

B e r i c h t

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Tessinerbahnen.

(Vom 6. November 1865.)

Tit. I

Die Bundesversammlung hat bezüglich des Standes der Tessinerbahnen unterm 22. Heumonath 1865 beschlossen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnarbeiten im Kanton Tessin untersuchen zu lassen, die Ansichten der Regierung dieses Kantons darüber einzuholen und in der nächsten Oktoberszung der Bundesversammlung Bericht zu erstatten, welsch' letztere sich vorbehält, nöthigenfalls die Zurückziehung der Konzessionsgenehmigung auszusprechen.

„Inzwischen wird der Bundesrath einer allfälligen Uebertragung der Konzession seine Zustimmung nicht ertheilen.“

In Ausführung dieses Beschlusses und des Art. 4 des Dekretes über Genehmigung der Konzessionen für die tessinischen Bahnen hat der Bundesrath unterm 28. Juli 1865 verfügt:

„1. Seien die Herren Ingenieurs Bridel von Yverdon und Kocher von Bern zu beauftragen, sich beförderlichst nach dem Kanton Tessin zu begeben, um erstlich die von der zentraleuropäischen Eisenbahngesellschaft bisher ausgeführten Arbeiten in detaillirten Augenschein zu nehmen und über den gegenwärtigen Stand der Planaufnahmen, Expropriationen,

Erarbeiten und der Anstalten zur Beschaffung des Oberbaues und des Betriebsmaterials sich ins Klare zu setzen, und sodann zweitens auf Grundlage des Vorhandenen zu bestimmen, ob es möglich sei, mit Einhaltung der im Art. 3 der Konzession erwähnten Termine, d. h. bis zum 20. Januar 1867 (beziehungsweise 1869 für Bellinzona-Lugano) die drei konzessionirten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, und bejahendenfalls näher zu bezeichnen, mit welcher ungefähren Zahl von Arbeitern dieses Resultat bei fortgesetztem Baue erhältlich wäre; schließlich dem Bundesrathe über ihren Befund einen sorgfältigen Bericht zu erstatten.

„2. Sei der Regierung von Tessin die Schlußnahme der Bundesversammlung und der vom Bundesrathe den Herren Bridel und Kocher sub 1 ertheilte Auftrag zur Kenntniß zu bringen, mit dem Ersuchen, die Gesellschaft anzuweisen, den genannten Herren alle für ihre Untersuchung nothwendigen Aufschlüsse zu ertheilen.

„Im Fernern sei die Regierung einzuladen, den Repräsentanten der Gesellschaft aufzufordern, ihr binnen kürzester Frist von dem Stande der Geldmittel der Gesellschaft, sowie von den behaupteten neuen Abkommen, welche die rasche Inangriffnahme der Arbeiten sichern sollen, genaue Aufschlüsse mit den nöthigen urkundlichen Belegen vorzulegen. Die Regierung werde er sucht, dem Bundesrathe sodann hierüber Bericht zu erstatten und ihr Gutachten damit zu verbinden, ob sie die Gesellschaft zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen für befähigt erachte, beziehungsweise wie gegen dieselbe vorgeschritten werden solle. Zugleich wolle sie nach Maßgabe des Bundesbeschlusses der Gesellschaft mittheilen, daß weitere Uebertragungen der Konzession vor der Hand nicht genehmigt werden könnten.

„3. Es sei Herr Generalkonsul Napp in London unter Mittheilung des Aktionärverzeichnis der europäischen Zentralgesellschaft zu ersuchen, dem Bundesrathe auf Grund näherer Erkundigungen mitzutheilen, ob die Hauptzeichner dieser Aktien auch jetzt noch solvabel seien, und ob das englische Recht Mittel kenne, durch welche ein Aktionär sich seiner Haftpflicht für den Betrag der gezeichneten Aktien entledigen könne.“

1. Der infolge verschiedener Verzögerungen erst am 14. Oktober a. e. erstattete Bericht der beiden technischen Experten, der Herren Kocher und Bridel, lautet in seinem Resümee folgendermaßen :

„Es ergibt sich aus dem Vorhergehenden, daß seit dem Januar des Jahres 1864 den Bauausführungen keine weitere Ausdehnung gegeben worden ist als diejenige, die zu jener Zeit dazu bestimmt war, den Ausweis der begonnenen Erarbeiten zu leisten, zu welchem Zwecke auf jedem Zweige des Netzes ein Loos an Unternehmer verdungen wurde.

„Um die Pläne für diese Loose so auszuarbeiten, daß sie passende Theile des ganzen Netzes bildeten, war keine geringe Anstrengung erfor-

berlich und erheischte ein zahlreiches Personal, das, einmal vorhanden, dann aber auch die übrigen Vorarbeiten rasch zu bemeistern im Stande sein mußte. Es durfte also billig vorausgesetzt werden, daß im Dezember 1864, zur Zeit, als die Ausführung an die Herren Genazzini und Villa überging, und bereits über 128,000 Franken für Vorarbeiten ausgegeben waren, diese Unternehmer die Bauarbeiten unbehindert sollten fördern können. Sie waren zu dieser Annahme um so mehr berechtigt, als Herr Holden selbst in seinem Vertrage ihnen ausdrücklich Kopien der General- und Detailpläne auszuhändigen sich verbindlich machte, dagegen von den Theilunternehmern verlangte, daß sie auf den 15. Januar 1865 die Arbeiten ihrerseits in ernsthaften Angriff zu nehmen hätten.

„Und gerade diese Uebertragung wurde Veranlassung zu einem großen, wenn gleich noch gut zu machenden Zeitverlust. Denn mit der Uebertragung wurde das früher bestandene technische Bureau des Herrn Holden aufgelöst, und mit der Auflösung dieses Büreaus blieben von den Vorarbeiten desselben den neuen Unternehmern keine andern benutzbar übrig als diejenigen, die nach Mitgabe des eidgenössischen Expropriationsgesetzes in den Gemeinden bereits aufgelegt worden waren. Die darüber gepflogenen Unterhandlungen führten zu keinem erwünschten Resultate, und die neuen Unternehmer fanden sich in die Nothwendigkeit versetzt, die ihnen versprochenen Vorarbeiten nun in eigenen Kosten besorgen zu lassen.

„Diese erstreckten sich für Herrn Genazzini auf die ganze Bauabtheilung von Paradiso bis Bellinzona, also auf 32 Kilometer Länge, und für Herrn Villa auf die Bauabtheilungen von der Verzasca bis an die Moësa, und von Cresciano bis Biasca, d. h. auf etwa 24 Kilometer Ausdehnung. Zu der vom Januar bis Dezember 1864 bereits für die Ausführungsarbeiten zum großen Theile verloren gegangenen Zeit kam nun auch noch diejenige hinzu, die nöthig war, um die Vorarbeiten auf den angegebenen Strecken wieder aufzunehmen und zu vollenden, und dazu reichten sieben Monate des Jahres 1865 nicht einmal aus.

„Die Experten glauben zwar, es seien, neben der Nichtablieferung vorhandener Pläne, auch noch andere, von ihnen nicht zu qualifizierende Gründe anzunehmen, denen die eingetretene Säumniß zur Last gelegt werden muß. Einen Beweis dazu finden sie in dem Bauvertrage des Hrn. Holden mit Hrn. Bolla von Chiasso. Durch diesen Vertrag übernahm der Letztere bereits am 12 März 1864 die Ausführung des Unterbaues für die ganze Strecke von der Melidebrücke bis Chiasso, während Grund-erwerb und Oberbau Hrn. Holden reservirt worden. Dieser Vertrag blieb fast anderthalb Jahre lang ohne irgend einen Anfang von Erfüllung, trotzdem die Vorarbeiten vollständig vorlagen, trotzdem die Pläne in den Gemeinden aufgelegt worden waren — und die Einspruchsfrist längst abgelaufen war. Die ostensibeln Behinderungsgründe sollen zuerst in den Dissidenzen zwischen dem leitenden Ingenieur und Hrn. Bolla, später, nach dem Zurücktritt des Hrn. Welli, in den verschiedenen

Auslegungen einzelner Vertragsbestimmungen zwischen Hrn. Genazzini und Hrn. Volta ihre Veranlassung gehabt haben. Wahrscheinlich aber ist einfach der Widerstand der noch unbezahlten Grundbesitzer das Hauptmotiv der immer noch nicht begonnenen Arbeit gewesen, und dieses Motiv war selbst zur Zeit der Anwesenheit der Experten auf Ort und Stelle einzig auf dem Gebiete der Gemeinde Bissone beseitigt.

„Es steht demnach so viel thatsächlich fest, daß die Zeit für die Ausführungsarbeiten nicht gerade haushälterisch benutzt und daß auch der Bestimmung des Art. 4 des eidgenössischen Konzessionsaktes nicht besonders gewissenhaft Folge geleistet worden ist, insofern man nemlich diesen Artikel in seiner mathematisch strengen Interpretation auffaßt. Den Sinn dieser Bestimmung glauben aber die unterzeichneten Experten, mit Rücksicht auf den Wortlaut ihres Auftrages vom 28. Juli, so auffassen zu sollen, die Arbeiten seien so zu betreiben, daß ihre Vollendung inner der festgesetzten Zeit mit Sicherheit erwartet werden dürfe.

„In diesem Sinne aufgefaßt, erlauben sich die Experten folgende kurze Erörterung:

„Die Arbeiten, die vom Januar 1864 hinweg bis zur Stunde sind ausgeführt worden, stehen in gar keinem Verhältniß zu der bis jetzt verstrichener Zeit, wenn man damit das Arbeitsquantum und die Zeit vergleicht, die jetzt noch übrig bleiben.

„Als maßgebend für die Zeitdauer solcher Werke pflegt man einzig die größern Tunnelbauten, die Fluß- und Thalübergänge, sowie die Gesamtgröße der zu lösenden und fördernden Erd- und Felsmassen in Rechnung zu ziehen. Die kleinern Kunstbauten, die Beschotterung und die Beschienung der Bahn bleiben auf die Vollendung resp. Eröffnung meist ohne bestimmenden Einfluß, weil erstere vor, mit oder selbst nach den Erdarbeiten, und letztere immer in kurzer Zeit zu erstellen sind, und besonders das Legen des Oberbaues von gegebenen Anhaltspunkten aus, wie Bahnhöfen, Haltstellen, eisernen Brücken u. s. w. stetsfort abtheilungsweise möglich ist, und somit die damit zu beschäftigenden Arbeiterbrigaden fast nach Belieben vervielfältigt werden können.

„Im Hinblick auf die verschiedenen Vollendungstermine der einzelnen Linien glauben die Experten auch hier durch ein Auseinanderhalten der besondern Unternehmungen an Deutlichkeit und Verständniß zu gewinnen, und befolgen deshalb auch hier die im ersten Theile angenommene Arbeitstrennung.

„Unternehmung Genazzini.

(Linie Chiasso-Lugano-Bellinzona.)

„Die Unternehmung Genazzini hat zwei verschiedene Bausermine: den 20. Januar 1867 für die Vollendung der Bahnlinie von Chiasso bis Lugano, und den 20. Januar 1869 für diejenige der Bahnlinie Lugano-Bellinzona.

„Die auf beiden Abtheilungen für die Bauzeit maßgebenden Arbeitsobjekte sind nun:

- „a. für Chiasso-Lugano: der Tunnel von Mendrisio;
- „b. „ Lugano-Bellinzona: der Tunnel des Monte-Ceneri;
- „c. „ beide dann die auf denselben zu bewegenden übrigen Erdarbeiten.

„Der Tunnel von Mendrisio erhält eine Länge von 760^m oder 2540 Fuß. Er durchsetzt wahrscheinlich ein bloßes Diluvialgebilde, und verlangt deshalb auf seiner ganzen Länge vollständige Auszimmerung und Ausmauerung, was jedenfalls der Vollenbung nicht förderlich ist.

„Ob schon die Anlage von Hülfschächten keine Schwierigkeiten darböte, so liegen sie gegenwärtig nicht im Projekt, und es soll der Aufbruch und die Einwölbung nur von den beiden Tunnelenden her erfolgen. Wenn dabei eine geeignete Arbeitsmethode gewählt und eine rationelle Vertheilung der Arbeit in Aufbruch, Ausrüstung, Transport und Einwölbung getroffen wird, so kann man vor jedem Ort in 24stündiger Arbeit ein Vorrücken von 0^m. 7 im günstigsten Falle, also ein tägliches Fertigstellen von 1^m. 4 Länge erreichen, und demnach die vollständige Auswölbung in $\frac{760}{1.4} + 20$ Tagen = 563 Tagen oder 19 Monaten erwarten, d. h. also jedenfalls nicht vor Juli 1867, mithin 5 à 6 Monate zu spät. Daraus geht vorerst die Nothwendigkeit eines Schachtes, zugleich aber auch die Sicherheit hervor, daß mittelst dieses einzigen Schachtes, der leicht ausführbar ist, der Tunnel inner Jahresfrist fertig erstellt werden kann, weil dann nach Vollenbung dieses Schachtes vier Arbeitsstellen statt nur zwei offen stehen und ein tägliches Vorrücken von wenigstens 2^m. 40 erreicht werden kann.

„Das Abteufen des Schachtes würde erheischen . . . Tage 80
 Während dieser Zeit würden die Endstollen zusammen um 80 ×
 1. 20 = 96^m vorrücken, so daß noch 760—96 = 664

Meter durchzutreiben blieben, was erfordern würde: $\frac{664}{2.4} =$ „ 277

Dazu zur Vollenbung der Ausmauerung „ 20

Tage 377

oder 12½ Monate.

„Zeitraubende Fluß- und Thalübergänge sind auf dieser Strecke keine auszuführen und an Erdbewegungen bleiben :

Abtrag. Kubikmeter. Auftrag. Kubikmeter.

zwischen Chiasso und Capolago	148162	216448	mit Mitteltransport von 225 Metern ,
„ Capolago und Biffone	64722	50462	„ „ „ 108 „
	(wovon 30% Fels)		
„ Paradiso und Lugano	50000	50000	„ „ „ 150 „

also zusammen 316,910 Kubikmeter, wovon etwa 20,000 Kubikmeter Felsen, deren Lösung und Förderung auf die angegebenen Transportweiten etwa 158,000 Arbeitstage erfordern und inner Jahresfrist bei einer täglichen Arbeiterzahl von 670 à 700 Mann bequem bewältigt werden können. Es wird bei unserer Rechnung überall der aus der gewöhnlichen Erfahrung hervorgegangene Mittelwerth in Rechnung gebracht und z. B. vorausgesetzt, daß ein Monat nicht mehr als durchschnittlich 20 eigentliche Arbeitstage enthalte, daß ein Arbeiter etwa 3 Kubikmeter Erde und 1 1/2 Kubikmeter Felsen löse und lade, währenddem schon das zwei- und dreifache an Arbeit geliefert worden ist, ohne daß wir diese außerordentlichen Leistungen irgendwie berücksichtigen. Ähnliche normale Arbeitsleistungen sind auch bei den Tunneln und den übrigen Arbeiten zu Grunde gelegt.

„Für die Vollendung des Unterbaues durch Einbringung des Schotter's ist keine verlängerte Zeitfrist anzunehmen, da der Schotter fast überall zur Hand ist, und ein allfälliges Sezen um so weniger zu berücksichtigen bleibt, als derselbe den Preis der Auffüllung kaum merklich übersteigt.

„Was endlich die Herstellung des Oberbaues anbetrißt, so ist dieser aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Dekonomie erst unmittelbar vor der Betriebsöffnung zu legen. Die Bahnlänge von Chiasso bis Ende des Bahnhofes Lugano beträgt 25330 Meter, also die zu legende Geleiselänge annähernd 25330×1.20 oder 30400 Meter. Eine Arbeiterbrigade von 50 Mann legt nun selbst bei der sorgfältigsten Arbeit täglich ganz bequem 100 Meter Geleise und selbst mehr, so daß, wenn vier Arbeiterbrigaden konstituiert werden, sie die Bahn- und Ausweichgeleise in drei Monaten leicht, ja sogar in zwei zu Ende zu führen im Stande sind, insofern gleichzeitig die Bahnhofgeleise und Wechselvorrichtungen etabliert werden.

„Wenn also beim Mendrisio Tunnel vor vier Orten mit je 36 Mann, welche sich alle acht Stunden ablösen, also zusammen täglich 432 Mann, an den Erdarbeiten mit täglich 670 à 700 „
und an den Kunstarbeiten mit täglich etwa 50 „

im Durchschnitt also mit täglich 1182 Mann gearbeitet wird, so kann die Bahn von Chiasso nach Lugano inner des Konzeßionsstermines, 20. Januar 1867, betriebsfähig gemacht werden.

„Die Zahl der Tunnelarbeiter ist nur eine annähernde, da statt drei Tageschichten auch zwei genügen können, und der größere oder geringere Wasserandrang die Zahl der Arbeiter mehren oder mindern muß.

„Wir gehen zu den Werken der zweiten Bauperiode über, deren Endtermin der 20. Januar 1869 ist.

„Das schwierigste und zeitraubendste Bauobjekt zwischen Lugano und Bellinzona bildet der Tunnel des Monte-Generi. Der zu durchsezende Gebirgsrücken ist 1610 Meter = 5366 Fuß breit und besteht fast ganz aus Glimmerschiefer, vielleicht mit etwas Gneis. Die Schichtungsverhältnisse des 1360 Meter langen, unschachtbaren Theiles dieses Tunnels sind der Arbeit günstig, und es darf deshalb vor Ort durchschnittlich auf 0.75 Meter Vorrücken, also auf $1^m.50$ in 24 Stunden gerechnet werden, wenn der Wasserandrang von der Schachtseite her nicht zu stark ist.

„Der einzige anzulegende Schacht kann acht Monate Zeit in Anspruch nehmen, und unterdessen der Stollen von der Nordseite 240×0.75 oder 180 Meter vorgetrieben werden, so daß dann den beiden Angriffsseiten noch 1180 Meter erübrigen, die in $\frac{1180}{1.50} = 786$ Tagen oder 26 Monaten vollends aufgebrochen werden können. Der vollständige Tunnel-

aufbruch wird also im Frühling des Jahres 1868 erfolgen. Selbst bei einem täglichen Vorrücken von nur 0^m.60 könnte der Tunnel noch bis zum festgesetzten Baftermine durchgeschlagen werden. Wenn aber der ungünstigste aller denkbaren Fälle eintreten sollte, derjenige nemlich, daß von der Südseite her die Arbeit unmöglich wäre, dann müßte man per Tag, in drei Tageschichten, einzig von der Nordseite her 1^m.20 vorrücken und die rechtzeitige Vollendung sehr problematisch werden.

„Wenn je vor Ort zwanzig Mann beschäftigt und nur achtstündige Arbeitsschichten gemacht werden, so würde dies $3 \times 2 \times 20 = 120$ Arbeiter verlangen und bis nach Durchschlagung des kurzen südlichen Stollens etwa das Doppelte.

„Allfällige stellenweise Auswölbungen haben auf die Zeitdauer und auf die Vollendung des Tunnels weiter keinen Einfluß.

„Der Luganer Tunnel wird in kürzerer Zeit vollendet werden, als derjenige des Monte-Generi.

„Die auszuführenden Erdarbeiten vertheilen sich nach vorgenommener Berechnung, gestützt auf die vorhandenen Profile, in folgender Art:

	Abtrag.	Auftrag.		
von Lugano Bahnhof bis Tunnel Monte-Ceneri	150400 (wovon 20 % Fels)	203300 mit Mitteltransport von 150 Metern,		
vom Tunnel Monte-Ceneri bis Giubiasco	239165 (wovon 70 % Fels)	614053	„	„
von Giubiasco bis Bellinzona	15621	41064	„	„
			„	60
			zusammen also 858417 Kubikmeter,	

wovon etwa 200000 Kubikmeter Felsprengungen.

„Der zu lösende Boden ist meist etwas schwerer Art und größtentheils Gerölle mit größern Steinen und Felsblöcken, so daß die tägliche Arbeitsleistung eines Mannes erfahrungsgemäß nicht höher als zu drei Kubikmetern Erde und 1½ Kubikmeter Fels gerechnet werden darf.

„Für Lösen und Fördern auf die angegebenen Mitteldistanzen nimmt der Kubikmeter etwa 0.60 Tagwerke in Anspruch, und die sämtliche zu befördernde Masse der 858417 Kubikmeter, also $858417 \times 0.60 = 515050$ Tagwerke.

„Wenn demnach die Erdarbeit ungefähr mit dem Monte-Ceneri-Tunnel, d. h. bis 1. Juni 1868, beendigt sein soll, so würde die täglich dafür auf der Linie zu beschäftigende Mannschaft, vom 1. Oktober 1865 an, betragen müssen $\frac{515,050}{32^m \times 20^f}$ oder 800 Mann.

„Es ist nun wohl selbstverständlich, daß mit den Erdarbeiten die übrigen Unterbauarbeiten, als Dohlen, Brücken, Ueber- und Unterführungen, Mauern u. s. w. gleichen Schritt halten müssen; da aber gegenwärtig die Kunstbauten weder alle entworfen, noch umgearbeitet sind, so läßt sich die zu ihrer Ausführung etwa nöthige Mannschaftszahl nicht wohl angeben.

„Bezüglich der Beschotterung und Beschiebung der Bahn verweisen die Experten auf die diese Gegenstände berührenden Andeutungen der Linie Chiasso-Lugano, die auch hier ihre Geltung haben.

„ U n t e r n e h m u n g V i l l a .
(Linie Locarno-Bellinzona-Biasca.)

„Die Totalerdbarbeit auf der Linie, die Herr Villa auszuführen hat, mag betragen 515000 Kubikmeter, wovon etwa 23,000 Kubikmeter Felsen sind.

Hievon ist bereits ausgeführt:

1) auf Rivapiana-Mappo	32000	
2) „ Moösa-Cresciano-Biasca	34000	
zusammen	<u>66000</u>	„

Es sind also noch auszuführen 449000 Kubikmeter.

„Da der Boden im Allgemeinen leichter und der Transport meist nur unbedeutend ist, so ist durchschnittlich für das Lösen und Fördern derselben kaum mehr als 0.40 Tagewerk per Kubikmeter zu rechnen, und also für die noch übrig bleibende, zu fördernde Erdmasse von 449000 Kubikmetern nicht mehr 179,000 Arbeitstage nothwendig, so daß die Gesammtarbeit dieser Bahnlinie bei einer Mannschaftszahl von 746 Mann in höchstens einem Jahre und bei Verdoppelung derselben, besonders in der günstigen Jahreszeit, leicht in sechs Monaten ausgeführt werden kann.

„Zeitraubender als die Erdbarbeit sind hingegen die auf dieser Linie auszuführenden Brückenbauten, unter denen wir indessen nur die hauptsächlichste derselben, die Brücke über den Tessin, besonders hervorheben.

„Es ist bereits erwähnt worden, daß der frühere Flußübergang mehr thalabwärts gesucht wurde, und daß die Veränderung des Traces den Bauplatz jetzt mehr in die Nähe von Bellinzona gerückt hat.

„Die in Aussicht genommene Korrektion des Tessins wird dem Brückenbau gewisse Dispositionen in Betreff der Stellung und Deffnung abnöthigen, die nicht übersehen werden dürfen, und die den jezigen Entwurf des Hrn. Villa wesentlich modifiziren möchten.

„Die eigentliche Brücke soll durch Eisengitter getragen werden; die Anfertigung und Aufstellung dieser Gitterbrücke mit ihren pneumatisch gegründeten Pfeilern und Widerlagern ist dem französischen Hause Parent, Schafen & Comp. verakkordirt. Vom Datum der definitiven Bestellung derselben an sollen sie innert 12 Monaten aufgerichtet zur Aufnahme des Schienengeleises dastehen, ein Zeitraum, der auch bei der gewählten Fundationsart vollständig genügt, selbst bei nicht sehr günstigen Wasserständen.

„Sollte nun die Genehmigung der Linie durch den tessinischen Großen Rath erst in dessen Novemberstzung ausgesprochen werden, dann ist freilich keine Zeit mehr zu verlieren, aber doch dieselbe auch noch nicht verloren, um die Bahn auf den 20. Januar 1867 betriebsfähig herzustellen zu können.

„Der Eisenbau aller übrigen Brücken bildet ebenfalls Gegenstand des Vertrages mit Parent, Schaken & Comp., und an der rechtzeitigen Erstellung desselben hat man keinen Grund zu zweifeln.

„Für die Beschaffung des Schotterers ist die Lage dieser Linie noch weit günstiger, als die des übrigen tessinischen Eisenbahnnetzes, und seine Einbringung kann, bei gehörig getroffenen Dispositionen, die Bahneröffnung nicht fühlbar verzögern.

„Die Länge der Linie und der zu legenden Bahngleise ist einstweilen noch unbestimmt; erst die Lage des Bahnhofes von Locarno und diejenige der Station Biasca, also der beiden Endpunkte, werden die Länge definitiv ergeben.

„Die Länge der einspurig zu legenden Geleise beträgt nach den jetzigen Vorlagen 37 Kilometer, wovon indessen dem Hrn. Villa nur 35.30 Kilometer zu bauen auffallen, da eine Zwischenstrecke von 1.7 Kilometer noch in die Unternehmung des Hrn. Genazzini fällt. Vier Arbeiterbrigaden von je 50 Mann werden demnach im Verlaufe von höchstens drei Monaten die Bahn zu legen und die zweite Schotterlage einzubringen vermögen, wenn man Letzteres nicht weiter hinauszuschieben vorzieht; und da hierbei die früher vollendeten Sektionen bereits beschient werden können, während andere Unterbaustrcken erst noch in Arbeit liegen, so würde selbstverständlich die Betriebsöffnung durch die Legung des Oberbaues kaum einer bemerkenswerthen Verzögerung unterliegen.

„Bei dem Lösen und Bewegen der Erdmassen, namentlich wo längere Transportdistanzen vorkommen, kann man überall, wenn dabei Pferdtransport eingeführt ist, die Leistung eines Pferdes mit Führer derjenigen von acht Mannschafszugwerken gleich setzen, und in diesem Verhältnisse Vorräken und Dauer der Arbeit bemessen.

„Aus den vorhergehenden Thatsachen und Erörterungen ergeben sich die folgenden bestimmten Schlüsse:

„1. Es sind vom Mai des Jahres 1864 bis August des Jahres 1865 keine neuen Arbeitsloose in Angriff genommen worden.

„2. Es ist dadurch ein beträchtlicher Theil der anberaumten Zeitfrist nutzlos verloren gegangen und dem Art. 4 des Beschlusses der eidgenössischen Rätthe vom 30. und 31. Juli 1863, im Sinne striktester Interpretation, nicht nachgelebt worden.

„3. Es ist nichts desto weniger und selbst ohne außerordentliche Anstrengung möglich, die sämtlichen Bahnlmnen innert der in unserm Auftrage vom 28. Juli abhin vorgeseheneu Zeitfrist, 20. Januar 1867, (resp. 1869) fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben.“

Das Departement des Innern ersuchte sodann Herrn Kocher unmittelbar vor dem Zusammentritte der Bundesversammlung, noch einmal an Ort und Stelle sich über den seitherigen Fortgang der Arbeiten zu er-

kundigen. Der diesfällige Bericht des Herrn Kocher vom 25. Oktober 1865 lautet im Schlusse:

„Die Bauhindernisse, die mit Zug und Recht als solche bis dahin anerkannt werden mußten, sind nun gehoben; die Vorarbeiten sind bis zur Vollständigkeit nachgeholt und haben einen Zeitverlust von wenigstens acht Monaten mit einem neuen Kostenaufwande von nahezu Fr. 100,000 zur Folge gehabt. Der Zeitpunkt ist nun da, wo die Planaufgabe für das ganze Bahnetz erfolgen kann, aber auch erfolgen muß, und wo auch der tessinische Große Rath seinen gordischen Knoten über die Tracéfrage zu lösen gezwungen ist, damit sie nicht stetsfort zum Vorwande der Unmöglichkeit des Arbeitsbeginnes diene. Mit Rücksicht aber auf die Ausführung der Tessinbrücke ist ein Entscheid des Großen Rathes geradezu unentwendbar geworden; denn wenn es vielleicht auch möglich wäre, den Bau innert weniger als Jahresfrist herzustellen, so verliert doch ohne sofortige Entscheidung die Behörde den Standpunkt, die Vollenzung von Rechten wegen verlangen zu können, und alle Terminüberschreitungen werden ihrem Verschulden beigegeben.

„Neben der Tessinbrücke sind es auch die drei Tunnel von Mendrisio, Lugano und Monte-Ceneri und die Dammschüttung im Vallone di Cadenazzo, die keinen Aufschub ihrer ersten Anhandnahme zulassen. Die Dammschüttung von Vallone di Cadenazzo wird 210 à 215 Fuß hoch und hält bei 600000 Kubikmeter; sie ist die größte Dammschüttung der ganzen Schweiz, und hat in unserm Lande nichts, das sich ihr an die Seite setzen ließe. Eine solche Riesenauffüllung, selbst abgesehen von allen Eventualitäten, die eintreten könnten, verlangt, selbst nach ihrer Vollenzung, noch längere Zeit zu ihrem Setzen, zur Konsolidation in sich selbst, ehe und bevor man an das Legen der Schienen gehen kann.

„Wenn die Bauperioden so bemessen waren, daß man bis dahin mit Ruhe alle Verschleppungen und Zeitverluste hinnehmen konnte, so ist dies doch, von jetzt an, nicht mehr der Fall. Es hat auch jetzt noch keine Gefahr für rechtzeitige Inhaltung der Zeitfristen, insofern unausgesetzt fortgearbeitet wird. Das ist aber auf dem Punkte, wie die Sachen jetzt stehen, eine Bedingung sine qua non geworden. Daß sie erfüllt werde, dafür haben der Große Rath und die Gesellschaft zu sorgen und es auch zu verantworten.“

II. Die finanziellen Fragen anbelangend, so berichtet zuerst der schweizerische Herr Generalkonsul in London über die Frage der Haftbarkeit eines Aktionärs bei Aktiengesellschaften mit beschränkter Haftbarkeit folgendes:

„Die Haftpflicht der Shareholders bei Kompagnien mit limited Liability hört auf, sobald die Aktien voll einbezahlt sind; wenn nicht

ganz einbezahlt, erstreckt sie sich auf den noch einzubezahlenden Theil. Es ist Ihnen ohne Zweifel bekannt, daß oben berührte Kompagnie nur beschränkte Haftpflicht (limited Liability) besitzt."

Ueber die Frage, ob und inwiefern die Hauptaktionäre der Gesellschaft im Stande seien, ihren Verpflichtungen nachzukommen, sind ebenfalls einige vertrauliche Erkundigungen eingezogen worden, mit Bezug auf welche wir auf die Akten selbst verweisen müssen, da sie sich aus begreiflichen Gründen nicht vor die Oeffentlichkeit eignen. Im Ganzen genommen hat sich gezeigt, daß zwar seit der Aktienzeichnung einige Namen, die mit größern Summen figurirten, zahlungsunfähig geworden sind, und bei andern im Zweifel steht, ob sie ihren Verpflichtungen im vollen Umfange nachzukommen vermöchten, daß hinwieder aber auch ganz solide Aktionäre mit bedeutenden Zeichnungen sich finden.

Ueber den finanziellen Stand des Unternehmens und diesfällige Verträge heben wir übrigens noch einen der Times vom 4. September a. c. enthobenen Auszug aus dem Geschäftsbericht der Direktoren der Gesellschaft an diese wörtlich aus:

„Die Direktoren äußern in ihrem Berichte großes Bedauern über die bedeutenden Rückstände in den Einzahlungen. Der Mangel an Fonds hat die Direktoren in ihren Finanzoperationen sehr gehemmt. Dieselben bemühten sich jedoch nach Kräften, den Kredit der Gesellschaft aufrecht zu erhalten und beim Bau der Linie mit den konzeptionsmäßigen Terminen Schritt zu halten. Die Direktoren schlossen am 4. Juli abhin einen provisorischen Vertrag mit einigen einflußreichen Kapitalisten des europäischen Kontinents zum Zwecke der Verschmelzung (absorption) der Gesellschaft in eine von ihnen zu bildende Gesellschaft für den Bau einer Alpenbahn über den Lukmanier, welschem Vertrage zufolge die bisherige Gesellschaft — nachdem sie ihr konzeptionsmäßiges Vorzugsrecht ausgeübt und vom Kanton Tessin die Konzession der Lukmanierbahn erwirkt hätte, und nachdem die Subventionen von Seite der italienischen Regierung gesichert wären — in die neue Gesellschaft verschmolzen werden sollte. Diese hätte nach dem besagten Vertrage die Tessinerlinien zu vollenden und alle Verbindlichkeiten der gegenwärtigen Gesellschaft zu erfüllen. Eine große Summe war auf die Linie verwendet und mit den Subakkordanten die Vereinbarung getroffen worden, die Arbeiten zu beschleunigen und bis zur Verwirklichung des Vertrages mit den kontinentalen Kapitalisten Zahlungen für fernere Certifikate über geleistete Arbeit in Gutscheinen und Wechseln anzunehmen. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie der Gesellschaft Lugano-Chiasso waren die südösterreichische und die lombardisch-venezianische Eisenbahngesellschaft gegenüber der italienischen Regierung verpflichtet, die Eisenbahnlinie Chiasso-Camerlata, jenseits Como, zu eröffnen, welche den Anschluß der Linie der Gesellschaft an das italienische Eisenbahnnetz vollenden und zugleich, in Verbindung mit der Lukmanier-

bahn, eine ununterbrochene Eisenbahnlinie vom mittelländischen Meere aus durch Mitteleuropa herstellen würde.

„Die Bilanz zeigte Einnahmen auf Aktien im Betrage von £. 92,078; auf Obligationen £. 97,600, und auf gesicherten Anleihen £. 10,800, zusammen £. 200,478 — und Ausgaben im Betrage von £. 204,912.“

In Bezug auf eine später abgehaltene Generalversammlung findet sich in der Times folgender Bericht:

„Die jährliche Generalversammlung dieser Gesellschaft wurde gestern in den Büreau Gresham house, Old Broadstreet abgehalten. Präsidium: Oberst Sykes.

„Der Bericht, von dem ein Auszug in der Times erschienen war, wurde als gelesen angenommen.

„Auf den Antrag des Präsidenten wurde der Bericht genehmigt. Herr D. Allardice, austretender Rechnungsrevisor, wurde wieder gewählt und Herr E. G. Scott zum andern Direktor ernannt.

„Hierauf ging man zur Spezialberathung über, und es wurde auf den Antrag des Präsidenten, unterstützt von Herrn Dmmaney, der am 4. Juli abhin provisorisch abgeschlossene Vertrag über Verschmelzung der Gesellschaft in eine andere, von Kapitalisten zum Zwecke des Baues einer Alpenbahn zu bildende Gesellschaft oder Fusion (amalgamation) mit einer solchen, genehmigt und die Direktoren ermächtigt, denselben in Wirksamkeit treten zu lassen, mit Vorbehalt der Modifikationen, welche sie nothwendig, rathsam oder zweckmäßig finden mögen.

„Die Sitzung schloß mit einem Dankvotum an den Präsidenten und die Direktoren.“

III. Die Regierung von Tessin sandte uns gerade in dem Augenblicke, wo wir ihr unsererseits eine Uebersetzung des Expertenberichtes der Herren Kocher und Bridel mit andern vorgenannten Aktenstücken zur Mitberücksichtigung bei ihrer Berichterstattung zugehen ließen, ihrerseits schon vor Kenntniß dieser Aktenstücke einen Bericht vom 24. Oktober 1865, welcher vornehmlich die finanzielle Lage der Gesellschaft behandelt und in seiner Haupt- und Schlußstelle lautet wie folgt:

„Eine wesentliche Verschiedenheit tritt hervor zwischen den Arbeiten auf der Linie Chiasso-Bellinzona und denen der Sektionen Locarno-Biasca; während auf der ersten immerhin etwas Bemerkenswerthes geschah, wenn auch nicht Genügendes, so wurde auf der letztern von der neuen Gesellschaft (zentraleuropäische Gesellschaft) beinahe nichts gearbeitet.

„Hier muß nun eines Thatumstandes Erwähnung geschehen.

„Auf Begehren der Gesellschaft und ihres Bauunternehmers hatte es sich darum gehandelt, die Linie zwischen Locarno und Bellinzona dahin abzuändern, daß sie auf dem rechten Ufer des Tessins (Lauf des Flusses) hinlaufen sollte, anstatt auf der linken Seite von Lugnaſco aufwärts, wie

sie früher angenommen war. Hierüber sollte der Große Rath in der Frühlings Sitzung entscheiden, allein die daheringe Schlußnahme wurde suspendirt.

„Von daher kamen dann Reklamationen und Verwahrungen von Seite der Gesellschaft, resp. von ihrem Unter-Bauübernehmer, als ob dadurch der Fortgang der Arbeiten gehindert wäre.

„Es war leicht zu antworten, und wir antworteten dann auch, daß es der Gesellschaft oder der Unternehmung nicht an Terrain fehle, auf dem Thätigkeit entwickelt werden könnte. (Siehe unser diesfälliges Schreiben vom 21. Juli, Nr. 11635.)

„Was die absolute oder relative Möglichkeit betrifft, die Arbeiten in den festgesetzten Fristen zu vollenden, und mit welchem Kraftaufwande, so muß dies aus dem Berichte der Herren Experten hervorgehen.

„In Bezug auf die Finanzmittel erklären wir, daß wenn dieselben nicht durch die Zuschrift des Herrn Young, vom 16. Februar, die im Beschluß des Bundesrathes vom 17. gl. Mts. zitirt ist, bewiesen sind, sie uns selbst in keiner Weise konstatiren;

„daß uns kein Ausweis eingereicht wurde in Folge der Einladung, welche gemäß Zuschrift des Bundesrathes vom 28. Juli an die Gesellschaft erlassen wurde;

„daß das Gegentheil hervorgeht aus dem Gesuche des Hrn. Young vom 22. März 1865 um Uebnahme von 1400 Aktien; aus mündlichen Erklärungen, welche uns gemacht wurden von Herrn Young selbst, so wie von Herrn Walsford bei Anlaß des Begehrens der Konzession für eine Luftmanierbahn; aus dem höchst langsamen Fortschreiten der Arbeiten; aus den minimen Summen, welche für Expropriationen deponirt wurden, und aus dem Umstande, daß für einige Expropriationen jedes Depositum unterblieb;

„daß dies bestätigt wird durch das beinahe gänzliche Aufgeben der Arbeiten auf der Linie Locarno-Viasca, und durch das Prozeßiren zwischen dem Unter-Entrepreneur der Gesellschaft und den Unter-Akkordanten für die Bezahlung eines beträchtlichen Restes;

„daß es notorisch ist, daß die Arbeiten, welche noch auf der Linie Chiasso-Vellinzona ausgeführt werden, mit dem Gelde eines Unter-Entrepreneurs (Bolla) und einiger tessinischer Aktionäre oder Interessirter gemacht werden, ohne daß von der Gesellschaft irgend welche Geldmittel beschafft werden anders als unrealisirbares Papier;

„und daß wir daher die Gesellschaft für unbedingt unfähig ansehen, die von ihr übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen.“

IV. Der Vollständigkeit halber müssen wir endlich noch mittheilen, daß die englische Gesandtschaft wegen der vorliegenden Angelegenheit ebenfalls mehrfach mit uns in Korrespondenz trat. Eine erste Note derselben vom 16. August war von Protesten der zentraleuropäischen Gesellschaft begleitet, welche sich indeß auf den ersten ständeräthlichen Beschluß bezogen, welcher bekanntlich in der Folge abgeändert wurde. Die englische Gesandtschaft wies selbst auf diesen Irrthum hin, so daß vor der Hand jeder Stoff zu einer weitern Diskussion dahinfiel.

Dagegen übermittelte uns in Folge der angeordneten Untersuchung die englische Gesandtschaft mit einer zweiten Note vom 13. Oktober neue Proteste der europäischen Zentralgesellschaft gegen jede Intervention eidgenössischer oder kantonaler Behörden in die ihnen ertheilten Rechte und Privilegien. In diesem Aktenstücke wird behauptet, es seien bedeutende Verwendungen auf die konzeßionirten Linien erfolgt, und es befinde sich der Große Rath des Kantons Tessin mit seiner Traceregenehmigung für Locarno-Biasca in Verzug. Wir legten auch diesen Protest einfach ad acta. Der englischen Gesandtschaft gegenüber fand sich indeß der Bundesrath veranlaßt, erstlich in formeller Beziehung zu bemerken, daß die Gesellschaft im Kanton Tessin domicilirt und dort mit besondern Repräsentanten versehen sei, so daß für Zustellung derartiger Aktenstücke die zentraleuropäische Gesellschaft ganz mißbräuchlich ihre Vermittlung in Anspruch nehme. In zweiter Linie müsse sich der Bundesrath mit Rücksicht auf den Wunsch der Gesandtschaft, daß die der Gesellschaft durch den Konzeßionsakt ertheilten Privilegien vollständig respektirt werden möchten, die Bemerkung erlauben, daß es in der Schweiz Niemandem in den Sinn gekommen wäre, die der Gesellschaft ertheilten Rechte in Frage zu stellen, wenn diese die mit ihren Rechten korrespondirenden Verpflichtungen erfüllt hätte. Dagegen behalten sich die schweizerischen Behörden allerdings das Recht vor, jetzt und in Zukunft jene Gesellschaft zur Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen alles Ernstes anzuhalten und ihr nöthigenfalls die ertheilte Konzeßion in der durch die Konzeßionsakte selbst vorgesehenen Form wieder zu entziehen.

Eine hierauf unterm 23. Oktober erfolgte Rückwiderung, welche das englische Bürgerrecht der Gesellschaft betont, glaubten wir unbeantwortet lassen zu können, da eine dießfällige weitere Diskussion keinen praktischen Zweck gehabt hätte.

Zur Würdigung obigen Aktenmaterials übergehend, glaubt sich der Bundesrath sehr kurz fassen zu können.

Aus dem ganzen Stande der Akten geht voreerst klar hervor, daß die zentraleuropäische Gesellschaft in großer ökonomischer Bedrängniß und unfähig ist, ihren Verpflichtungen nachzukommen, wofen sie nicht in der einen oder andern Weise sich neue Hülfsmittel verschaffen kann.

Andererseits ist nicht minder klar, daß der bloße Zustand ökonomischer Bedrängniß einer Person oder Gesellschaft noch keineswegs berechtigt, derselben die ertheilten Rechte zu entziehen. Selbst anscheinend hoffnungslose Zustände können sich in der Folge wieder günstiger gestalten, und im vorliegenden Falle ist die Gesellschaft immerhin noch aufrechtstehend.

Aus der Thatfache der vorhandenen ökonomischen Bedrängniß kann deshalb ein Schluß auf die Berechtigung zur Entziehung der Konzession nicht gezogen werden. Diese Berechtigung tritt vielmehr nur ein in den von der Konzession ausdrücklich bezeichneten Fällen.

Es sind mehrere derartige Fälle wirklich vorgesehen:

1. In der vom Großen Rathe des Kantons Tessin ertheilten Konzession bezeichnet erstlich Art. 26 einen solchen Fall. Die Konzession wird danach als nicht geschehen betrachtet, wenn 18 Monate nach Ablauf der ordentlichen Bauperiode die Arbeiten nicht vollendet und die Bahnlinsen nicht dem Publikum zur Benutzung übergeben werden. Dieser Fall kommt gegenwärtig noch nicht in Betracht.

2. Im Art. 27 jener Konzession ist ein zweiter derartiger Fall bezeichnet. Die Konzession erlischt, wenn die begonnenen Bauarbeiten für die Dauer eines Jahres unterbrochen würden. Auch dieser Fall ist dormalen nicht vorhanden, weil die Bauarbeiten zwar schwach fortgeführt, indeß niemals ganz unterbrochen wurden.

3. Der Fall, welcher gegenwärtig einzig in Frage kommen kann, ist der im Art. 4 des betreffenden Bundesbeschlusses vorgesehene.

Dieser Artikel 4 lautet:

„Die Bauarbeiten sind im Verhältnisse zu den in der Konzession festgesetzten Vollendungsterminen zu fördern. Sollte dieser Vorschrift zuwider gehandelt werden, ohne daß höhere Gewalt dazu Veranlassung 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.“

Der Vorschrift des ersten Satzes des Art. 4 ist nun die Gesellschaft entschieden nicht nachgekommen; sie hat die Arbeiten nicht im Verhältnisse zu den Bauperioden gefördert. Dies berechtigt nun ganz gewiß den Bundesrath, Maßregeln zu ergreifen, um dieser Vorschrift Nachachtung zu verschaffen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß es in der Pflicht des Bundesrathes liegt, den Fortgang der Bauarbeiten genau zu überwachen und mit Monitorien und Androhungen gegen Verzögerungen einzuschreiten. Dagegen kann nicht wohl behauptet werden, daß der „äußerste Fall“, in welchem die Bundesversammlung die Konzession als erloschen erklären kann, schon jetzt vorliege. Dies aus zwei Gründen: Erstlich erhellt aus dem Expertengutachten, daß die Bauarbeiten nicht so weit zurück sind, daß sie nicht noch selbst innert den ordentlichen Bauperioden zu Ende

gebracht werden könnten. Diese Sachlage konstituirt offenbar noch nicht einen äußersten Fall. Fürs Zweite ist wenigstens mit Bezug auf eine Linie der Fall vorhanden, daß höhere Gewalt die Verzögerung der Arbeiten rechtfertigt. Diese höhere Gewalt liegt in der Verzögerung des Entscheides über die Zugrichtung der Linie Locarno - Bellinzona - Biasca von Seite der tessinischen Behörden. Diese Verzögerung ist in der That sehr tadelnswerth; und wenn die Regierung von Tessin die Gesellschaft anweist, auf dem nicht streitigen Stück der Linie fortzubauen, so werden Unbefangene nicht umhin können, diese Zumuthung, auf nicht pressante und für sich unbenutzbare Arbeiten viel Geld zu verwenden, höchst seltsam zu finden.

Ob schon wir nun der Ansicht sind, daß gegenwärtig der äußerste Fall noch nicht vorliege, in welchem die Bundesversammlung die Konzeption als erloschen erklären könnte, so wollen wir doch nicht verbergen, daß dieser Fall näher und näher tritt, wenn die Gesellschaft ihrer Verpflichtung nicht in ganz anderer Weise als bisher nachkommt.

Gestützt auf das Angebrachte beehren wir uns daher, Ihnen folgenden Beschlusentwurf vorzulegen:

1. Von dem durch den Bundesrath unterm 6. November 1865 erstatteten Bericht über den Stand der Tessinerbahnen wird Bormerk am Protokoll genommen.¹

2. Der Bundesrath wird eingeladen, die ihm im Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 31. Heumonath 1863 übertragenen Befugnisse gegen weitere Verzögerungen der Bauarbeiten in Anwendung zu bringen und insbesondere auch die Regierung von Tessin aufzufordern, auf einen beförderlichen Entscheid der Zugrichtung für die Linie Biasca-Locarno Bedacht zu nehmen.

3. Der Bundesrath wird schließlich eingeladen, der Bundesversammlung auf ihre nächste Sitzung abermals Bericht und Antrag über die vorwürfige Frage vorzulegen. Die Bestimmungen des Beschlusses der Bundesversammlung vom 31. Heumonath 1863 bleiben bis dahin in Kraft.

Genehmigen Sie, Tit., die erneuerte Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Basel, den 6. November 1865.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

**Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Tessinerbahnen.
(Vom 6. November 1865.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.11.1865
Date	
Data	
Seite	927-944
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 947

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.