher Terrainstudien die
 Möglichkeit und relative Leichtigkeit der Erstellung eines Schienenwegs aus dem Rheinthale nach den Becken des
 Langensees nachzuweisen und geltend zu machen.

Zu diesem Behufe beriefen wir den Herrn Oberingenieur Wetli aus Zürich, der durch seine topographischen
 Aufnahmen schon früher sich einen wohlverdienten Ruf erworben hatte.

Hr. Wetli ging im Frühjahr 1857 mit etwa 20 Meßgehülfsen gleich rüstig ans Werk, indem er, unserm
 Auftrage gemäß, mittelst leicht übersichtlicher Horizontalaufnahmen nicht nur die Terrainverhältnisse des Border-
 rheines und Blegnothales, sondern namentlich auch die ganze Bergparthie des Lufmaniers in den verschiedensten
 Richtungen sorgfältig und allseitig erforschte.

Mit Ende des Jahres 1858 übergab uns Herr Wetli sodann eine vollständige Arbeit, die als topographische
 Studien allenthalben volle Anerkennung fand. Wenn wir mit dem von ihm vorgeschlagenen Tracé, mittelst der
 Eisenbahn von Truns aus unter dem Grainagletscher nach Olivone zu gehen, uns auch nicht ganz befreundet
 konnten, so hatten wir durch die Wetli'schen Arbeiten immerhin ein reiches technisches Material gewonnen, mit welchem

wir überall die Ausführbarkeit unseres Projektes genügend belegen zu können im Falle waren, und wofür wir ihm hie- mit gern öffentlich unsere volle Anerkennung aussprechen. Der Moment, um mit demselben in die Oeffentlichkeit zu treten und für dasselbe das Kapital zu gewinnen, war somit gekommen.

Da gebot aber der berühmt gewordene Gruß des Kaisers Napoleon an den österreichischen Gesandten Hü- bner am Neujahrstage 1859 auf einmal unsern diesfälligen Bestrebungen einen kategorischen Halt. Denn Angesichts des nahenden Kriegsausbruches zwischen Piemont und Oesterreich konnte man mit einem Friedenswerke wie das vorliegende unmöglich in dem bedrohten Italien auftreten. Bis die Würfel des Kriegs gefallen und der Kampf auf Leben und Tod zwischen Piemont, als Vorkämpfer des regenerirten Italiens, mit dem nordischen Herrscher- hause entschieden war, mußte nothwendig jede auf italienische Subsidien rechnende Unternehmung eine zuwartende Stellung einnehmen.

Wir benutzten das Kriegsjahr 1859, um unterdessen unser Lufmanier-Projekt noch näher zu fixiren und, ge- stützt auf unsere Längen- und Querprofile, genauer zu berechnen und zu veranschlagen.

Mit dieser Aufgabe betrauten wir unter Anleitung des Hrn. Generaldirektors Michel unsern bewährten Hrn. Oberingenieur Pestalozzi.

Schon früher hatte Herr Giles, als Agent des Herrn Bauunternehmers Brassé, um die Erlaubniß bei uns nachgesucht, auf der Lufmanier-Linie zu seinem Privatgebrauche einzelne Vermessungen vornehmen zu dürfen. Wir bewilligten ihm dies ohne Anstand, sowie auch später noch während längerer Zeit die nähere Kenntnißnahme und Einsicht in unsere Wetli'schen Pläne, letzteres jedoch erst im Jahr 1859.

Gleichzeitig mit diesen vorübergehenden Brassé'schen Aufnahmen entwarf Herr Oberst Lanicca, wenn wir nicht irren, im Einverständnis mit Herrn Brassé einen Straßenplan für die Strecke Curaglia-Olivone. Von all' diesen Studien haben wir aber niemals Kenntniß erhalten.

Endlich verabredeten wir gegen Ende 1859 eine Konferenz von Technikern in Paris, in welcher das beim Lufmanier in Anwendung zu kommende Bau-system näher besprochen werden sollte, ohne daß übrigens die diesfälligen Beschlüsse für irgend Jemanden bindende Kraft erhalten sollten. An dieser Konferenz nahmen Theil seitens der sardinischen Regierung die Herren Somellier und Grandis, Herr Giles als Repräsentant des Herrn Brassé und unsererseits Herr Generaldirektor Michel und Herr Oberst Lanicca, den wir mit unsern sämtlichen Wetli'schen Plänen dahin abgeordnet hatten.

Bei dieser Konferenz wurde indessen nur das Projekt einer Fortführung der Eisenbahnen bis zum Fuße des Berges besprochen, wobei die Bergparthie selbst einstweilen mit einer gewöhnlichen Landstraße bedient werden sollte. Dabei bestand Herr Michel darauf, daß man die Lokomotivbahn, soweit technisch zulässig, möglichst weit den Berg hinauf führen sollte und behielt sich ausdrücklich das Protokoll offen, diesen letztern Punkt noch einer nähern Prüfung zu unterwerfen.

Als höchst erfreuliches Resultat dieser einläßlichen Prüfung stellte sich nun heraus, daß man den Lufmanier ohne alle und jede neue, noch unerprobte Erfindung, mithin durch einfache Anwendung der durch die Praxis bisher bereits bekannten und bewährten Bau- und Betriebssysteme mittelst einer durchlaufenden Lokomotivbahn ohne erhebliche Tunnels überschreiten könne. Daß ferner ein solches Projekt nicht viele Millionen mehr als das pro- jektirte mit einer Landstraße und im Ganzen nur 60—66 Millionen kosten würde, statt 80—100, wie man früher angenommen hatte. Dieses Projekt hatte überdies den doppelten Vortheil für den Handel und Verkehr, daß es in fünf Jahren vollendet sein konnte und alle Umladungen und damit verbundenen Geld- und Zeitverluste gänzlich vermied.

Angesichts dieser, in unsern Augen vortheilhaftesten Lösung glaubten wir dieses Bau-system zunächst zur Grund- lage unsers Programms machen zu sollen. Dabei behielten sich die Herren Michel und Pestalozzi selbst vor, die nähern Details später noch näher auszuarbeiten und zu vervollkommen. Dies geschah noch im Frühling des Jahres 1860 und zwar nicht ohne Erfolg, indem man die Anzahl der Rehren von 16 auf bloß sechs reduzieren konnte, welsch' letztere sechs sich alle außerhalb der Schneeregion und zudem alle auf der Südseite befanden, wo sie über-

dies an Orten angebracht sind, die zum großen Theil ohnehin als Stations- und nothwendige Haltstellen dienen können. Dabei wurde die ganze Bahnlänge von Chur nach Locarno von 190 auf 184 Kilometer reduziert.

So ausgerüstet glaubten wir mit der endlichen Kapitalbeschaffung nicht länger zögern zu sollen. Bei dem kritischen Stande aller politischen und finanziellen Geschäfte, insbesondere der Börsenverhältnisse, mußten wir uns indessen von vorneherein gestehen, daß auf irgend eine Privatbetheiligung 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 betheiligten Staatsregierungen und Eisenbahn-Gesellschaften, vor Allem auf größere Subsidien Seitens des siegreichen und mächtig gewordenen Italiens richten.

Obgleich jenseits der Alpen wie in ganz Europa Anfangs 1860 Alles noch in voller Gährung begriffen war und die öffentliche Aufmerksamkeit, sowie die Thätigkeit 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.

Wir befreuen uns, Ihnen, Tit., 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 Municipalität von Genua sehr freundliche Aufnahme gefunden hatten, erneuerte die Stadt Genua sofort ihre Subsidienzusage von 6 Millionen.

Unmittelbar darauf hinterbrachte der Minister der öffentlichen Bauten, Hr. Jacini, dem Parlament einen Vorschlag, worin er die Einsetzung einer königlichen Kommission zur Prüfung der Alpenbahnfrage im weitesten Umfange vorschlug.

Unterdessen wartete unsrer zu Hause die allemal nicht mühelose Arbeit der jeweiligen Prolongation unserer Konzessionen in Tessin und Graubünden.

Wenn schon die frühere Deponirung von Fr. 200,000 in Cautionen unsere Finanzkräfte in bedenklicher Weise geschwächt hatte, so mußten wir befürchten, bei weitem derartigen Anforderungen finanziell vollends erschöpft, oder wenigstens der nothwendigen Mittel zur schwunghaften Förderung unserer Bestrebungen völlig entblößt zu werden. Wir waren daher froh, diesmal in Bünden ohne neue Opfer wegzukommen und in Tessin nur mit weitem, späterhin eventuell zu leistenden Fr. 50,000 belastet zu werden, obgleich daselbst, wie gewöhnlich, Konkurrenz von verschiedener Art, namentlich Seitens der Gotthardsfreunde, uns die Konzessions-Ertheilung streitig machten.

In beiden Kantonen gewährte man uns eine fernere Frist, jedoch nur von einem Jahre, mit dem freundlichen Rathe, diese vielleicht letzte Frist nicht unbenutzt verstreichen zu lassen.

Eine ungleich ernstere Mahnung in dieser Hinsicht erging aber an uns von Bern her, als bei Anlaß der eidgenössischen Genehmigung im Ständerathe ein gewaltiger Anlauf gegen jede Verlängerung der Lukmanier-Konzessionen genommen und nicht ohne Mühe noch glücklich abgeschlagen wurde.

Nach der Wiederbeseitigung unserer Konzessionen lag uns zunächst die Aufgabe ob, die in Aussicht gestellte Betheiligung Seitens der am Lukmanier interessirten Kantone durch förmliche Beschlüsse sicher zu stellen. Wenn es hiebei an etwelcher Arbeit nicht fehlte, so war doch der Erfolg ein jedenfalls befriedigender, so daß wir mit Ende des Jahres 1860 mit Sicherheit auf eine Aktienbetheiligung von wenigstens 18 Millionen rechnen konnten, wobei Zürich, Kanton und Stadt, sowie die Nordostbahn, ferner die Lombardischen Bahnen, die Bauunternehmer und die Lieferanten zc. zc. nicht inbegriffen waren.

Was uns indessen am meisten beunruhigte, war die lange Verzögerung des Kommissionsentscheides in der Alpenbahnfrage. Denn mit jedem schwindenden Monate näherten wir uns mehr der fatalen Frist, wo unter Umständen allen Lukmanierbestrebungen für längere Zeit ein Ende gemacht werden konnte. Wir schätzten uns daher

glücklich, als nach wiederholten Missionen nach Turin gegen Ende Januars an uns Seitens des Bauministeriums die Einladung erging, behufs eventueller Unterhandlungen uns daselbst einzufinden zu wollen.

Bei unserm Eintreffen, Anfangs Februar d. J., war aber im Bauministerium eben ein Wechsel und Interregnum eingetreten, so daß abermals fast ein Monat verstrich, ehe wir die Fäden wieder aufnehmen konnten.

Glücklicherweise nahm sich der neue Bauminister, Hr. Peruzzi, der Alpenbahnfrage gleich kräftig an, indem er sofort der Alpenbahnkommission einen peremptorischen Termin zur Eingabe ihres Berichtes ansetzte.

Endlich am 8. April hatte die Alpenbahnkommission ihren Spruch gefällt und der Lufmanier hatte mit 6 gegen 3 Stimmen den Preis davon getragen; die letztern 3 Stimmen fielen bekanntlich auf den Splügen. Nach diesem Entscheide konnte nun das Ministerium mit uns die definitiven Unterhandlungen eröffnen, und unsere Delegirten hofften in Bälde mit einem gemachten Vertrage heimkehren zu können, da man die Grundlagen eines solchen schon früher besprochen hatte. Da aber einzelne Punkte der frühern Vereinbarungen dem Herrn Minister nicht gefielen, mußte Alles wieder umgegossen werden.

So kam denn am 18. April, also bloß 12 Tage vor Verfall unserer Konzeßion im Tessin, noch glücklich ein Vertrag zu Stande, dessen Hauptinhalt folgender ist:

Die italienische Regierung übernimmt auf ihre Rechnung, mit Ausnahme derjenigen für das Betriebsmaterial, alle und jede Ausgaben für die eigentliche Bergbahn, nämlich für die Strecke von Dissentis nach Olivone. Die Auswahl des Bauystems und der Zeitpunkt zur Ausführung dieser Sektion bleiben ihr anheimgestellt. Dagegen schießt sie in vier jährlichen Raten während der Jahrgänge 1862, 63, 64 und 65 der Lufmanier-Gesellschaft 20 Millionen vor, um ihr die Beschaffung der nöthigen 45 Millionen zu erleichtern, die man zur Ausführung der beiden Thallinien Chur-Dissentis und Locarno-Olivone nebst Bergstraße bedarf. Dieser Vorschuß der italienischen Regierung ist unverzinslich und muß von der Kompagnie erst zurückbezahlt werden zur Zeit der Vollendung sämtlicher Arbeiten an der Bergparthie, also im Momente der Eröffnung der durchlaufenden Alpenbahn.

Die italienische Regierung erhält nach Vollendung der Linie eine Anzahl Aktien zweiten Ranges im Betrage der von ihr gemachten Auslagen.

Die Stellung dieser Aktien zweiten Ranges ist folgende:

Nachdem man vom Reinertrage des Betriebs die nöthigen Summen geschöpft hat für die Deckung des Reserve- und Amortisationsfonds und der Obligationszinsen, beziehen die Aktien ersten Ranges 5% Zinsen zum Voraus.

Der allfällige Ueberschuß wird dann vertheilt wie folgt:

an die Aktien II. Ranges $\frac{8}{10}$,
an die Aktien I. Ranges $\frac{2}{10}$.

Bei den Generalversammlungen können die Aktien zweiten Ranges niemals mehr Stimmen repräsentiren, als der Drittheil der anwesenden Aktien ersten Ranges ausmacht.

Damit diese Konvention jedoch endgültig und definitiv werde, ist es erforderlich einerseits, daß sie vom italienischen Parlament genehmigt werde, andererseits, daß die Kompagnie sich 20 Tage nach Genehmigung des Vertrags seitens des italienischen Parlaments über den Besitz eines gesicherten Kapitals von 20 Millionen ausweise.

Endlich wurden die verbindlichen Unterschriften seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Bauten und desjenigen der Finanzen von der Erlegung einer Kaution von Fr. 500,000 abhängig gemacht, welche spätestens bis zum 30. April in Turin deponirt werden sollte.

Diesem Hauptvertrage sind dann drei Annexen beigefügt, die in artikulirter Ausführung einen Statuten-Entwurf, ein Pflichtheft für den Bau und einen eventuellen Betriebsvertrag mit der Union Suisse enthalten.

Die Statuten sind im Allgemeinen auf Grundlage der Statuten der Union Suisse und der Lombardischen Bahnen entworfen.

Der Verwaltungsrath besteht aus 20 Mitgliedern, wovon die italienische Regierung während der Bauzeit 5 und später 3 Mitglieder bezeichnet, während jede der beim Lufmanier interessirten Kantonsregierungen von sich aus

Die Unterhandlungen mit Herrn Dravach waren in Paris in vollem Gange, und in Folge der einmüthigen Annahme unserer Vor schläge seitens des Grossen Rathes von St. Gallen auch die nöthigen Einleitungen bereits getroffen, um die Kantone rechtzeitig in Zurich zu erlegen, als wie ein Rath aus letztem Stimme die Nachricht eintraf, daß der Grosse Rath von Luzern und die Landeskommission von Graubünden die Abschlüsse der Abgesandten-Konferenz in St. Gallen verwerfen, und die Uebertragung der früheren Subskriptionen auf die Grundvorlage der neuen Konvention einzuwickeln inspendirt hätten. Unglücklicherweise war der folgende Tag gerade ein Sonntag und daher die Abgesandten benommen, durch Einberufung der Freunde unserer Unternehmungen sofort eine neue Kombination für die Konventionsunterlage zu treffen. Diesem zufälligen Statenderumstand haben wir es zuzuschreiben, daß die Kantone von 500,000 Fr. statt am 30. April durch den Herrn Agenten des Herrn von Rothschild erst am 1. Mai Paris weggehen und am 2. Mai dem italienischen Ministerium überbracht werden konnte.

Der Herr Minister der öffentlichen Bauten, bestürzend, daß unsere Konzeption nicht mehr in Kraft bestünde und daß unsere Gesellschafft überhaupt sich keiner solchen finanziellen Basis erfreue, glaubte aber die Kantone nicht mehr annehmen und sich förmlich freie Hand behalten zu sollen.

Um indessen den Vortheilen der Konzeptionen gehörig nachzukommen, ordneten wir nichtsbefondere die Gangriffnahme der Kantone im Kantone Luzern an, in der Beglaubigung, daß die Arbeiten in Regie bald durch die Leistungen des Generalratforbanten abgelöst werden dürften.

Wir müssen hier noch die Bemerkung nachholen, daß die Herren Gutes und Herr Kanica während des ganzen Winters in Zurich ebenfalls die Alpenbahnfrage verfolgt, und im Namen des Herrn Dravach ein Projekt mit bestimmten Uebereinstimmungen beim Ministerium eingereicht hatten. Da dieses Projekt uns förmlich vorgelegt worden war, so wandten wir uns selbstverständlich zuerst an Herrn Dravach mit unsern Hoffnungen.

Unsere diesfälligen Erwartungen gingen anfänglich auch rasch in Erfüllung, indem die Abgesandten der drei Kantons-Regierungen in einer am 21. und 22. April in St. Gallen abgehaltenen Konferenz, allen unsern diesfälligen Wünschen (Kantonalisation vorbehalten) zu entsprechen sich bereit erklärten. Darauf geht, wenn unsere Delegirten nach Paris ab, um daselbst für die rechtzeitigige Expedition der Kantone zu sorgen und sich nach Vortheilen der italienischen Regierung um einen Generalunternehmer umzusehen.

Als unsere Abgesandten am 19. April Zurich verließen, glaubten wir das Unternehmen endlich vollständig gesichert. Wir ließen uns nicht träumen, daß einzelne Kantons-Regierungen Einspruch nehmen würden, ihre frühere Willensbestimmungen und selbst noch eine kleine Erhöhung derselben auf diese neue Grundvorlage überzutragen. Auch glaubten wir mit Sicherheit darauf rechnen zu können, daß die drei Kantone St. Gallen, Graubünden und Luzern als die am meisten interessirten Kantons, wie wir es in Zurich in Aussicht gestellt hatten, bereitwillig dem Kaufe Rothschild gegenüber die Gegengarantie für die auf den 30. April zu leistende Kanton von Fr. 500,000 übernehmen würden.

Insbesondere von dem Vertreter des Kaufes Rothschild, sowie seitens des Herrn Kalabot, Ehrenmitglied unseres Komitees, erfreuten.

Sobald wir nicht die lebhafteste Unterstützung verschwiegen, deren wir uns von manchen Seiten, italienischen Seite, insbesondere für die aufstrebenden höchsten Stadien haben wird, zuzuschreiben.

Wenn auf diese Weise die Grundvorlagen zur baldigen Ausföhrung der Kantonalisation gewonnen worden sind, Führung kommen sollte, besondere Vorlagen darüber gemacht werden müssen.

Ueber den Abtrittsbetrieb treten wir hier nicht näher ein, da Thnen, Zeit, falls derselbe zur Ausföhrung angewendet werden dürfte.

Das Pflichtenrecht beruht im Ganzen mit Ausnahme der Gefallsverhältnisse auf dem bei der Union je eines errent. Die übrigen 12 bis 14 Milligeb werden frei von der Generalversammlung gewährt, jedoch müssen ¼ derselben in der Schweiz wohnhafte Schweizerbürger sein.

Während wir mit dem 1. Mai das Lufmanier-Unternehmen bis zum letzten Nagel gesichert zu haben hofften, befanden wir uns demnach am Abend desselben Tages fast wieder am Anfang unserer Arbeiten!

Da wir übrigens juridisch sonst mit Allem in bester Ordnung waren und wir dieser Tücke des Schicksals nicht alle Errungenschaften zu opfern uns gesonnen fühlten, besannen wir uns nicht lange, um noch zeitig das einsturzdrohende Unternehmen wieder möglichst zu befestigen.

Wir wandten uns zunächst an die drei Kantonsregierungen, um bei so bewandter Sachlage eine neue Konferenz derselben auszuwirken und die Regierungen um deren aktive Mitintervention zu ersuchen. Gleichzeitig begab sich unser Präsidium nach Chur und Locarno, um dorten mündlich allfällige nöthige Aufschlüsse zu ertheilen und dann in Turin selbst sich über den Stand der Dinge zu orientiren.

Nachdem unser Abgeordneter sich daselbst überzeugt hatte, daß das Zutrauen in das Lufmanier-Komitee beim Ministerium momentan durch diese Vorgänge wesentlich geschwächt worden war, zudem noch andere Umstände eine direkte Wiederaufnahme der Konvention erschwerten, kehrte derselbe nach Locarno zurück und ersuchte die dort versammelte Konferenz, sich *in corpore* direkt mit dem italienischen Ministerium in Verbindung zu setzen und so den üblen Eindruck, den der scheinbare Abfall der Kantone Graubünden und Tessin in Turin gemacht hatte, möglichst auszugleichen, indem das Komitee ruhig den Schein der Schuld an Allem über sich ergehen ließ, damit nur das Unternehmen gerettet würde.

Die Abgeordneten-Konferenz, nachdem sie sich von der Geneigtheit des Ministers, mit ihr sich direkte in's Vernehmen zu setzen, vergewissert hatte, begab sich in Folge dessen wirklich nach Turin und pflog daselbst mit dem Ministerium die nöthigen Besprechungen.

Das Resultat derselben war ein gegenseitig befriedigendes, indem beide Theile ein Protokoll unterzeichneten, worin man die Konvention vom 18. April d. J. grundsätzlich wieder aufnahm und sich gegenseitig die Förderung des Lufmanier-Unternehmens zusicherte.

Nachdem man so wieder den festen Boden hergestellt hatte, kehrte man nach der Schweiz zurück, um auch hier die erforderlichen Remeduren vorzunehmen. In der That nahm die Ständekommission von Graubünden nun keinen Anstand mehr, die vom Volke beschlossene Beteiligungsmitel mit 2,000,000 Fr. auf die neuen Grundlagen hin, resp. auf Basis der am 18. April abgeschlossenen Konvention überzutragen.

In Folge dessen glaubte das Komitee auch alle Einleitungen treffen zu sollen, um die in Folge eines Schreibfehlers schon mit Ende dieses Monats auslaufende Bündner Konzession in Kraft zu erhalten. Wir haben daher am 27. dieses Monats auch die Erdarbeiten im Kanton Graubünden beginnen lassen, nachdem wir uns mit den drei Kantonsregierungen bezüglich der Herbeischaffung der nöthigen Geldmittel ins Vernehmen gesetzt hatten.

Dem hohen Bundesrathe gegenüber waren wir gleichzeitig mit der diesfälligen Mittheilung im Falle, unsern Finanzausweis vom 29. April mittelst Beilegung der nöthigen Urkunden zu bestätigen.

Derselbe besteht nun aus folgenden Posten:

1.	Beteiligung des Kantons St. Gallen	Fr. 5,000,000
2.	" " " Graubünden	" 2,000,000
3.	" " " Tessin	" 4,000,000
4.	" der Tessinischen Gemeinden ca.	" 1,000,000
5.	" des Graubündnerischen Oberlandes laut Ausschreiben	" 1,000,000
6.	" " Lufmanier-Komitees ca.	" 1,000,000
7.	" der Union Suisse	" 5,000,000
8.	Unverzinslicher Vorschuß der italienischen Regierung	" 20,000,000

Total Fr. 39,000,000

Von den Großen Räten noch zu votiren:

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 Uebernahme anderweitiger Linien überbinden würde, sich in größerem oder kleinerem Maßstabe bei unserem Unternehmen theilnehmen werden.

Was die Theilnehmung des Kantons und der Stadt Zürich, sowie der Nordostbahn betrifft, so war dieselbe an eine Bedingung geknüpft, die wir, theils weil deren Erfüllung von der Union Suisse und nicht vom Lukmanierunternehmen abhängt, theils weil sie uns dem italienischen Handelsinteresse, welchem wir Angesichts der uns angebotenen Subsidien in loyaler Weise entgegenzukommen, für unsere Pflicht erachten, theilweise 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 Hrn. Brassé zeigte sich derselbe bisher zur Uebernahme von Aktien nicht sehr geneigt, obschon seine Forderung von 36 Millionen für den Bau der Strecken von Locarno nach Olivone und von Chur nach Dissentis eine solche ist, die eine namhafte Uebernahme 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 Rath von Tessin von der sofortigen Genehmigung der Konvention vom 18. April abhielt, besteht in der Befürchtung, daß in Folge der von Italien postulirten dritten, möglichst direkten Linie zum Anschluß des italienischen Eisenbahnnetzes an die Lukmanierbahn, derjenige tessinische Kantonstheil, der jenseits des Monte Genere liegt, von jedweder Eisenbahnverbindung ausgeschlossen 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.

Um zunächst diese urgente Frage zu lösen und sodann alle weiteren auf die definitive Konstituierung und Organisirung der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarungen abzuschließen, ist nun auf Anfang des nächsten Monats eine Konferenz aller beim Lukmanier theilnehmenden Partheien angeordnet. Wir wollen hoffen, daß es denselben gelingen möge, das Geschäft nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern auch in vollen Gang zu bringen, und zwar noch zeitig genug, damit die betreffenden Verträge in der demalstigen Parlamentsitzung genehmigt werden können.

Letztere Gefahr wäre ebenfalls vermieden worden, wenn man in Graubünden und Tessin sich hätte entschließen können, ohne Verspätung die abgeschlossenen Verträge zu genehmigen, indem alsdann die Lukmanierfrage gleichzeitig mit den übrigen italienischen Eisenbahnverträgen, wie diejenigen betreffend die römischen, neapolitanischen, sizilianischen, ligurischen u. s. w. Bahnen, dem Parlament hätte vorgelegt werden können.

Indem wir zum Schluß unseres Berichtes noch einen Rückblick auf unsere innere Organisation und unseren inneren Geschäftsgang werfen, erlauben wir uns darüber nun folgende kurze Mittheilungen:

Im Laufe der Zeit fühlte nämlich das ursprüngliche Lukmanier-Komitee das Bedürfnis, sich durch weitere neue Kräfte zu stärken. Es wurden daher vor längerer Zeit die Herren Generaldirektor Michel und der verstorbene Herr Nationalrath de Latour als Mitglieder desselben aufgenommen. Wenn der Erstere durch seine technischen Kenntnisse und seine unermüdete Thätigkeit und besonders durch die Ausdauer, mit der er auf seinen wiederholten Missionen nach Turin das Interesse unsers Unternehmens verfochten hat, unsern vollen Dank verdient, so haben wir in dem Zweiten einen eifrigen, überall brauchbaren und namentlich für unsere Beziehungen zu Graubünden und Tessin kaum ersetzbaren Freund verloren.

Ein Versuch, unser Komitee in größerem Maßstabe zu erweitern, blieb fruchtlos, indem unsere diesfälligen Einladungen an die Herren Dr. Alfred Escher, Landammann Heer, Nationalrath Jenny, Oberst Schirmer, Oberst Lanicca u. s. w. abgelehnt wurden, da die Einen Mangel an Zeit vorschützten, und Letztere die von uns gestellten sehr natürlichen Bedingungen nicht annehmen zu können glaubten. Aus dem Kanton Tessin konnten wir der Entfernung wegen während der vorbereitenden Periode nicht wohl Mitglieder zu unsern kollegialischen Berathungen zuziehen. Dagegen unterhielten wir daselbst stets freundschaftliche schriftliche Verbindungen.

In den ersten Jahren hatten wir für die Beforgung der laufenden Geschäfte und der Verfolgung aller auf den Lufmanier bezüglichen Erscheinungen, sowie Anknüpfung zweckdienlicher Negotiationen Herrn Direktor Killias mit einem bis in die neueste Zeit fortlaufenden Jahresgehalt von Fr. 8000 engagirt.

Als indessen der Moment des Handelns gekommen und ein mehrseitiges und energisches Eingreifen indigirt war, glaubten wir einen leitenden Ausschuss mit ausgedehnten Vollmachten bestellen zu sollen, und ernannten in denselben die Herren A. R. v. Planta, BIRTH-Sand und Michel. Diese letzteren theilten sich dann auch unverdroffen in die ermüdende Aufgabe der auswärtigen Missionen und Unterhandlungen.

Was endlich das Verhältniß der deutsch-schweizerischen Kreditbank betrifft, so hatte dieselbe schon früher die Absicht geäußert, sich vom Lufmanier-Unternehmen ganz zurückzuziehen, und von aller Theilnehmung an der Lufmanier-Konzeßion zurückzutreten. Wir ersuchten sie indessen, um während den schwebenden Verhandlungen alles Aufsehen und alle Komplikationen zu vermeiden, noch eine Zeit lang als Trägerin der Konzeßion fort erscheinen zu wollen. Diese Rolle wurde für sie in der letzten Zeit jedoch eine penible, als ihr Name in Folge der nicht rechtzeitigen Leistung der Kaution zum Gegenstand der öffentlichen Besprechung gemacht wurde und da sie begreiflicher Weise als ein kommerzielles Institut nicht so leicht, wie die einzelnen Mitglieder des Komite's, die Sünden Anderer, insbesondere der hohen Kantons-Regierungen über sich nehmen kann. Wir halten es daher für unsere Pflicht, hier ausdrücklich hervorzuheben, daß die Kautionseistung niemals von der Kreditbank ausgehen sollte, da man stets und aller Orten förmlich erklärt hatte, daß die erstere nur von den als Aktionärs theilnehmenden Kantonen gewärtiget werden könne.

Es wäre hier nun am Plage, näher auf die Verwendung der Lufmanier-Fonds einzutreten; da aber demnächst mit der Konstituierung der Lufmanier-Gesellschaft selbstverständlich unsere besonderen Funktionen ohnedies aufhören werden, so behalten wir uns vor, Ihnen dannzumal unsern Rechnungsabschluß zu übermachen, obschon bekanntlich der Lufmanierfond ohne alle Restitutions- noch Rechenschaftspflicht s. Z. der Kreditbank resp. dem Lufmanier-Komite überlassen worden ist. Da wir aber für unsere bisherige Bemühungen nicht einmal ein Sitzungs- noch Taggeld, geschweige denn Gehalte bezogen haben, so muß es uns selber daran liegen, über die uns anvertraute Summe öffentlich Rechnung abzulegen, zumal es sehr leicht der Fall sein könnte, daß wir, im Falle die Regierungen die bei ihnen deponirten 250,000 Fr. rücksichtslos festhalten wollten, für die Fortführung der angefangenen Bauarbeiten persönlich einstehen müßten. Bei so bewandten Umständen werden Sie, Sit., gerne glauben, daß wir mit doppeltem Verlangen der baldigen definitiven Konstituierung der Gesellschaft entgegensehen.

Soweit es von uns abhing, haben wir dieses Ziel unentwegt und unentmuthigt angestrebt und es gereicht uns zu etwelcher Befriedigung, uns wenigstens sagen zu können, daß wir dem großartigen Unternehmen, soweit es in unserer Macht lag, zu einer soliden, aussichtsreichen Grundlage verholfen hatten.

Auch während dieses kritischen Monats ist Alles geschehen, was nothwendig war, um den gewonnenen Boden zu behaupten und zu erhalten.

An der konstituierenden Konferenz ist es nun, auf den bereits gesicherten Fundamenten fortzubauen, um das schöne Werk zu vollenden.

Indem wir Ihnen dazu ein aufrichtiges „Glück auf!“ zurufen, werden wir uns, komme was da wolle, mit dem Spruche des lateinischen Dichters trösten, wenn er jedem redlichen Streben die Worte zuruft:

In magnis et voluisse sat est.

St. Gallen, den 30. Mai 1861.

Für das Lufmanier-Komite,

Der Präsident:

Aud. Rudolph v. Planta.