

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzessionserneuerung und Fristverlängerung für den Simplonübergang.

(Vom 15. Juni 1892.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 30. April 1892 stellt die Direktion der Jura-Simplon-Bahn das Gesuch um erneute Verlängerung bis zum 31. Dezember 1893 der in Art. 6, lit. c, der neuen Konzession der Ligne d'Italie, vom 24. September 1877, für den Beginn der Arbeiten am Simplondurchstich festgesetzten, letztmals durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 (E. A. S. X, 212) erstreckten Frist.

In der Begründung des Gesuches wird im Wesentlichen Folgendes angeführt:

In den verschiedenen frühern Fristverlängerungsgesuchen der Simplonbahn und später der westschweizerischen und Simplonbahn sei jeweilen hervorgehoben worden, daß die Inangriffnahme der Arbeiten am Simplondurchstich abhängig sei von einer vorherigen Verständigung zwischen der Schweiz und Italien über das Tracé und die Art der Ausführung, welche Anschauung auch vom Bundesrathe in seinen bezüglichen Botschaften getheilt worden sei. Die jetzige Jura-Simplon-Bahn, auf welche durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 die Simplonkonzession übertragen wurde, habe das Gefühl, wie ihre Vorgängerinnen, zur Erreichung des Zieles, so viel an ihr, nichts vernachlässigt zu haben.

Anläßlich der am 2. und 8. Juli 1889 zwischen der Schweiz und Italien in Betreff des Simplon gepflogenen Verhandlungen hatte die italienische Delegation das von den schweizerischen Delegirten vorgeschlagene Projekt von 1886 (knieförmig gebogener Tunnel von 16,070 km. Länge) abgelehnt und erklärt, kein Tunneltracé gutheißen zu können, das nicht den größern Theil seiner Entwicklung auf italienischem Gebiet nehmen würde; demgemäß müßte der südliche Ausgang in eine beträchtliche Entfernung von der italienisch-schweizerischen Grenze verlegt werden. Das Tracé des 1882er Projekts, mit tiefliegendem Tunnel von ungefähr 20 km. Länge, oder ein anderes gleichwerthiges, könnte von der italienischen Regierung einzig angenommen werden.

Mit Schreiben vom 30. August 1889 ersuchte die Direktion der Suisse-Occidentale-Simplon den Bundesrath, der italienischen Regierung von der bevorstehenden Fusion mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie davon Kenntniß zu geben, daß die neue Gesellschaft das von der italienischen Regierung gewünschte Tracé acceptire, ohne von ihr eine stärkere finanzielle Betheiligung zu verlangen als für das billigere 1886er Projekt.

Nach Durchführung der Fusion bestätigte die Direktion der Jura-Simplon-Bahn diese Erklärungen und ersuchte den Bundesrath, davon der italienischen Regierung Mittheilung zu machen, zu dem Zwecke, die Verhandlungen auf dieser Grundlage wieder aufzunehmen.

Infolge dieser Mittheilung fand am 27. Februar 1890 zwischen den Delegirten des Bundesrathes und denen der gesuchstellenden Gesellschaft eine Konferenz statt, bei welcher letztere die schriftlich abgegebenen Erklärungen bestätigten und sich zur Vornahme aller von den Bundesbehörden oder von Italien etwa verlangten ergänzenden Studien bereit erklärten.

Am 14. April 1890 faßte der Bundesrath folgenden Beschluß:

1. der Direktion der Jura-Simplon-Bahn mitzuthemen, daß der Bundesrath bereit sei, die Verhandlungen mit der italienischen Regierung über die Erstellung eines Simplontunnels mit der in dem Projekt vom Jahre 1882 angenommenen Höhenlage fortzusetzen;
2. die Direktion einzuladen, dem Bundesrathe mit möglicher Beförderung definitive Baupläne für den Tunnelbau und die Zufahrten vorzulegen und über die muthmaßlichen Kosten des Baues eine genaue Berechnung aufzustellen, welcher ein Plan über die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel beizulegen ist;

3. der italienischen Regierung mitzuthemen, der Bundesrath sei bereit, auf die von ihr in der Note vom 18. Februar abhin an Herrn Bavier ausgesprochene Anschauung einzugehen, und er werde deßhalb ungesäumt von sich aus die Ausarbeitung von definitiven Plänen für den Bau des Simplontunnels anordnen und nicht unterlassen, dieselben seiner Zeit der italienischen Regierung zum Zwecke der Fortsetzung der Unterhandlungen vorzulegen.

In Nachachtung dieses Entscheides stellte die Bahngesellschaft alsbald ein Programm für die noch zu machenden Studien auf und ließ diese dann mit möglichster Beförderung ausführen. Sie nahmen ziemlich Zeit in Anspruch, da unabhängig von den Arbeiten auf dem Terrain für die Feststellung des Tracé, die Gesellschaft die Frage der an den beiden Tunnelmündungen für die maschinelle Bohrung des Tunnels und die Gewinnung der entsprechenden Kraft nothwendigen Einrichtungen zum Gegenstand einer besondern Untersuchung machte. Außerdem wurden die frühern geologischen Berichte durch eine von Herrn Dr. H. Schardt vorgenommene eingehende Untersuchung über die Natur und die Mächtigkeit der zu durchbohrenden Gesteinsschichten und ihre hydrographische Beschaffenheit ergänzt.

Gemäß dem durch genannten Bundesrathsbeschluß vom 14. April 1890 aufgestellten allgemeinen Programm nimmt das studirte definitive Projekt grundsätzlich das tiefliegende Tracé nach den Studien von 1882 an, mit einem Tunnel von rund 20 km. Länge, dessen nördliche Mündung ungefähr 2 km. oberher Brig auf dem linken Rhoneufer am Fuß der Felsen „im Raffi“, die südliche Ausmündung etwas unterhalb Isella, wenig nach der kleinen Galerie, durch welche die Straße dort führt, vorgesehen ist. Das Tracé des neuen Projekts weicht von dem frühern nur in Bezug auf das Längenprofil ab, welches eine Aenderung im Sinne möglichster Herabminderung des Gefälls auf der Südseite erfahren hat. Der Kostenvoranschlag, mit Einschluß der Interkalarzinsen für eine Bauzeit von  $8\frac{1}{2}$  Jahren, beläuft sich auf 80 Millionen Franken, also auf einen niedrigeren Betrag als die 96 Millionen, welche im Jahr 1887 für einen Simplondurchstich zwischen Visp und der Grenze bei Gondo mittelst einer Durchtunnelung in mittlerer Höhenlage und von bloß 16 km. Länge vorgesehen waren.

Die neuen Pläne und der Kostenvoranschlag für den Tunnel und die Zufahrtlinie auf Schweizergebiet seien dem Bundesrathe im Juli 1891 sammt dem Finanzplan übermittelt worden, ohne daß seither der Gesellschaft irgendwelche Mittheilung zugegangen wäre.

Dagegen seien der Gesellschaft von verschiedenen Seiten durch Unternehmer Eröffnungen gemacht worden über die Ausführung des großen Tunnels, mit mehr oder weniger bedeutenden Ersparnissen gegenüber den Voranschlägen der Gesellschaft. Sie habe es indessen nicht für angezeigt erachtet, zur Zeit auf die Anerbietungen einzutreten, in der Annahme, daß man nachdrücklich und zu günstigen Bedingungen mit ernsthaften Unternehmern erst werde unterhandeln können, wenn die Richtung und die übrigen Elemente des Tunnels in abschließlicher Weise im Einverständniß mit Italien festgestellt sein werden.

Die Gesuchstellerin habe mit Genugthuung konstatiren können, daß die Stimmung der Regierung dieses Landes wie in der Schweiz für das große Unternehmen eine günstige geblieben sei, indem in den am 19. April 1892 in Zürich abgeschlossenen neuen Handelsvertrag folgende Bestimmung aus den frühern Verträgen herübergenommen worden sei:

„Art. 16. Der schweizerische Bundesrath und die königlich italienische Regierung, von dem Wunsche beseelt, die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Italien zu fördern und auszudehnen, verpflichten sich, die Erstellung von Verkehrsstraßen, welche zur Verbindung der beiden Länder bestimmt sind, nach Möglichkeit zu begünstigen und insbesondere, beiderseits, solchen Unternehmungen alle möglichen Erleichterungen zu sichern, welche zum Zwecke haben, mittelst Fortbewegung durch Dampfkraft, durch die schweizerischen Alpen hindurch, die Schienennetze im Norden und Süden dieses Gebirges mit einander in direkte Verbindung zu setzen.“

Schon früher hätten die Bundesbehörden die hohe Bedeutung des Simplondurchstichs für die Schweiz anerkannt, indem in den Bundesbeschluß betreffend Fusion der Gesellschaften der S. O. S. und J. B. L., vom 19. Dezember 1889 (E. A. S. X, 214 ff.), eine Bestimmung aufgenommen wurde, wonach der Eidgenossenschaft der Rückkauf des fusionirten Netzes vor dem konzessionsmäßigen Termine freistehen soll für den Fall, daß sie selbst sich zur Anhandnahme des Baues der Linie von Brig bis an die italienische Grenze entschließen sollte.

In der Botschaft vom 9. Dezember 1889 betreffend die Fusion stehe zu lesen:

„Die Durchbohrung des Simplon ist heute zu einer der wichtigsten ökonomischen und politischen Fragen der Eidgenossenschaft geworden. Seit einer langen Reihe von Jahren arbeiten die Regierungen und Bevölkerungen der westlichen Kantone auf dieses Ziel hin und sind bereit, dafür bedeutende Opfer zu bringen.“

Nachdem sich durch den Abschluß des Fusionsvertrages auch der Kanton Bern von Staates wegen diesen Bestrebungen angeschlossen hat, darf sich der Bund der Verpflichtung nicht entziehen, in dieser Angelegenheit leitend aufzutreten, wenn er nicht Gefahr laufen will, seine Stellung im Eisenbahnwesen ganz aufzugeben und den heutigen Zustand, der in immer größeren Kreisen als ein unhaltbarer erkannt wird, zum Schaden des Landes zu befestigen . . .“

Das Gesuch fügt bei, daß zu den schon früher zu Gunsten des Simplondurchstichs in der Schweiz bewilligten Subventionen noch die vom Kanton Bern durch Dekret vom 5. Juli 1891 beschlossene Subvention von einer Million hinzugekommen sei.

Gestützt auf diese Ausführungen glaubt die Direktion der J. S. B. beim Bundesrath darum einkommen zu dürfen, er möchte der Bundesversammlung eine neue Fristverlängerung bis 31. Dezember 1893 befürworten.

Das Gesuch wurde dem Staatsrath des Kantons Wallis zur Vernehmlassung mitgetheilt.

Mit Schreiben vom 9. Juni d. J. übermittelte derselbe den bezüglichen Beschluß des Großen Rathes vom 25. Mai, welcher den gleichen Wortlaut hat, wie in frühern Fällen, nämlich:

1. Der Große Rath des Kantons Wallis bewilligt die von der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn nachgesuchte zweijährige Erstreckung (bis zum 31. Dezember 1893) der Frist für den Beginn der Arbeiten am Simplondurchstich und spricht sich dahin aus, es möchte die Bundesversammlung für die nämliche Zeitdauer die s. Z. der Gesellschaft der Suisse Occidentale-Simplon ertheilte Konzession verlängern.

2. Er behält unverändert alle Rechte des Kantons Wallis vor, welche sich aus den auf die Konzessionen der Eisenbahn von St. Gingolph bis zur italienischen Grenze bezüglichen gesetzlichen Erlassen, Akten, Konventionen etc., sowie namentlich aus Art. 6 des Bundesbeschlusses, betreffend eine neue Konzession für die Ligne d'Italie, vom 24. September 1873, bezüglich Wiedererwerbung der Linie, ergeben.

Ferner machte aber der Große Rath noch den Vorbehalt, daß mit der Gewährung der Fristverlängerung das Recht der kompetenten Staatsbehörden zur allfälligen Konzessionirung eines Uebergangs über den Simplon mittelst Schmal- oder Normalspur, wenn der projektirte tiefliegende Tunnel auf mehr oder weniger lange Zeit verschoben werden müßte, nicht beeinträchtigt sein solle.

Wir können uns diesem Vorbehalte anschließen, erachten es aber nicht als nothwendig, denselben förmlich in den Beschluß

aufzunehmen, da in der Praxis wiederholt anerkannt wurde, daß grundsätzlich dem Bunde das Recht zusteht, auch für Konkurrenzprojekte zu bestehenden Bahnen die Konzession zu ertheilen.

Es liegen unseres Erachtens auch sonst keine Gründe vor, welche den Bund veranlassen könnten, dem Gesuche der Jura-Simplon-Bahn entgegenzutreten. Im Gegentheil scheint es uns nur die Konsequenz der bisherigen Haltung der Bundesbehörden und der von ihnen dem Projekte eines westschweizerischen Alpendurchstichs zugewendeten Fürsorge zu sein, daß die in den Verhältnissen hinlänglich begründete Erstreckung der Frist für den Beginn der Arbeiten gewährt werde, um damit die Weiterverfolgung des bedeutungsvollen Werkes zu ermöglichen, mögen auch im gegenwärtigen Zeitpunkte die Chancen für baldige Realisirung im Allgemeinen weniger günstig sein, als vor zwei Jahren.

In formeller Beziehung ist noch zu bemerken, daß es sich nicht blos um Erstreckung der Frist handelt, sondern in erster Linie um Erneuerung der Konzession. Denn die durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 (E. A. S. X, 212) bis zum 31. Dezember 1891 verlängerte Frist für den Beginn der Arbeiten ist unbenützt verstrichen, ohne daß vor deren Ablauf ein Fristverlängerungsgesuch gestellt worden wäre, so daß die Konzession für die Strecke von Brig bis an die italienische Grenze als dahingefallen zu betrachten ist. Man braucht nun aber hieraus nicht nothwendig den Schluß zu ziehen, es habe die Jura-Simplon-Bahn, unter Beobachtung der in Art. 1—6 der Vollziehungsverordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Förmlichkeiten, wie um eine vorher nicht bestandene neue Konzession einzukommen. Einer solchen Forderung könnte man im vorliegenden Falle nicht ohne Grund bürokratische Tendenz zum Vorwurf machen. Es würde dieser Weg lediglich einen Umweg bedeuten, der schließlich doch zum nämlichen Resultate führte, das viel einfacher in Form der Erneuerung der Konzession mit neuer Fristansetzung erreicht werden kann. Denn die dem Unternehmen günstige Haltung der kantonalen und Bundesbehörden vorausgesetzt, würde man ja doch dazu gelangen, einem Konzessionsgesuch zu entsprechen, und was die Bedingungen anbetrifft, so wäre es doch kaum angezeigt, für das Theilstück Brig—Grenze der bisher rechtlich als ein einheitliches Ganzes betrachteten Simplonlinie andere Bestimmungen aufzustellen, wozu uns übrigens materiell keine Veranlassung vorzuliegen scheint. Sollten Sie indessen diese letztere Ansicht nicht theilen, so bleibt es unbenommen, allfällig als nothwendig erachtete neue Bedingungen auch an die Erneuerung der Konzession zu knüpfen.

Auf die Natur der vom Großen Rath des Kantons Wallis auch diesmal vorbehaltenen Rechte, speziell des in Art. 6 der Konzession vorgesehenen Rechtes der Uebernahme der Simplonlinie näher einzutreten, liegt heute ebenso wenig Veranlassung vor, als bei den frühern Fristverlängerungen. Es dürfte das Richtige sein, an dem bestehenden Rechtsverhältniß nichts zu ändern und die daherigen Rechte in der bisherigen Fassung auch jetzt wieder vorzubehalten.

Indem wir Ihnen, Tit., die Genehmigung des nachstehenden Beschlußentwurfes empfehlen, benützen wir den Anlaß zu erneuter Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Konzessionserneuerung und Fristverlängerung für den  
Simplonübergang.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Direktion der Jura-Simplon-Bahn, vom 30. April 1892;
  - 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 15. Juni 1892,
- beschließt:

1. Die durch Bundesrathsbeschlüsse vom 22. April und 23. Mai 1874 (E. A. S. n. F. II, 114, 116 und 123) an die Simplonbahn übertragenen, infolge des am 28. Juni 1881 genehmigten Fusionsvertrages an die Gesellschaft der westschweizerischen und der Simplon-Bahn (ibidem VI, 163) und gemäß Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 (ibidem X, 214 ff.) auf die Jura-Simplon-Bahn übergegangene neue Konzession für die Ligne d'Italie vom 24. September 1873 (ibidem I, 272) wird, soweit es die Theilstrecke von Brig bis zur italienischen Grenze betrifft, unter den frühern Bedingungen erneuert und die in Art. 6, lit. c, derselben für den Beginn der Arbeiten bezüglich des Simplonüberganges angesetzte, schon wiederholt, letztmals durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1889 (E. A. S. X, 212), erstreckte Baufrist neuerdings und zwar bis zum 31. Dezember 1893 verlängert,

in der Meinung, daß, wenn die genannten Arbeiten nicht vor diesem Termin begonnen werden, der Bund und eventuell der Kanton Wallis das Recht hat, die Eisenbahn der Ligne d'Italie zurückzukaufen, indem der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis gemäß der Steigerung und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zugehören gemachten Ausgaben sammt Zins zu 5 %, jedoch unter Abzug der den Aktionären bezahlten Zinsen und Dividenden, vergütet werden.

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



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend  
Konzessionserneuerung und Fristverlängerung für den Simplonübergang. (Vom 15. Juni  
1892.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1892
Date	
Data	
Seite	892-899
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 762

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.