

auf ein außerordentliches und genau normirtes, in finanzieller Beziehung mehr sicherndes Rückkaufsrecht (§. 14 des Eisenbahngesetzes) zu Handen einer Gesellschaft, die sich die Ueberschienung der Alpen zum Zwecke setzen würde, einstweilen zu verzichten.

Entschuldigen Sie mit der Kürze der Zeit (die Kommission hielt gestern Abend spät noch Sitzung) die Kürze und Mangelhaftigkeit des Berichts. Sofern auf die Konzession eingetreten wird, mögen bei den einzelnen Bestimmungen des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses allfällig nöthige weitere mündliche Aufschlüsse ertheilt werden.

Bern, den 22. Juli 1863.

Namens der Kommission,
Der Berichterstatter:
C. Kappeler.

B e r i c h t

der

Mehrheit der nationalrätlichen Kommission,

betreffend

die tessinische Eisenbahnkonzession für die Linien Chiasso-Mendrisio-Lugano-Bellinzona-Biasca, mit einer Zweiglinie nach Locarno.

(Vom 30. Juli 1863.)

Tit. I

Die Kommissionmehrheit, nachdem sie von der vom Großen Rathe des Kantons Tessin unterm 12. Juni 1863 an die Herren Robert Georges Sillar und Consorten ertheilten dießfalligen Konzession Einsicht genommen, schließt sich in Beziehung auf deren Inhalt der im Bericht des Bundesrathes vom 15. Juli 1863 und in demjenigen der

ständeräthlichen Kommission enthaltenen Anschauungsweise an; sie kann in deren Bestimmungen nichts finden, was, vorbehältlich der zu machenden Reserven, der eidgenössischen Ratifikation entgegenstehe. Sie trägt denn auch darauf an, dieser Koncession nach der Beschlußfassung des Ständerathes die Ratifikation zu ertheilen. Unter den in diesen Beschluß aufgenommenen üblichen und im besonderen Falle neu hinzugekommenen Vorbehalten scheinen der Mehrheit dermalen, damit diese Koncession den Bestrebungen, ein zusammenhängendes Unternehmen für Ueberschreitung der Alpen zu gründen, nicht hinderlich in den Weg trete, von besonderer Bedeutung diejenigen, welche dahin gehen, allen bedungenen Ausschüssen von Konkurrenz-Linien und Anschlüssen, ebenso wie den Vorzugsrechten, die eidgenössische Genehmigung zu versagen, und im Fernern nicht nur den Anfang der Ausführungsarbeiten und das Vorhandensein der Mittel, sondern auch den gehörigen Fortgang des Unternehmens zu kontrolliren; endlich diejenigen, welche in Würdigung der durch allfällige Abtretung der Linien an einen fremden Staat oder unter Umständen auch an eine fremde Gesellschaft gefährdeten militärischen Interessen der Schweiz die Abtretung der Linie in dritte Hand von der Genehmigung des Bundesrathes abhängig macht. Noch bleibt übrig, eines durch die Regierungen der Kantone St. Gallen und Graubünden veranlaßten Zwischenfalles zu gedenken. In zwei Zuschriften, je vom 17. Juli 1863, an den Bundesrath gerichtet und von diesem der Bundesversammlung mitgetheilt, heben die genannten Regierungen hervor, daß sie mit dem Kanton Tessin in Vertragsverhältnissen stehen bezüglich gemeinsamen Vorgehens für Herstellung einer Alpenbahn; daß aber durch die Tessiner-Koncession die Frage des Alpenübergangs wesentlich berührt und möglicherweise die Interessen der Vertragskantone verletzt werden. Deswegen bitten die beiden Regierungen um Mittheilung der Akten zur Vernehmlassung und um Verschlebung der Ratifikation.

In der That finden sich zwei Verträge, der eine der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin unter sich, und der andere dieser Kantone mit Sardinien; der erste vom 30. Oktober 1845 und der zweite vom 16. Jänner 1847.

Im Vertrage von 1845 sind diese Kantone unter sich übereingekommen, sich gegenseitig zur Herstellung einer Eisenbahn, welche den Langensee mit dem Bodensee und Zürchersee verbinde, Hand zu bieten, und hiezu Koncessionen, und zwar möglichst gleichförmige, zu ertheilen, namentlich für die Linien von Rorschach und Rapperschwyl nach Chur-Lukmanier-Bellinzona-Locarno. Hierbei behielten sich jedoch die Kantone das Recht vor, die Koncession für eine betreffende Bahn bei nicht gehörigem Fortgang des Unternehmens inner Jahresfrist von ertheilter Ratifikation zurückzuziehen, in welchem Falle denn auch der gegenwärtige Vertrag als aufgehoben angesehen würde.

Der Vertrag von 1847 enthält Bestimmungen zum Zwecke der Er-

leichterung der gegenseitig angestrebten Eisenbahnverbindungen, einerseits von Locarno über Bellinzona nach dem Wallenstadter- und Bodensee, anderseits von Genua nach dem Lago maggiore, und Regulirung des gegenseitigen Handelsverkehrs derselben; ferner Bestimmungen über gleichmäßige billige Behandlung der Reisenden und Waaren, Zoll- und Paphverhältnisse, Beförderung des Transites, Spurweite der Bahnen u. s. w.

Nebstdem ist zu bemerken, daß seit der Bundesverfassung von 1848, nämlich den 8. Juni 1851, von der Eidgenossenschaft selbst mit Sardinien ein, seither auf Italien ausgedehnter Vertrag über Handels- und Verkehrsverhältnisse abgeschlossen wurde, worin unter Anderm (in §. 8) zu gegenseitiger Erleichterung der Errichtung einer Eisenbahn, welche ausgehend von der sardinischen Grenze oder einem Punkte des Langensee's, die Richtung nach Deutschland verfolgend, an die Eisenbahnen des Zollvereins anschließen sollte, Verabredungen getroffen wurden.

Ohne nun auf die Frage einzugehen, inwiefern unter veränderten factischen und staatsrechtlichen Verhältnissen im Innern und nach Außen jene Verträge der Kantone noch die behauptete Gültigkeit haben, scheint es der Kommissionsmehrheit von vornherein einleuchtend, daß durch fragliche Concession keinerlei Interesse, weder dieses noch jenes Alpenübergangs gefährdet sei, und daß somit die Befürchtungen der zwei remonstrirenden Kantone materiell unbegründet seien. Die Concession läßt die Frage der Fortsetzung der Bahn von Biasca nach Norden durchaus offen; die Linie Biasca-Bellinzona-Locarno köuzidirt vollkommen mit der in jenen Verträgen bezeichneten Richtung und muß somit sogar als der Anfang der Ausführung der vertragmäßigen Linie bezeichnet werden; und durch die Art. 3, 23, 25—27 der Concession, in Verbindung mit den Bestimmungen des eidgenössischen Ratifikationsbesehlusses, ist dafür gesorgt, daß die Bahn in konzessionsgemäßer Frist gebaut sein wird oder sofort zerfällt. Aber auch die Einwendung, daß überhaupt die Vergebung dieses, und zwar des günstigeren Bruchstückes einer Alpenbahn das Zustandekommen einer totalen Alpenüberschrennung erschwere und somit gefährde, da sich für den Rest kein Unternehmer mehr finden werde, ist hierorts unstatthaltig. Denn abgesehen davon, daß bei Erstellung einer Alpenbahn ganz andere Faktoren als die gewöhnlichen in Berechnung fallen, ist durch §. 16 der Concession dafür gesorgt, daß die Regierung von Tessin die Bahn zu bereits bekannten Preisen, welche die Herstellungskosten in keinem Falle überschreiten, von dem Momente an, wo die Sectionen Locarno-Bellinzona-Biasca und Chiasso-Lugano gebaut und eröffnet sein werden, also nach drei Jahren, rückkaufen kann, sofern ein Unternehmer für den Alpenübergang den Besitz dieser Linien zur Bedingung machen wird; und daß der Kanton Tessin sie zu Händen einer solchen Unternehmung auch wirklich rückkaufen und sich bereits auch dormalen schon zum Rückkaufe verpflichten würde, dafür bürgt das gewichtige Interesse, das er an einem Alpenübergang, als Fortsetzung seiner Linien haben muß. Unterdessen bis zur

Bewerkstelligung des Rückkaufes fände der Unternehmer Beschäftigung genug in den Alpentunneln, so daß für ihn keine Zeit verloren gienge. Wenn somit auch die Befürchtung der Gefährdung kantonaler Separat- oder allgemeiner eidgenössischer Interessen unbegründet ist, so ist anderseits nicht zu läugnen, daß es nicht förderlicher gewesen wäre, wenn sich ein dem Kanton Tessin genehmer Unternehmer für den ganzen Alpenübergang gefunden hätte. Allein der Abgang eines solchen ist kein Grund, den Kanton Tessin bei den ungewissen Aussichten mit Erstellung eines, seinen kantonalen Interessen entsprechenden und die allgemein-schweizerischen nicht gefährdenden Eisenbahnnetzes hinzuhalten.

Die Kommissionmehrheit glaubt daher, es sei kein Grund vorhanden, die Genehmigung der Concession zu verschieben oder überhaupt zu beanstanden, und stellt den Antrag:

„Der Nationalrath wolle dem ständeräthlichen Beschlusse beipflichten.“

Bern, den 30. Juli 1863.

Die Mitglieder der Kommissionmehrheit:

A. Karrer.

F. Bünzli, Berichterstatter.

L. Barman.

Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, betreffend die tessinische Eisenbahnkonzession für die Linien Chiasso- Mendrisio-Lugano-Bellinzona-Biasca, mit einer Zweiglinie nach Locarno. (Vom 30. Juli 1863.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1863
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1863
Date	
Data	
Seite	678-681
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 215

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.