

## B e r i c h t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen im Tessin.

(Vom 30. November 1866.)

---

T i t . !

Nachdem durch Schlußnahme des schweizerischen Ständerathes vom 17. November v. J. die Behandlung unserer Vorlage betreffend die Tessiner Eisenbahnen auf die Februarsession der Bundesversammlung verschoben worden und während der letztern die Vorlage unsers Berichtes nicht opportun erschien, erachten wir für nothwendig, Ihnen, in Vervollständigung der bezüglichen Akten, über den seitherigen Verlauf und den gegenwärtigen Stand fraglicher Angelegenheit in Kürze Bericht zu erstatten und unsere unterm 6. November 1865 gestellten Anträge \*) nach Maßgabe der jezigen Sachlage zu modifiziren.

Mit Schreiben vom 22. November 1865 theilten wir dem Staatsrathe von Tessin den eben erwähnten Verschiebungsbeschluß des Ständerathes vom 17. gleichen Monats mit. Bei diesem Anlasse luden wir die Regierung ein :

1) An den Großen Rath (welcher damals eben versammelt war) im Namen des Bundesrathes das bestimmte Begehren zu stellen, daß das Trace der Linie Biasca-Locarno im Laufe jener Sitzung endgültig festgestellt werde. Bezüglich der Begründung dieses Begehrens wurde

---

\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1865, Band III, Seite 944.

auf den Bericht der Experten Bridel und Kocher und auf die Botschaft des Bundesrathes vom 6. November 1865 verwiesen.

2) Dem Repräsentanten der centraleuropäischen Gesellschaft Namens des Bundesrathes zu eröffnen, daß, sofern nicht in nächster Zeit die Arbeiten auf der ganzen Linie mit voller Kraft begonnen und gleichzeitig der Besiz von Mitteln für eine kräftige Fortsetzung der Arbeiten speziell nachgewiesen werde, der Bundesrath sich genöthigt sehen würde, in Anwendung des Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 \*) der Bundesversammlung vorzuschlagen, die Genehmigung der erteilten Konzession zurückzuziehen.

3) Dem Bundesrath über den Fortgang der Arbeiten zu Ende jeden Monats Bericht zu erstatten.

Hinsichtlich des ersten Punktes erhielten wir unterm 23. November vom Staatsrath die Mittheilung, daß der Große Rath der von dem Repräsentanten der centraleuropäischen Gesellschaft verlangten Trace-Abänderung zwischen Bellinzona und Locarno bereits unterm 21. November die Genehmigung erteilt habe. In dem bezüglichen Schreiben machte die Regierung darauf aufmerksam, daß es sich niemals um eine Aenderung des ganzen Trace Locarno-Bellinzona-Biasca, wie die Gesellschaft vorgab, sondern bloß um eine theilweise Wänderung des Trace zwischen Gordola und Bellinzona gehandelt habe. Es könne somit von einer Verzögerung der Arbeiten durch höhere Gewalt nicht die Rede sein, um so weniger, als die Gesellschaft Zeit und Gelegenheit genug gehabt hätte, die Arbeiten anderwärts, wo sie nur gewollt hätte, in großartigem Maßstabe zu betreiben.

Mit Schreiben vom 22. Januar d. J. übermittelte uns die Regierung von Tessin eine Abschrift des Berichtes des Ingenieurs Poncini über den Stand der Arbeiten auf Ende Dezember 1865.

Wir entheben diesem Berichte, der speziell diejenigen Arbeiten, welche vom Zeitpunkte der letzten Expertise, d. h. vom 20. Oktober 1865 an bis 31. Dezember 1865, ausgeführt worden sind, umfaßt, im Wesentlichen folgende nähere Daten:

In erster Linie wird die Bemerkung vorausgeschickt, daß während des ganzen oben bezeichneten Zeitraumes von beiden Unternehmern Genazzini und Villa keine neuen Arbeiten in Angriff genommen worden und auch die Expropriationen nicht weiter vorgeschritten seien.

Was zunächst die Strecke Chiasso-Bellinzona — Unternehmung Genazzini — anbetrifft, so wurden die begonnenen Arbeiten am Tunnel von Goldrerio und an den Einschnitten gegen Chiasso nicht

\*) Siehe eidg. Gesefsammlung, Band VII, Seite 592.

weiter ausgedehnt, und es war auch das bereits Begonnene nicht bedeutend vorgeschritten. Es wurde eine kleine Dohle von 2 Metern lichter Oeffnung erstellt und jenseits dieser letzteren gegen Chiasso hin ein Einschnitt begonnen. Die Arbeit am Nichtstollen war zur Zeit der Expertise bis auf 16 Meter von der Mündung auf der Seite gegen Chiasso vorgerückt. Die Arbeit gegen Capolago hin konnte wegen mangelnder Expropriation gar nicht in Angriff genommen werden.

In einem Zeitraume von zwei Monaten und zehn Tagen wurden hier nicht mehr als 30 Arbeiter, 2 Pferde, 2 Fuhrleute und 1 Magazinier verwendet.

Die Arbeiten auf dem Gebiete von Bissone, auf ungefähr 1600 Meter Länge, wurden ebenfalls nicht nach Möglichkeit gefördert; es wurden auf dieser Strecke durchschnittlich ungefähr 150 Arbeiter nebst dem Direktions- und Aufsichtspersonal und 10 Pferde verwendet.

Nach der Ansicht des Herrn Boncini scheint die Ursache des langsamem Vorrückens dieser Arbeiten vornehmlich darin zu liegen, daß die Expropriationen auf dem Gebiete von Maroggia noch im Rückstände sind, daß die Gesellschaft überhaupt die Expropriationen nicht fortsetzt und Anstände entstehen läßt, welche Mißtrauen erzeugen.

Die bis Ende Dezember ausgeführten Arbeiten können veranschlagt werden wie folgt:

Felsensprengungen zirka	. . . . .	20,000	Meter.
Abträge und Auffüllungen	. . . . .	7,000	"
Minenarbeit für den Nichtstollen des Tunnels:			
in Erde	. . . . .	27	"
" Felsen	. . . . .	23	"
Trocken- und Kalk-Mauerwert	. . . . .	1,300	"

Die Arbeit der Verbreiterung des Seedammes von Melide rückte nur nach der einen Seite vor, und erlangte eine Ausdehnung von zirka 450 Metern. Mit Eintritt des Winters mußte diese Arbeit suspendirt werden. Es mögen hier durchschnittlich 18 Mann und 2 Pferde verwendet worden sein.

Die Strecke von Melide nach Cusarone, Länge zirka 4400 Meter, war nahezu vollendet. Der kleine Tunnel des Vorsprunges von St. Martino war auf der ganzen Länge vollständig ausgemauert, und es fehlten einzig noch die Vollendungsarbeiten an den Mündungen. Der Tunnel am Bergvorsprung von Cusarone, welcher nur von einer Mündung aus betrieben wird, schreitet regelmäßig vorwärts; derselbe ist auf 97 Meter Länge vollständig ausgemauert. Die Arbeit des Nichtstollens erstreckt sich noch auf weitere 50 Meter. Um auf der Seite von Paradiso herauszukommen, fehlen noch 27 Meter. In dem Zeitraum, auf den sich dieser Bericht bezieht, wurde auf dieser Strecke nicht mehr als 120 Arbeiter verwendet.

### Tunnel von Lugano.

Der Schacht in der Nähe della Madonna della salute hatte bereits eine Tiefe, die erlaubte, in den Tunnel zu gelangen. Die Länge des Nichtstollens ( $3^m/3^m$  im Geviert) betrug gegen Lugano 14 Meter und gegen Bellinzona 29 Meter. Es waren bei dieser Arbeit, welche keine besonderen Schwierigkeiten darbietet, bei fortgesetzter Tag- und Nachtarbeit 24 Arbeiter beschäftigt. Der andere, höher gelegene Schacht in der Ebene von Povero ist vollendet. Der Nichtstollen ist auf 5 Meter von der Seite vorgerückt. Per Tag werden hier 20 Mann verwendet.

### Tunnel des Monte Ceneri, Voreinschnitt gegen Lugano.

Die bei den Ausgrabungen verwendeten Arbeitskräfte können durchschnittlich auf 65 Mann berechnet werden. Zur Zeit der Besichtigung waren zwar nur 12 Mann beschäftigt; es wurde jedoch versichert, daß dieselben in den ersten Tagen des neuen Jahres auf obige Zahl vermehrt werden sollen.

Der erste Schacht, dessen Erstellung mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, hatte die Tiefe von zirka 27 Metern erreicht. Es arbeiten an demselben 15 Mann Tag und Nacht. Das tägliche Vorrücken beträgt nur 0,14—0,15 Meter.

Auf der Seite von Bellinzona rücken die Arbeiten ohne wesentliche Schwierigkeiten vor. Der Nichtstollen hatte eine Länge von 46 Meter. Benutzte Arbeitskräfte 8 Mann täglich. Diese Arbeit rückt bei einem Querschnitt von  $3,00 \times 2,50$  Meter um 0,50 Meter per Tag vor.

### Vallone di Cadenazzo — Dammschüttung.

Infolge anhaltenden Regens wurde diese Arbeit gegen Ende November eingestellt, und nur wenige Mann arbeiteten noch bis zum 24. Dezember in den Steinbrüchen. Diese Arbeiten waren nur unbedeutend vorgerückt; sie bestanden in einer zirka 30 Meter langen Mauer am rechten Ufer und einer Ausgrabung zur Fundation des Mauerwerks von zirka 50 Metern Länge.

### Unternehmung Villa.

Die Arbeiten zwischen Locarno und Bellinzona und Bellinzona und Biasca waren zur Zeit der Expertise um keinen Schritt weiter gerückt. Einzig eine Bahnstrecke von 200 Metern zwischen Molinazzo und dem Thal Arbedo war in Arbeit genommen; dagegen war das Stationsgebäude von Castione unter Dach gebracht. Das Wächterhäuschen al Galotto war ebenfalls gedeckt und äußerlich verputzt. Das Gleiche gilt von einem zweiten Häuschen unterhalb Claro.

Die Bahnarbeiten alla Giustizia zwischen Cresciano und Biasca waren sehr wenig vorgerückt. Die bisherigen Arbeiten bestanden: in einer einfachen Dammsfüllung von 800 Metern Länge und zirka 2 Metern Höhe, einer Strecke Damm mit Steinen bekleidet gegen den Tessin, zirka 160 Meter lang und 4 Meter hoch über dem Boden; ferner in der Anlage eines Wassergrabens und den Anfängen einer kleinen Straßenstrecke nebst Bett für die Giustizia.

Die von Herrn Poncini vorgenommene approximative Schätzung der auf Ende Dezember erstellten Arbeit gibt folgende Resultate:

### I. Unternehmung Genazzini.

Approximatives Total auf 20. Oktober 1865 . . . . Fr. 572,200  
Arbeiten vom 20. Oktober bis Ende Dezember 1865:

a. Arbeiten im Thal und am Tunnel von Coltrerio . . . . .	Fr. 8,000	
b. Arbeiten auf dem Gebiete von Biffone . . . . .	" 39,000	
c. Verbreiterung des Seedammes von Biffone . . . . .	" 3,500	
d. Von Melide bis Cusarone . . . . .	" 20,000	
e. Luganer Tunnel mit Schächten . . . . .	" 4,500	
f. Monte Generi-Tunnel, Voreinschnitt und Schacht gegen Lugano, Arbeitsstollen auf der Seite von Bellinzona . . . . .	" 11,000	
g. Arbeiten im Vallone di Cadenazzo . . . . .	" 3,500	
	Summa	<u>89,500</u>

Gesamtbetrag der Unternehmung Genazzini Fr. 661,700

### II. Unternehmung Villa.

Approximativer Gesamtbetrag auf 20. Oktober 1865 . Fr. 325,000  
Arbeiten vom 20. Oktober bis Ende Dezember 1865:

a. Von Locarno bis Bellinzona . . . . .	Fr. —	
b. Arbeiten bei Molinazzo . . . . .	" 1,200	
c. Station von Castione . . . . .	" 1,200	
d. Wächterhäuschen al Galetto . . . . .	" 900	
e. " unterhalb Claro . . . . .	" 900	
f. Arbeiten zwischen Cresciano und Biasca . . . . .	" 7,000	
	Summa	<u>11,200</u>

Gesamtbetrag der Unternehmung Villa Fr. 336,200

### Z u s a m m e n z u g.

Unternehmung Genazzini . . . . .	Fr. 661,700
" Villa . . . . .	" 336,200
	<u>Fr. 997,900</u>

Total beider Unternehmungen auf Ende 1865 Fr. 997,900

Am Schlusse des Berichtes erwähnt Herr Poncini noch eines während der Inspektion stattgehabten Zusammentreffens mit dem Unternehmer Villa und seinem Repräsentanten Ingenieur Gavey, bei welchem Anlasse Hr. Villa erklärte, daß er eben im Begriffe sei, die nöthigen Anstalten zu treffen, um sofort mit Beginn des Jahres 1866 die Arbeiten in großem Maßstabe betreiben zu lassen.

In Beantwortung einer vor Eingang des obigen Inspektionsberichtes an die Regierung von Tessin bezüglich der mit Schreiben vom 22. November an dieselbe gerichteten Einladungen erlassenen Recharge theilte uns der Staatsrath mit Schreiben vom 27. Januar mit, daß er dem Repräsentanten der centraleuropäischen Gesellschaft seinerzeit entsprechende Notifikationen habe zugehen lassen: derselbe habe dann auch versprochen, den Ausweis über den Besitz der nöthigen Finanzmittel beizubringen; dieses Versprechen sei jedoch bis zur Stunde nicht erfüllt worden. Hinsichtlich des Standes der Arbeiten verweist fragliches Schreiben auf den erwähnten Bericht des Hrn. Poncini.

Im Hinblick auf diese wenig befriedigenden Mittheilungen über den Stand des Unternehmens erachtete unser Departement des Innern eine nochmalige gründliche Untersuchung über den Fortgang der Arbeiten für unerläßlich. Dasselbe beauftragte daher unterm 10. Februar 1866 den früheren Experten, Hrn. Ingenieur Kocher in Bern, den Stand der Arbeiten zu untersuchen und über den Befund beförderlichst Bericht zu erstatten. Im Fernern wurde Hr. Kocher beauftragt, darüber Bericht zu erstatten, ob von Seite des Unternehmers Villa seit Anfang dieses Jahres die Arbeiten wirklich in der Weise gefördert worden seien, wie er bei Anlaß der von Ingenieur Poncini vorgenommenen Inspektion in Aussicht gestellt hatte. Drittens endlich verlangte das Departement ein bestimmtes Gutachten über die Frage, ob bei dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten noch immer die Möglichkeit zur Vollendung der Bahn inner der durch die Konzession festgesetzten Termine vorhanden sei.

Diese drei Fragen sind in dem Berichte, welchen Hr. Kocher unterm 19. Februar über die Ausführung der ihm übertragenen Mission erstattet hat, einläßlich erörtert und bestimmt beantwortet.

Indem wir hinsichtlich der Details dieser Expertise auf den Bericht selbst verweisen, beschränken wir uns darauf, hier noch das Schlußresümé derselben anzuführen. Dasselbe lautet wie folgt:

„Wenn ich zusammenfasse, was seit dem Beginne der Bauarbeiten an den Tessinerbahnen für dieselben mag gethan worden sein, dann möchten folgende Zahlen gelten:

- |   |         |               |
|---|---------|---------------|
| 1) An erworbenem Terrain . . . . .            | 18,000  | Quadratmeter. |
| 2) „ Erdarbeiten (Fels und Erde) . . . . .    | 250,000 | Kubikmeter.   |
| 3) „ Mauerwerk (trocken und Mörtel) . . . . . | 60,000  | „             |
| 4) „ Beschotterung . . . . .                  | 18,000  | „             |

„Legt man diesen Massen die üblichen und gewöhnlichen Arbeitspreise zu Grunde, oder wendet man auch die Voranschlagspreise selbst darauf an, wie sie speziell für diese Arbeit sind aufgestellt worden, so fehlt man jedenfalls nicht viel, oder die Fehlergrenze liegt sicher unter zehn Prozent, wenn man die ausgeführte Arbeit zu einer Million Franken tagirt.

„Rechnet man zu diesen Kosten der Bau-Ausführungen noch an Land-erwerbungen und Vorarbeiten den annähernden Betrag der Fr. 470,000, so stellt sich eine Gesamtausgabe von nahezu Fr. 1,500,000 heraus. Die übrigen Nebenkosten, die mit der Gründung solcher Unternehmungen verbunden zu sein pflegen, fallen natürlich außer den Bereich des Technikers.

„Wenn die Tessinerbahnen aber wirklich 33 Millionen Franken kosten sollen, so würde demnach die Vollendung derselben, nach dem Maßstabe des bisherigen Arbeitsbetriebes, noch volle zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen.

„Die vorgehende Darstellung enthält nun zwar die Beantwortung der dem unterzeichneten Experten vorgelegten und bestimmt formulirten Fragen schon; da jedoch die speziellere Beantwortung derselben gleichzeitig als Schlussfolgerung angesehen werden kann, so faßt er die nähere Beantwortung derselben in folgende Sätze zusammen:

„1. Seit der Untersuchung der in Frage liegenden Arbeiten im Oktober, ja sogar im August des verfloffenen Jahres, sind die Arbeitsstellen dieselben geblieben, ohne Ausdehnung und ohne Erweiterung. Neue Werkplätze sind nirgends eröffnet worden. Selbst auf den damals schon eröffneten Arbeitsstellen (chantiers) wurde die Arbeit nur mit großer Schlassheit fortgeführt, die auf ein gewisses Agonisiren hindeutet, mag dieses nun seine Ursache haben, wo es will. Wenn neben den schon ausgeführten Arbeiten und übrigen Nebenkosten der Bau der Tessinerbahnen vom August 1865 ab nur noch 25 Millionen gekostet haben würde, und wenn sie so hätten gefördert werden sollen, daß sie mit dem Konzeßionsstermine, d. h. 20. Januar 1867, betriebsfähig gewesen wären, so hätte Arbeit und Material eine durchschnittliche Monatsausgabe von etwa  $1\frac{1}{2}$  Million Franken erfordert. Trägt man dabei auch dem später verfallenden Vollendungstermin für Lugano-Bellinzona und den Kosten des Oberbaues und Rollmaterials volle und gebührende Rechnung, so zeigt dennoch die seit jener Zeit wirklich verbrauchte Summe von etwa Fr. 400,000, wie wenig das wirklich Geseistete demjenigen entspricht, das hätte geleistet werden sollen.

„2. Wenn der Unternehmer der Linie Locarno-Bellinzona-Biasca, Hr. Villa, dem inspizirenden Beamten der Tessiner Regierung im Dezember des vorigen Jahres die Wiederaufnahme der Arbeiten gleich nach dem Neujahr 1866 mit erneuter Energie und erhöhten Arbeits-

kräften in Aussicht stellte, dann hat Hr. Villa sein Wort sehr schlecht gelöst, wie dies schon aus den thatsächlichen Angaben meines Berichtes hervorgeht. Denn nicht nur hat Hr. Villa seither keinen neuen Anlauf genommen, keine neuen Arbeiter engagirt, sondern er hat noch die frühern fortgeschickt und die Bauten sich selbst überlassen. Daß am Tage der Inspektion keine Arbeiter auf der Linie waren, das will der Experte mit dem abscheulichen Wetter und den Nachwehen des Carnevals entschuldigen; daß aber während des ganzen günstigen Monats Januar kein Streich ist gearbeitet worden, dies zu entschuldigen mag Hr. Villa selbst übernehmen. Der zur Inspektion beigezogene tessinische Experte hat aber in Gegenwart der Repräsentanten des Hrn. Villa auf Ort und Stelle erklärt, der Zustand der Arbeit sei haargleich derselbe am Tage der eidgenössischen Inspektion, wie am Tage derjenigen Untersuchung, die er gemacht habe, um seinen Bericht vom 8. Januar 1866 an den Tessiner Staatsrath abzugeben.

„3. Wenn es sich jetzt noch um die Frage der Vollendung handelt, so bedenkt sich der berichterstattende Experte nicht einen Augenblick, dieselbe peremptorisch mit Nein zu beantworten. Der von der Konzession festgesetzte Vollendungstermin für Chiasso-Lugano und Locarno-Biasca ist der 20. Januar des Jahres 1867, und die Unternehmer haben also noch elf Arbeitsmonate vor sich. Wenn sich im freien Felde eine Anzahl von Arbeitskräften aufstellen ließe, die fast in's Unbeschränkte geht, so müssen sie doch Alle Unterkunft und Nahrung finden, und an diesem Umstande einzig scheitert die Konzentration einer großen Arbeitermasse schon an und für sich, abgesehen von den enormen Kosten, die das Zusammenziehen so großer Arbeitsmassen im Gefolge haben müßte. Bei einzelnen Bauten dann, wie beim Tunnel von Goldrerio, bei der Brücke über den Tessin, die Verzasca u. s. w., läßt sich selbst durch die Hinstellung einer großen Menge von Arbeitern wenig erzwingen. Wenn auch für die Gründungen der Tessinbrücke auf pneumatischem Wege die Sommerhochwasser kein Hinderniß abgeben können, und wenn am Goldrerio-Tunnel auch zwei und mehr Schächte etablirt werden, so sind democh elf Monate zu ihrer Vollendung um so sicherer ungenügend, als für die Tessinbrücke noch nicht einmal die Baustelle fixirt ist, also noch kein Plan für dieselbe ausgearbeitet sein kann. Wenn ferner beim Goldrerio-Tunnel auch zwei Arbeitsschächte angebracht werden, die schon um der Sicherheit der Arbeiten willen indizirt erscheinen, so müßte doch je vor Ort ein tägliches Vorrücken von 13 Zoll erzielt werden, um inner der elf disponiblen Monaten nur den Nichtstollen durchzuschlagen, und dann wäre der Tunnel weder in seiner vollen Sektion ausgebrochen, noch viel weniger wäre er ausgemauert und ausgewölbt, eine Arbeit, die unumgänglich und mit großen Schwierigkeiten verbunden ist.

„Es bieten also gegenwärtig weder die Arbeiten im freien Felde, noch die unterirdischen Bauten, noch die größern Flußübergänge irgend

eine Chance rechtzeitiger Vollendung — unter welcher die Experten ausdrücklich stets den 20. Januar 1867 verstanden haben — mehr dar.“

Mit Schreiben vom 15. Februar übermittelte uns der Staatsrath von Tessin noch folgende Aktenstücke :

- 1) einen Bericht des Ingenieurs Poncini über den Stand der Arbeiten auf Ende Januar 1866, d. d. 6. Februar 1866;
- 2) Abschrift eines Schreibens des Repräsentanten der central-europäischen Gesellschaft, Herrn Gavey, an den Staatsrath von Tessin, vom 29. Dezember 1865;
- 3) Abschrift eines Schreibens des Staatsrathes an Herrn Gavey, vom 1. Februar 1866;
- 4) Abschrift eines Schreibens vom 3. Februar 1866, nebst einem gedruckten Berichte der Direktoren der Gesellschaft an die Aktionäre, Vorlage der Rechnungsbilanz auf 30. Juni 1865, vom 5. September 1865;
- 5) Abschrift eines Schreibens des Herrn Gavey an den Staatsrath, vom 3. Februar 1866, und
- 6) desgleichen vom 9. Februar 1866.

Aus dem oben unter Nr. 1 angeführten Berichte des Herrn Ingenieur Poncini entziehen wir folgende, mit dem Expertenberichte des Hrn. Kocher (dessen Expertise 14 Tage später stattgefunden) im Ganzen übereinstimmende Daten :

Keiner der beiden Unternehmer hat andere Werkplätze eröffnet als die in den schon früher angegebenen Lokalitäten; auch haben keine neuen Expropriationen stattgefunden.

Der Stand der Arbeiten läßt sich in Folgendem zusammenfassen :

1. Der Nichtstollen des Tunnels Coldrerio unter der Ebene von Orna würde um 10 Meter verlängert und hat jetzt (31. Januar) eine Länge von 26 Meter mit einem Querschnitt von  $1,6\frac{1}{2},0$  Meter. Diese Arbeiten sind mit Ende Januar eingestellt worden.

2. Die Arbeiten auf dem Territorium von Biffone sind, so weit sie das Mauerwerk und die Einschnitte betreffen, eingestellt, und beschränken sich nun auf die beiden Nichtstollen der Tunnel, die vorwärts gediehen sind wie folgt :

- a. Derjenige im Fels auf der Grenze von Maroggia von 23 auf 40 Meter vorgetrieben, ist also im Laufe des Monats Januar um 17 Meter vorgerückt.
- b. Derjenige in Erde zu Biffone von 27 auf 37 Meter Länge fortgesetzt, also um 10 Meter im Monat.
- c. Gegenwärtig arbeiten 10 Pferde am Materialtransport in Verbindung mit der Dammsfüllung von Melide.

3. Streke von Melide nach Cusarone gegen Paradiso. — Die Ausbruchsarbeiten zwischen St. Martino und Cusarone werden fortgesetzt mit einer Arbeitskraft von 12 à 15 Mann, und die Mauerarbeiten des Tunnels haben eine Länge erreicht von 142<sup>m</sup>, 43, haben also einen Fortschritt von 45<sup>m</sup>, 43 gemacht. Der Nichtstollen ist um 9 Meter vorgerückt.

4. Tunnel ob Lugano. Schacht in der Nähe von Madonna della salute. Der Nichtstollen mit einem Querschnitt von 3<sup>m</sup>/3<sup>m</sup> ist gegen Lugano von 14 bis auf 28 Meter vorgetrieben, hat also im Monat um 14 Meter sich verlängert; derjenige gegen Bellinzona wurde aber nur um 9 Meter (von 29 Meter auf 38 Meter verlängert).

Zweiter Schacht in der Ebene del Povero. — Gesamtlänge gegen Bellinzona 13 Meter, also im Monat um 8 Meter; gegen Lugano Gesamtlänge 13,50 Meter, im Monat um 8,50 Meter verlängert.

Letzterer Nichtstollen wird mit beschränkterem Profil ausgeführt, da sich der Felsen härter zeigt als beim Schacht della Madonnetta.

5. Tunnel vom Monte Generi. — Der Boreinschnitt gegen Lugano ist eingestellt, indem starker Frost und Wasserandrang das Weiterarbeiten verhindert haben.

Der Schacht oberhalb dieses Einschnittes konnte des außerordentlichen Wasserandranges wegen, ungeachtet einer Vermehrung der Mannschaft von 15 auf 20 Mann, im Laufe des Monats nur um 6 Meter weiter, d. h. von 27 Meter auf 33 Meter (20 Centimeter per Tag) gebracht werden.

Nichtstollen des Tunnels gegen Bellinzona. — Die Ausbrucharbeiten hatten eine Länge von 46 Meter; dieselbe beträgt nun 61,50 Meter, also ein Fortschritt von 15,50 Meter im Monat, was ein tägliches Vorrücken von 0,56 Meter ergibt.

6. Die Arbeiten im Thale von Cadenazzo sind seit der Unterbrechung derselben im Jahre 1865 nicht wieder aufgenommen worden.

#### Stand der Arbeiten auf der Streke Locarno-Biasca — Unternehmung Villa.

Diese Arbeiten, die schon zur Zeit der letzten Inspektion eingestellt waren, sind es heute noch, und die Unternehmung hat im verfloffenen Monat Januar keine Auslagen für Arbeiten gehabt. Auch hat bis jetzt Herr Villa noch keine Pläne der Variante auf dem rechten Tessinufer zur Annahme vorgelegt, so daß man annehmen muß, es sei ihm nicht recht Ernst, die Arbeiten zu fördern, obgleich für diese Variante schon vom Großen Rathe größtmögliche Beförderung verlangt worden ist.

## Approximative Schätzung der ausgeführten Arbeiten auf Ende Januar 1865.

### I. Unternehmung Genazzini:

Approximativer Werth auf 31. Dezember 1865 . . .	Fr. 661,700
Kommen hinzu pro 31. Januar 1866:	
a. für Arbeiten am Goldrerio-Tunnel	Fr. 600
b. " " auf dem Gebiete von Biffone	" 5,000
c. " " zwischen Melide und Cusarone	" 18,000
d. Tunnel ob Lugano mit Schächten	" 6,000
e. Tunnel des Monte Generi mit Voreinschnitt und Schacht gegen Lugano und Nichtstollen gegen Bellinzona	" 4,000
Summa pro Januar . . .	" 29,600

### II. Unternehmung Villa:

Approximativer Werth auf 31. Dez. 1865	Fr. 336,200
Vermehrung im Monat Januar . . .	—
	" 336,200

Total beider Unternehmungen auf 31. Januar 1866 Fr. 1,027,500

Vorstehender Zusammenstellung fügt Herr Poncini noch die Bemerkung bei, daß der Werth der ausgeführten Arbeiten obigen Betrag von Fr. 1,027,500 nicht erreichen würde, wenn man die Schätzung nach Art. 24 der Konzession hätte vornehmen wollen, da in diesem Falle viele kaum angefangene und alle noch nicht bezahlten Arbeiten in die Schätzung nicht hätten aufgenommen werden dürfen.

Was die Beilagen 2, 3, 5 und 6 des oben erwähnten Schreibens von Tessin vom 15. d.iesz an betrifft, so geben uns dieselben zu keinerlei Bemerkungen Veranlassung, indem sie nichts enthalten, was für die Beurtheilung der vorliegenden Verhältnisse von besonderer Bedeutung wäre.

Wir müssen hier auch noch der Beilage 4, des Schreibens des Hrn. Gavey an den Staatsrath von Tessin vom 3. dieses Monats, erwähnen, mit welchem der genannte Repräsentant der central-europäischen Eisenbahngesellschaft der Regierung von Tessin einen gedruckten Bericht der Direktoren der Gesellschaft an die Aktionäre vom 5. September 1865, nebst der Rechnungsbilanz pro 30. Juni 1865 übermittelt. Wie es scheint, sollte dieses Aktenstück, dessen wesentlichen Inhalt wir bereits in unserem Berichte vom 6. November 1865 als Auszug aus einem Artikel der „Times“ reproduzirt haben, die Stelle der mehrfach von der Gesellschaft reklamirten Finanzausweise vertreten, während dasselbe eher

geeignet ist, als Beleg für die ökonomische Bedrängniß der Gesellschaft zu dienen.

Unterm 21. Februar l. J. übermittelte uns die Regierung von Tessin eine von Herrn Ingenieur Wetli in ihrem Auftrage verfaßte Broschüre, betitelt: „Untersuchungen über die Konzessionslinien der schweizerischen Alpenbahn von Bellinzona bis an das italienische Bahnnetz“. Bei diesem Anlasse hob die Regierung nachdrücklich hervor, daß, wie durch die von Herrn Wetli gemachten Untersuchungen bestätigt werde, die Eisenbahnlinien Bellinzona-Locarno und Bellinzona-Lugano-Camerlata für die Interessen beinahe des ganzen Kantons in jeder Beziehung die zweckdienlichsten seien, und daß daher Tessin seit 1846 stetsfort an diesen Linien festgehalten habe. Diese Tendenz habe sich auch in der letzten Session des Großen Rathes wieder geltend gemacht, so daß sich der Staatsrath in Folge der diesfalls stattgehabten Anregungen zu dem Gesuche veranlaßt finde, es möchte der Bundesrath bei den Entschliessungen, die er bezüglich der Tessinerbahnen zu fassen im Falle sein werde, die Rechte und Interessen des Kantons Tessin, namentlich so weit es die oben erwähnten internen Linien betreffe, bestens wahren.

Wir entgegneten hierauf der Regierung, der Bundesrath wünsche mit dem Großen Rathe, daß die konzedirten internen Linien im Kanton Tessin zur Ausführung kommen möchten. Leider habe sich aber der Bundesrath aus den Berichten sowohl des Ingenieurs der Regierung als des eidgenössischen Experten, Herrn Kocher, überzeugen müssen, daß trotz verschiedener Mahnungen die Bauarbeiten auf den fraglichen Linien nicht nur nicht im Verhältniß zu den angesetzten Terminen vorrücken, sondern sogar theilweise lässiger als früher betrieben werden, und ebenso könne sich der Bundesrath mit den vorgelegten Dokumenten, welche den Ausweis über das Vorhandensein hinlänglicher Finanzmittel leisten sollen, durchaus nicht beruhigen. Sobald die Bundesversammlung in den Fall kommen werde, von der Sachlage Kenntniß zu nehmen, so sei, wenn nicht unverweilt entschiedene Veränderungen bezüglich der Arbeiten und der Beschaffung der nöthigen Mittel eintreten, mit Sicherheit zu erwarten, daß sie die Thätigkeit des Bundesrathes für erschöpft ansehen und nach Mitgabe des Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 selbst einschreiten werde.

Wir ersuchten die Regierung, der Gesellschaft der central-europäischen Eisenbahnen von diesen Eröffnungen Kenntniß geben zu wollen.

Unterm 5. Mai abhin übermittelte uns die Regierung von Tessin die Kopie eines Schreibens des Hrn. William Young, Sekretär der europäischen Centraleeisenbahngesellschaft, mit welchem derselbe die eingetretene Stokung des Unternehmens der Tessiner-Eisenbahnen mit der gegenwärtigen Geldkrisis, welche als ein Fall von „force majeure“ im Sinne von Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 zu

betrachten sei, zu entschuldigen sucht und dabei die Hoffnung ausspricht, daß es trotz der momentanen Ungunst der Verhältnisse der Gesellschaft dennoch gelingen werde, das Zustandekommen des Unternehmens zu sichern.

Dieses Schreiben, welches Herr Young dann unterm 16. Mai wörtlich übereinstimmend auch an den Bundesrath richtete, lautet in der Uebersetzung wie folgt:

„London 16. Mai 1865.

„An den Tit. Bundesrath der Schweiz. Eidgenossenschaft in Bern.

„Hochgeachtete Herren!

„Der Verwaltungsrath der europäischen Centraleisenbahngesellschaft hoffte von Tag zu Tag den glücklichen Erfolg der ununterbrochenen Unterhandlung zum Zwecke der sichern Ausführung der internen Linien Tessins und der Alpenüberschreitung, welche den Gegenstand der vom Kanton Tessin unterm 12. Juni 1863 und 10. Februar 1866 genehmigten Konzessionen bilden, melden zu können.

„Allein die Geldkrisis, welche in Folge der gegenwärtig vorwaltenden politischen Besorgnisse in Europa, und zwar namentlich in Paris und London, ausgebrochen ist, erschwert mehr als je die Ausführung irgend einer Unternehmung, und ganz besonders der unsrigen, welche ein so großes Kapital erheischt.

„Unsere Gesellschaft ist genöthigt, mit der größten Unsicht zu Werke zu gehen, indem die Erfahrung lehrt, daß das Erzwingenwollen einer Unternehmung bei ungünstigen Umständen dieselbe diskreditirt und gar oft deren Ruin herbeiführt.

„Die gegenwärtige Finanzkrisis ist nicht weniger ernst als diejenige von 1848, wie man aus den Preisen der Werthpapiere ersehen kann, und es muß dieselbe als ein Fall von „force majeure“, vorgeesehen durch Art. 28 der Konzession vom 12. Juni 1863 und Art. 4 der am 31. Juli darauf erfolgten eidgenössischen Ratifikation, angesehen werden, welche die vertragsschließenden Parteien der strengen Erfüllung der Konzessionsbedingungen entbindet.

„Es rechtfertigt dieser Umstand die Gesellschaft ferner auch darin, daß dieselbe während der letzten vier Monate der Ausführung der internen Linien nicht alle die Förderung angebeihen ließ, wie sie es gerne gethan hätte.

„Nichts desto weniger hat der Verwaltungsrath die Ehre, Sie, hochgeachtete Herren, zu versichern, daß derselbe weder jetzt, noch in Zukunft irgend welche Schritte unterläßt, welche zu einem baldigen Ergebnisse führen können. Die schwebenden Unterhandlungen berechtigen den Verwaltungsrath zu der Hoffnung, sobald die gegenwärtige kritische Lage des europäischen Geldmarktes sich gebessert haben wird, Ihnen, hoch-

geachtete Herren, und dem Kanton Tessin den Erfolg einer Combination melden zu können, welche gleichzeitig für die schnelle Ausführung der internen Linien, wie für die Ueberschneidung der Alpen bürgt.

„Die Herren Hentsch und Comp. werden im Falle sein, ihrerseits der h. Regierung die nämlichen Versicherungen zu geben; aber wir können und dürfen nicht im gegenwärtigen Augenblicke in einer gewaltsamen Weise auf die Unterhandlungen einwirken, indem ein dertartiges Vorgehen ihren Erfolg beeinträchtigen würde.

„Der Verwaltungsrath bittet Sie, hochgeachtete Herren, die Versicherung entgegenzunehmen, daß derselbe in seinen Bemühungen ausharre, daß er wünsche und die bestbegründeteste Hoffnung hege, baldigst zu einem Resultate zu gelangen, welches Ihnen, hochgeachtete Herren, und dem Kanton Tessin zur vollen Befriedigung gereichen wird.

„Der Verwaltungsrath benützt diese Gelegenheit, Ihnen die Versicherung seiner höchsten Achtung auszudrücken.“

Unterm 5. Juni l. J. ersuchten wir die Regierung von Tessin nochmals, uns über den Stand der Arbeiten und des Unternehmens überhaupt Bericht erstatten und uns im Weiteren auch von den Verhandlungen, welche im Großen Rathe des Kantons Tessin in dieser Angelegenheit stattgefunden haben, so wie von den bezüglichen Beschlüssen Kenntniß geben zu wollen.

Dieser Einladung entsprechend, ertheilte uns der Staatsrath mit Schreiben vom 19. Juni die gewünschten Aufschlüsse, denen wir unter Hinweisung auf den fraglichen Bericht selbst und die demselben beigelegten Aktenstücke folgende wesentliche Momente entnehmen:

In erster Linie bestätigt die Regierung, daß sämtliche Arbeiten auf den konzedirten Bahnlinien schon vor dem 5. Mai (nachdem dieselben schon früher immer läßiger betrieben worden) vollständig im Stiche gelassen worden seien. Infolge dieser Einstellung der Arbeiten seien verschiedene Strecken der kantonalen Landstraßen in beschädigtem und theilweise Gefahr drohenden Zustande gelassen worden, so daß die tessinischen Behörden sich wiederholt genöthigt sahen, die Gesellschaft nachdrücklichst zur Erfüllung ihrer konzessionsgemäßen Verpflichtungen in Bezug auf die Wiederinstandstellung der infolge des Eisenbahnbaues beschädigten Straßen und Brücken zc. anhalten.

Diese Aufforderungen hatte trotz mehrfacher entsprechender Zusicherungen von Seite der Gesellschaft und ihres Repräsentanten, Hrn. Gaven, nicht nur keinen Erfolg, sondern der Letztere ging sogar so weit, gegen die ihm hinsichtlich der Ausführung fraglicher Arbeiten gemachten Insinuationen förmlich Protest einzulegen. (Schreiben des Staatsrathes an den Verwaltungsrath der centraleuropäischen Eisenbahngesellschaft vom 24. Mai 1866).

Später hat dann zwar allerdings Hr. Gavey die baldige Ausführung der erwähnten Arbeiten wieder in Aussicht gestellt; allein da die Ratifikation des Vertrages mit dem betreffenden Unternehmer von Seite der Gesellschaft immer nicht erfolgte, so sah sich die Regierung mit Rücksicht auf allfällig stattfindende Truppenbewegungen und um überhaupt den verschiedenen dringenden Reklamationen gerecht zu werden, genöthiget, die Ausführung der nothwendigsten Arbeiten von sich aus anzuordnen.

Was die in dieser Angelegenheit stattgehabten Verhandlungen, insbesondere diejenigen des Großen Rathes des Kantons Tessin, über welche wir nähere Mittheilungen verlangt hatten, anbetrifft, so verweist der Staatsrath in dem erwähnten Berichte auf die bezüglichen Protokolle, wobei sie dieselben mit einigen resümirenden Bemerkungen begleitet, welche wir ihrem wesentlichen Inhalte nach hier folgen lassen:

Mit Botschaft vom 21. April 1866 erstattete der Staatsrath dem Großen Rathe Bericht über den Stand der Angelegenheit. Dieser Bericht, in welchem die Unthätigkeit der Gesellschaft geschildert und deren Nichtbeobachtung des ihn ertheilten Mahnungen in Bezug auf größere Entwicklung der Arbeit, die Leistung des Finanzausweises und die Wiederstellung der beschädigten Landstraßen hervorgehoben wird, schließt damit, der Staatsrath überlasse es dem Ermessen des Großen Rathes zu erwägen, ob diese Situation länger hinausgezogen werden könne, oder ob er nicht zum mindesten die unterm 23. Juni 1865 gefaßten Beschlüsse bestätigen wolle.

Diese Beschlüsse waren folgende:

1. Im Hinblick auf den Stand der Arbeiten wird die Regierung eingeladen, dem Repräsentanten der Gesellschaft zu insinuiren, daß es in seiner Pflicht liege, die Arbeiten in größerer Ausdehnung zu betreiben und daß der Kanton Tessin nach Mitgabe des Konzessionsaktes alle seine Rechte wahre, selbst dasjenige nicht ausgeschlossen, kraft welchem ihm die Befugniß zustehe, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

2. Für den Fall, daß die Gesellschaft den Insinuationen des Staatsrathes nicht in kürzester Frist nachkommen sollte, sei letzterer angewiesen, die Sache dem Bundesrathe anheim zu stellen, damit derselbe gemäß Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 von Bundes wegen den Stand der Arbeiten selbst untersuchen lasse.

Auf vorerwähnte Berichterstattung und den sachbezüglichen Bericht der Großen Rathskommission (Prot. des Großen Rathes Seite 230) faßte der Große Rath unterm 9. Mai, in Abweichung von den Konklusionen des Staatsrathes, folgende Schlußnahmen:

1. Die Maßnahmen des Staatsrathes sind gutgeheißen, und es wird derselbe eingeladen, bei der Gesellschaft ferner dahin zu wirken,

- a. daß sie die nothwendigen Arbeiten anordne, um in kürzester Frist die kantonalen Landstraßen wieder in Stand zu stellen (sich eventuell auf die Befugnisse berufend, welche der Konzessionsakt der Regierung vorbehält);
- b. daß sie ihrem Repräsentanten diejenigen Vollmachten ertheile, welche zur Leitung einer solchen Unternehmung erforderlich sind.

2. Der Staatsrath wird eingeladen, der Gesellschaft den Art. 1 der Beschlüsse des Großen Rathes vom 23. Juni 1865 zu erneuern.

3. Dem Staatsrath wird die Vollmacht, von der Bundesversammlung die Erloschenerklärung der Bundesgenehmigung zu verlangen, nicht ertheilt.

Der Staatsrath erklärt die Divergenz zwischen den Beschlüssen des Großen Rathes und den Konklusionen der regierungsrätlichen Botschaft damit, daß man glaube, die Aufrechthaltung der gegenwärtigen Konzession könne dazu beitragen, eine eventuelle Abänderung des Tracé der gegenwärtigen durch die Konzession festgestellten, d. h. der internen Linien zu verhindern. Auf diese Linien lege der Kanton einen hohen Werth, wie dies auch aus dem mit Schreiben vom 21. Februar mitgetheilten Wunsche des Großen Rathes hervorgehe. Der Kanton werde daher unter allen Umständen an den überlieferten Tracé der internen Linien festhalten und dasselbe auch in Zukunft unabänderlich *conditio sine qua non* einer jeden tessinischen Eisenbahnkonzession machen.

Aber — fügt das Schreiben der Regierung bei — „ein anderes „ist die logische, consequente, unerläßliche Wahrung der internen Linien — „ein anderes die Hoffnung, daß die Zukunft derselben durch eine Konzession gesichert werden könne, welche auch nicht die geringste Lebensfähigkeit mehr zeigt.“

Indem sich im Uebrigen die Regierung aller weiteren Bemerkungen und Schlüsse über die Sachlage, wie sie in ihren Mittheilungen auseinandergesetzt wird, enthält, theilt sie schließlich nur noch mit, daß die Beschlüsse des Großen Rathes s. B. sowohl dem Herrn Ingenieur Gavay, Repräsentanten, als auch dem Herrn W. Young, Sekretär der Gesellschaft eröffnet worden seien. Dabei habe die Regierung darauf gedrungen, daß wenigstens sofort Maßregeln für die Herstellung der kantonalen Straßen getroffen werden, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß wenn dies nicht geschehen sollte, die Regierung das Nöthigste von sich aus anordnen würde, was dann auch, wie bereits oben angeführt worden, in der Folge wirklich geschehen ist.

Obigem Berichte haben wir einzig noch die Bemerkung beizufügen, daß sich seit dem Gange desselben die Sachlage in keinerlei Weise verändert hat. Was das Bauliche anbelangt, so hat sich ein Mitglied unserer Behörde durch persönliche Anschauung an Ort und Stelle überzeugt,

daß die sämtlichen Arbeiten seit längerer Zeit vollständig liegen geblieben sind. Ebenso ist auch in finanzieller Hinsicht gar nichts geschehen, was irgend welche Veränderung in dem Stande der Unternehmung begründen könnte.

Indem wir die aktenmäßige Darstellung des allgemeinen Standes der Tessinerbahnunternehmung hiemit schließen, gehen wir zu den aus dieser Berichterstattung sich ergebenden Schlußfolgerungen und Anträgen über.

Der Art. 4 des Bundesbeschlusses betreffend die Eisenbahnen im Kanton Tessin vom 31. Juli 1863 lautet:

„Die Bauarbeiten sind in dem Verhältnisse zu den in der Konzession festgesetzten Vollendungsterminen zu fördern. Sollte dieser Vorschrift zuwider gehandelt werden, ohne daß höhere Gewalt Veranlassung dazu gegeben, so wird der Bundesrath die erforderlichen Maßregeln ergreifen, um ihr Nachachtung zu verschaffen, und es kann im äußersten Falle die Bundesversammlung die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession als erloschen erklären.“

Die Termine, auf welche sich dieser Artikel bezieht, sind im Art. 3 der Konzession folgendermaßen festgesetzt:

„Die Bauarbeiten sind 6 Monate nach der eidgenössischen Ratifikation ernstlich in Angriff zu nehmen und in gleicher Weise ununterbrochen fortzusetzen.“

„Die Sektionen Chiasso-Mendrisio-Lugano und Locarno-Bellinz-Biasca sollen 3 Jahre nach Beginn der Arbeiten vollendet und dem Betrieb übergeben werden.“

„In Bezug auf die Sektion Lugano-Bellinz hat das Nämliche innert 5 Jahren, vom gleichen Datum an, zu geschehen.“

Die Arbeiten haben begonnen am 25. Januar 1864. Der Vollendungs und Uebergabstermin für die Strecken Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinz-Biasca ist somit der 25. Januar 1867 und derjenige für Lugano-Bellinz der 25. Januar 1869.

Wären wir schon am 6. November 1865 im Falle, zu erklären, daß die Gesellschaft die Arbeiten nicht im Verhältnisse zu den Bau terminen gefördert habe, und der Vorschrift des ersten Satzes des Art. 4 entschieden nicht nachgekommen sei, so müssen wir diesen Ausspruch heute, angesichts des Wenigen, was in den seither verfloffenen 12 Monaten gearbeitet worden ist, nur noch in bestimmterer Weise bestätigen, und berufen uns dabei auf die oben mitgetheilten Befunde sowohl der Experten der Regierung von Tessin, als des eidgenössischen Experten.

Die fortdauernde Verzögerung der Arbeiten ist nicht durch höhere Gewalt veranlaßt. Möchte jene in Bezug auf die Strecke Bellinz-Locarno eine zeitlang damit gerechtfertiget werden, daß der Entscheid

über die Zugrichtung dieser Linie von den tessinischen Behörden verzögert worden sei, so ist diese Entschuldigung jedenfalls jetzt nicht mehr stichhaltig, seit der Große Rath von Tessin im November 1865 das bezügliche Tracé festgestellt hat, und die Arbeiten für diese Strecke gleichwohl, wie der Experte, Herr Kocher, jagt, „um keinen Schritt weiter gerückt sind.“

An den erforderlichen Maßregeln, um den Vorschriften des Art. 4, bezüglich Förderung der Arbeiten, Nachachtung zu verschaffen, hat es der Bundesrath, wie die Akten es beweisen, nicht fehlen lassen. Er hat zu verschiedenen Malen die Arbeiten untersuchen lassen; hat wiederholt gemahnt, und bei der Fruchtlosigkeit dieser Mahnungen schließlich unterm 22. November 1865 der Gesellschaft eröffnen lassen, „daß, sofern nicht in nächster Zeit die Arbeiten auf der ganzen Linie mit aller Kraft „begonnen und gleichzeitig der Besitz von Mitteln für eine kräftige Fortsetzung der Arbeiten speziell nachgewiesen werde, der Bundesrath sich „genöthigt sehen würde, in Anwendung des Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863, der Bundesversammlung vorzuschlagen, „die Genehmigung der erteilten Konzession zurückzuziehen.“

Die oben mitgetheilten Expertenberichte zeigen, daß auch diese bestimmte Warnung ohne Erfolg geblieben ist, und daß gemachte mündliche Versprechungen einfach nicht gehalten worden sind. In Betreff der nachzuweisenden Mittel für kräftige Fortsetzung der Arbeiten hat sich die Gesellschaft damit begnügt, ein Aktenstück einzusenden, welches bereits vor Monaten vorlag und durchaus nicht der Art ist, die geringste Beruhigung zu gewähren.

Bei solcher Sachlage glauben wir durchaus berechtigt zu sein, zu erklären, daß jener „äußerste Fall“, von welchem der Art. 4 des Bundesbeschlusses spricht, eingetreten ist.

Es bleibt somit schließlich nur noch die Frage, ob Gründe vorhanden seien, von dem verfallenen Rechte jetzt wirklich Gebrauch zu machen oder nicht.

Wären an der in Frage stehenden Eisenbahn einzig kantonale tessinische Interessen betheligt, so könnte füglich das weitere Schicksal derselben den Behörden des Kantons Tessin überlassen werden. In diesem Falle würden wohl nach und nach die Artikel 26 und 27 der Konzession zur Anwendung kommen, laut welchen, wenn zwölf Monate nach den Verfallzeiten die Linien nicht vollendet und dem Betriebe übergeben sind, die Gesellschaft in eine Buße zu Gunsten des Staates verfällt, und wenn sechs Monate nach jener zwölfmonatlichen Frist die Arbeiten nicht vollendet und die Bahnlinsen nicht dem Publikum übergeben werden, oder wenn die begonnenen Bauarbeiten für die Dauer eines Jahres unterbrochen würden, die Konzession als erloschen betrachtet werden soll.

Allein gerade der Umstand, daß bei der tessinischen Eisenbahn nicht nur kantonale, sondern auch allgemeinere schweizerische Interessen betheiligt erscheinen, führte die eidgenössischen Rätthe dazu, bei der Ratifikation der betreffenden Konzession sich nicht einfach mit den Maßnahmen zu begnügen, welche die tessinischen Behörden für den Fall von Nichterfüllung der Konzessionsverpflichtungen Seitens der Gesellschaft sich vorbehalten hatte, sondern unabhängig von jenen Maßnahmen besondere schützende Bestimmungen aufzustellen. Es wurde dabei (siehe den Kommissionsbericht \*) auf das große nationale Interesse hingewiesen, welches sich an die konzessionirte Linie und namentlich an die Fortsetzung derselben über die Alpen knüpfte, indem der Besitz dieser Thallinien ohne die Verpflichtung des Baues der Berglinien eben so leicht zu einer Erschwerung und weitem Belastung des ohnehin mit immensen Schwierigkeiten belasteten Alpenüberganges gebraucht werden, als er der Anstrengung dieses Zieles Vorschub leisten könne.

Was damals nur als Möglichkeit vorausgesetzt worden ist, darüber haben wir jetzt bestimmte Erfahrungen vor uns. Es ist unzweideutig bewiesen, daß die Gesellschaft, in deren Händen die Konzession liegt, weder die Mittel, noch den Willen hat, die konzedirten Linien wirklich auszuführen, und mannigfache Thatfachen sprechen dafür, daß dieselbe für jedes ernsthafte Unternehmen eines Alpenüberganges wirklich weit eher eine Erschwerung als eine Erleichterung ist, und auch ferner sein würde.

Mag auch für diesen Augenblick die Frage des Alpenüberganges in Folge eingetretener Ereignisse in den Hintergrund getreten sein, so wird sie doch in nicht fernere Zeit wiederkehren. Kaum aber möchte es gerathen sein, diese Zeit, wo dann neuerdings widerstreitende Interessen auf den Plan treten und eine Lösung der Frage nur schwieriger machen würde, abzuwarten.

Wir halten vielmehr dafür, daß gerade diese Zeit temporärer Ruhe in den Alpenbahnbestrebungen, wo jede unmittelbare Benutzung des zu treffenden Entscheides ferne liegt, mehr als jede andere einer vorurtheilslosen Prüfung und einer der wirklichen Sachlage entsprechenden Urledigung günstig sei.

Gestützt hierauf beehren wir uns, Ihnen nachfolgenden Beschlußentwurf vorzulegen und zur Annahme zu empfehlen:

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht zweier Berichte des Bundesrathes vom 6. November 1865 und 30. November 1866, aus welchen sich ergibt, daß die Bau-

\*) Bundesblatt v. J. 1865, Bd. III, S. 416.

arbeiten an den Eisenbahnlinien Biasca-Billinzona-Lugano-Chiassa und Bellinzona-Locarno, für welche die Konzession vom Großen Rathe von Tessin am 12. Juni 1863 ertheilt und von der Bundesversammlung am 31. Juli 1863 genehmiget worden ist, nicht nach den in der Konzession festgesetzten Vollendungsterminen gefördert, vielmehr, ohne daß höhere Gewalt dazu Veranlassung gegeben, so verzögert worden sind, daß die Vollendung und Inbetriebsetzung auf jene Termine nicht mehr möglich erscheint; daß die vom Bundesrathe wiederholt erlassenen Mahnungen und Warnungen ohne Erfolg geblieben sind;

in Anwendung des Artikels 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863,

b e s c h l i e ß t :

1. Die Genehmigung des Bundes für die oben genannte Konzession ist hiemit erloschen erklärt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

---

Bern, den 30. November 1866.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**J. M. Knüfel.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schick.**

---

## **Bericht des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen im Tessin. (Vom 30. November 1866.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1866
Date	
Data	
Seite	312-331
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 318

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.