

Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. I.

Nr. 4.

24. Januar 1874.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Staatsvertrag über die Verbindung der Gotthardbahn mit den italienischen Bahnen bei Chiasso und Pino.

(Vom 29. Dezember 1873.)

Tit. I

Kurz nach der Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft, welche den 6. Dezember 1871 erfolgte, wurden die Verhandlungen in Betreff der von Italien zu erstellenden Strecke Camerlata-Chiasso begonnen, zunächst in der Absicht, zu verhindern, daß bei der Projektirung dieser Linie die Interessen des internationalen Verkehrs denen des Lokalverkehrs von Como geopfert würden. Im Einverständniß mit der Gotthardbahnverwaltung ging unser Bestreben in dieser Beziehung namentlich dahin, daß von den verschiedenen möglichen Linien zwischen Camerlata und Chiasso die kürzeste und wenigst undulirte, d. h. die Linie mit Tunnel durch den Monte Olimpino und mit einem thunlichst hoch gelegenen Bahnhof für Como entgegen einer solchen gewählt werde, bei welcher die Bahnhofanlage am See und die Fortsetzung der Bahn von Como nach Chiasso durch das Bregiathal mit einer wirklichen Mehrlänge von 2,5 Kilometer und einer virtuellen Mehrlänge von 5 Kilometer projektirt war. Zu besserem Verständniß dieser Tracéverhältnisse

sei bemerkt, daß der Bahnhof in Camerlata 280 Meter über Meer liegt, derjenige von Chiasso auf 239 Meter Höhe projektirt ist, dagegen die Höhe des Comersees nur 200 Meter beträgt, so daß es zur Vermeidung einer Gegensteigung angezeigt war, den Bahnhof in Como wo möglich in gleichem Niveau mit demjenigen von Chiasso anzulegen. Da ferner die Maximalsteigung der Linie Bellinzona-Chiasso $\frac{1}{60}$ oder $16,67\frac{0}{00}$ nicht überschreiten und diese Strecke, wie überhaupt die ganze Linie von Goldau bis an die italienische Grenze bei Chiasso und Pino zweispurig angelegt werden soll, so war unser weiteres Bestreben darauf gerichtet, diese Bestimmungen auf der Strecke Chiasso-Camerlata ebenfalls zur Geltung zu bringen, sowie auch daselbst keine Krümmungen mit weniger als 300 Meter Radius zuzulassen.

Unsere Anstrengungen gründeten sich auf die Bestimmungen der Artikel 4 und 7 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869, worin sich die kontrahirenden Parteien verpflichtet haben, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnnetz führenden Linien thunlichst abgekürzt, der Verkehr überhaupt erleichtert und eine regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen erzielt werde.

Wir begegneten im Allgemeinen einem bereitwilligen Entgegenkommen Seitens der italienischen Regierung. Einzig in Bezug auf die Höhenlage des Bahnhofs in Como war eine Berücksichtigung unserer Wünsche nicht in dem Maße erhältlich, wie eine rationelle Anlage es erheischt hätte, theils weil die dortigen Terrainverhältnisse für die Erstellung eines großen Bahnhofs in der Höhe der Station Chiasso erhebliche Schwierigkeiten darboten, theils weil die Verwaltung der oberitalienischen Bahnen durch einen frühern Beschluß der Regierung gehalten war, den Bahnhof auf dem Territorium von Como anzulegen, das sich zufällig nur wenig über die Thalsole erhebt. Soweit wir bis jetzt die Projekte der Linie Chiasso-Camerlata kennen, wird der Bahnhof Como auf circa 216 Meter über Meer, also 23 Meter tiefer als derjenige in Chiasso zu liegen kommen.

Nach stattgehabter Verständigung über diese Angelegenheit handelte es sich zunächst um Festsetzung des Anschlußpunktes der Gotthardbahn und der oberitalienischen Bahn in Chiasso und um die Wahl der internationalen Anschlußstationen.

Zu diesem Ende wurde mit der italienischen Regierung eine Konferenz vereinbart, welche den 5. und 6. März 1873 in Como stattfand und zu welcher von italienischer Seite die Herren Inspektor F. Biglia und Oberingenieur Mella, von unserer Seite die Herren Inspektor Koller und Staatsrath Forni von Bellinzona abgeordnet

wurden; behufs Auskunftertheilung nahmen im Weiteren an derselben Theil: Namens der oberitalienischen Bahnen Herr Oberingenieur Massa, Namens der Gotthardbahn Herr Sektionsingenieur Schrafl. Es kam betreffend den Anschluß (in horizontaler und vertikaler Richtung) zu einer Verständigung, welche in einem besondern Protokoll nebst Plan, datirt den 5/6. März, niedergelegt wurde.

Während unsere Abgeordneten für diese Konferenz auch die nöthige Instruktion erhielten zur Unterhandlung über Festsetzung der internationalen Stationen und über den Post-, Telegraphen- und Zolldienst auf denselben, besaßen die italienischen Delegirten keine so weit gehende Vollmacht, so daß über diese Punkte nur eine unverbindliche Besprechung stattfinden konnte, in welcher bei beiden Theilen bezüglich der Wünschbarkeit solcher gemeinschaftlicher Grenzstationen und der Organisation der verschiedenen Dienstzweige Uebereinstimmung herrschte. Bezüglich der Wahl der internationalen Stationen zeigte sich insofern eine Meinungsdivergenz, als unsere Vertreter auftragsgemäß von den zwei auf den Linien Bellinzona-Chiasso-Camerlata und Bellinzona-Magadino-Luino erforderlich werdenden Stationen eine für die Schweiz beanspruchten, während die italienischen Abgeordneten beide auf italienischem Boden ausgeführt zu sehen wünschten.

Mit Rücksicht auf die kurze Baufrist der Strecken Lugano-Chiasso und Chiasso-Camerlata wurden sodann, theils durch unsere Gesandtschaft in Rom, theils durch die italienische Gesandtschaft in der Schweiz, bei der italienischen Regierung Schritte gethan, um die Anschlußverhältnisse im Allgemeinen auf dem Vertragswege zur definitiven Erledigung zu bringen. Leider gerieth durch den inzwischen in Italien eingetretenen Ministerwechsel die Angelegenheit wiederholt ins Stokken. Erst Ende September traten in Bern Abgeordnete beider Staaten und zwar italienischerseits die Herren Minister Melegari, Inspektor Biglia und Oberingenieur Mella, schweizerischerseits die Herren Bundesrath Scherer, Nationalrath Heer und Inspektor Koller zu einer Konferenz zusammen. Wir versahen unsere Delegirten mit den nöthigen Instruktionen und Vollmachten zum förmlichen Vertragsabschluß, allein auch diesmal erklärten die italienischen Abgeordneten, sie seien bloß zur Feststellung einiger Punkte in Form eines „Protokolls“ bevollmächtigt; der Abschluß eines Vertrages müsse später erfolgen.

Ein solches „Protokoll“ wurde dann auch wirklich am 1. Oktober unterzeichnet, in der ausgesprochenen Meinung, daß dessen Inhalt möglichst bald in einen Staatsvertrag unzuwandeln sei.

Während wir die im erwähnten „Protokoll“ stipulirten Präliminarien billigten, wünschte die italienische Regierung einige Modifikationen, welche uns jedoch die endliche definitive Regelung der Angelegenheit nicht zu verunnöglichen schienen. Demgemäß instruirten und bevollmächtigten wir unsern Abgeordneten, Herrn Bundesrath Scherer, welcher mit dem italienischen Delegirten Herrn Minister Melegari, über den Staatsvertrag wie er heute vorliegt zu verhandeln hatte.

Wir erlauben uns, in Folgendem die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages, sowie diejenigen Punkte, welche nicht nach unsern Wünschen erledigt werden konnten, in Kürze zu berühren.

Ueber gewisse Partien der technischen Ausführung der auf seinem Gebiet zu erstellenden Verbindungslinien Chiasso-Camerlata und Pino-Luino, mit Fortsetzung, wie z. B. bezüglich Zweispurigkeit und Gefällsverhältnisse, hat Italien im Vertrage selbst keine Verpflichtungen eingehen wollen, jedoch Bereitwilligkeit an den Tag gelegt, soweit es nicht schon selbst durch Verträge gebunden sei und es seinen Interessen nicht zuwiderlaufe, unsern diesfälligen Wünschen Rechnung zu tragen.

Die Frage, in wie weit der Betriebswechsel auf den internationalen Stationen stattzufinden habe, wurde nach längeren gegenseitigen Auseinandersetzungen zunächst der Vereinbarung der beiden Bahngesellschaften anheimgegeben (Art. 5).

Die italienische Delegation machte in dieser Beziehung beharrlich die Ansicht geltend, daß wohl die Züge, nicht aber nothwendigerweise auch die Lokomotiven auf den genannten Stationen gewechselt werden müssen.

Die Aufnahme von Bestimmungen, betreffend gleiche Behandlung der internationalen wie der internen Transporte, in Beziehung auf die Zeit der Abfertigung und der Beförderungspreise, sowie über den direkten Verkehr und die Erleichterung der Anschlüsse von nach dem Gotthard zielenden neuen Bahnen an die Linien der oberitalienischen Bahnen wurde von der italienischen Delegation abgelehnt, weil diese Fragen in den betreffenden Konzessionen schon geregelt seien oder nach den gesetzlichen Vorschriften jeweilen für neue Linien festgestellt werden, ferner weil dieselben theilweise im internationalen Vertrage vom 15. Oktober 1869 bereits vorgesehen seien und überhaupt Italien an sich schon alles Interesse habe, diesfälligen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Immerhin sind allgemeine Vorschriften in den Vertrag niedergelegt (Art. 5, 6 und 7), welche geeignet sein werden, einen ungestörten durchgehenden Verkehr zu sichern.

Was den Vollendungstermin der Linie Camerlata-Chiasso betrifft (Art. 2), welcher, wie schon oben erwähnt, gemäß dem internationalen Vertrage vom 15. Oktober 1869 mit demjenigen der Strecke Lugano-Chiasso zusammenfallen soll, so hat zwar Italien keine neuen Zusicherungen geben wollen, ebenso wenig als die schweizerische Delegation bezüglich der rechtzeitigen Vollendung der Linie Lugano-Chiasso Verbindlichkeiten für den Bund übernehmen konnte, welche über den Vertrag vom Jahr 1869 hinausgegangen wären, aber es wurde doch bei diesem Anlaß des Bestimmtesten konstatiert, daß Italien die Anzeige der am 6. Dezember 1871 stattgehabten Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft rechtzeitig und in aller Form erhalten habe, was wir deshalb glauben erwähnen zu sollen, weil im Juli 1872 im italienischen Parlament offiziell erklärt wurde, die italienische Regierung sei noch ohne Anzeige bezüglich dieser Konstituierung, ein Irrthum, der dann allerdings durch unsern Gesandten sofort berichtigt wurde.

Die Konstatirung der erwähnten Thatsache ist bekanntlich deshalb von großer Wichtigkeit, weil der Vollendungstermin der tessinischen Thalbahnen, sowie der italienischen Anschlußbahn Chiasso-Camerlata davon abhängt.

Bei diesem Anlaß mag bemerkt werden, daß, um die Strecke Lugano-Camerlata auf den 6. Dezember 1874 eröffnen zu können, es jedenfalls sowohl von Seite der Gotthardbahnverwaltung als von Seite der Verwaltung der oberitalienischen Bahnen mit Rücksicht auf die Tunnelbauten von Mendrisio (Coldrerio) und durch den Monte Olimpino noch bedeutender Anstrengung bedarf. Der erste dieser Tunnel hätte ursprünglich eine Länge von 475 Meter erhalten sollen. Derselbe geht aber ganz durch sogenanntes schwimmendes Gebirge (Sand und wasserführende Lettenschichten), so daß wegen großem Andrang des Wassers und starkem Druke des Gebirges die Abteufung von Schächten und der Vortrieb des Richtstollens vom nördlichen und südlichen Einschnitt aus zeitweise eingestellt werden mußte, um vorerst eine gründliche Entwässerung des Terrains vorzunehmen. Schließlich sah sich dann die Gottharddirektion veranlaßt, die Voreinschnitte zu verlängern und dadurch den Tunnel selbst auf 150 Meter zu reduzieren. — Der Tunnel durch den Monte Olimpino wird vermuthlich weniger Terrainschwierigkeiten als der vorhingenannte darbieten, dagegen die nicht unbedeutende Länge von 1750 Metern erhalten, und kann nur durch Anwendung einer größern Zahl von Schächten in der noch übrigen Frist eines Jahres vollendet werden. Die Arbeiten haben erst im Oktober abhin begonnen.

Artikel 1 des vorliegenden Vertrages enthält die Hauptbestimmungen des Protokolls von Como, deren Aufnahme der Voll-

ständigkeit halber und wegen ihrer Anwendung beim Anschluß in Pino (Art. 2) wünschenswerth erschien.

Obschon Artikel 3 und 4 des internationalen Vertrages vom 15. Oktober 1869 so aufgefaßt werden können, daß die Vollendung der Strecke Pino-Luino bis zum Anschluß an das italienische Bahnnetz gleich wie die Inbetriebsetzung der Linie Cadenazzo-Pino gleichzeitig mit der Eröffnung des großen Gotthardtunnels zu bewerkstelligen sei, und auch von der italienischen Regierung nach ausdrücklicher Erklärung ihres Gesandten so aufgefaßt werden, so erschien doch die Aufnahme einer präzisen bezüglichlichen Bestimmung in den Art. 2 dieses Vertrages nicht überflüssig, um für die Zukunft allen gegentheiligen Interpretationen vorzubeugen.

Leider wollte sich Italien nicht zu der Verpflichtung herbeilassen, für frühere Vollendung der Strecke Pino-Luino zu sorgen, falls das entsprechende Stück Cadenazzo-Magadino-Pino von der Gotthardbahngesellschaft vor der Vollendung des großen Tunnels fertig erstellt würde.

Die internationalen Stationen schienen uns ursprünglich in Como für die eine Zweiglinie und in Bellinzona für die andere zweckmäßig situirt, weil auf diesen beiden Punkten ohnehin längere Aufenthalte nöthig sein werden und sich dieselben für die Auswechslung der Züge wohl am besten geeignet hätten. Italien erklärte sich aber entschieden gegen Bellinzona, als von der Grenze zu weit entfernt. Von Magadino, das sich in letzterer Beziehung eher geeignet hätte, mußte hingegen aus technischen Gründen abgesehen werden. Es blieb deshalb auf der Linie längs des Langensees nur Luino für die Anlage der internationalen Station übrig, wogegen man sich dann für die Monte Cenere-Linie auf Chiasso einigte, wo sich die Möglichkeit einer entsprechenden Ausdehnung des Bahnhofes darbot, während das sich mitbewerbende Mendrisio nicht die nämlichen Vortheile aufzuweisen hatte.

Im Artikel 13 beabsichtigten wir vergeblich, das Durchlaufen unserer Bahnpostwagen nach Mailand und allfällig bis Novara und umgekehrt der italienischen Bahnposten bis Lugano und Bellinzona von vornherein in Aussicht zu nehmen. — Nach der gegenwärtigen von Italien gewünschten Redaktion dieses Artikels, zusammengehalten mit Art. 3, ist die Möglichkeit eines solchen den Postverkehr erleichternden Austausches der fahrenden Postbüreaux zwar nicht ausgeschlossen, wohl aber der Verständigung der beiderseitigen Postverwaltungen anheimgegeben; ähnlich wie die nähere Regulirung des Zolldienstes und des Telegraphendienstes den besondern Vereinbarungen der beiderseitigen betreffenden Verwaltungen vorbehalten bleibt (Art. 10 und 14).

Die Fassung des Artikels 15 hat ihren Grund in den italienischen Gesezen, nach welchen die dortigen Bahnen weder für ihr Eigenthum, noch für die Betriebsergebnisse von Steuern befreit sind.

Die gegenseitige Befreiung von Steuern des Personals der internationalen Stationen wurde hauptsächlich deshalb gewünscht, weil dieses Personal häufigem Wechsel unterworfen sein dürfte.

Obschon wir, wie aus dem Angeführten hervorgeht, nicht Alles erreichten, was wir anstrebten, so glauben wir doch in Bezug auf den technischen und den Betriebsanschluß, sowie hinsichtlich des mit dem letztern im Zusammenhang stehenden Zoll-, Post- und Telegraphendienstes eine Basis geschaffen zu haben, auf welcher sich der internationale Verkehr auf der Gotthardlinie angemessen entfalten kann.

Wir empfehlen Ihnen deshalb den vorliegenden Vertrag zur Ratifikation und benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. Dezember 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien über die Verbindung der Gotthardbahn mit den italienischen Bahnen bei Chiasso und bei Pino.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1) des zwischen dem Bevollmächtigten der schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und dem Bevollmächtigten der königlich italienischen Regierung anderseits unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Vertrages, d. d. 23. Dezember 1873, betreffend die Verbindung der Gotthardbahn mit den italienischen Bahnen bei Chiasso und bei Pino;

2) einer sachbezüglichen Botschaft des Bundesrathes, vom 29. Dezember 1873,

beschließt:

1. Es wird dem erwähnten Vertrage die vorbehaltene Ratifikation ertheilt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Staatsvertrag über die Verbindung der Gotthardbahn mit den italienischen Bahnen bei Chiasso und Pino. (Vom 29. Dezember 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1874
Date	
Data	
Seite	57-64
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 035

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.