

Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. II. Nr. 28.

27. Juni 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 Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, betreffend die sogenannten Prioritätsrechte der Eisenbahngesellschaften.

(Vom 10. Juni 1874.)

Tit. I

Der Nationalrath hat am 16. September v. J. eine von Herrn Dr. J. Dubs gestellte Motion für erheblich erklärt und an uns zur Berichterstattung überwiesen. Dieselbe lautet:

„Der Unterzeichnete beantragt, es wolle die hohe Bundesversammlung beschließen:

„Neue Eisenbahnkonzessionen und Erneuerungen ablaufender Konzessionen, sowie Bewilligungen von Konzessionsübertragungen und Fusionen werden nur unter der Bedingung ertheilt, daß die betreffenden Gesellschaften binnen einer vom Bundesrath festzusetzenden Frist auf alle ihre noch inne habenden Prioritätsrechte Verzicht leisten.“

Der Nationalrath beschloß des Fernern, bei allen Konzessionen diese Motion vorzubehalten, bis darüber von den Räten endgültig entschieden sein werde.

Der Ständerath stimmte sowohl dem letzterwähnten Beschlusse, als auch der Ueberweisung des Anzuges an den Bundesrath bei.

Ueber die Entstehung und die Bedeutung der sogenannten Prioritätsrechte der Eisenbahngesellschaften haben wir Anlaß genommen, uns einläßlich auszusprechen in der Botschaft vom 16. Juni 1871 zum revidirten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft (Seite 20). Es sei zur sofortigen Klarstellung unseres Standpunktes in dieser Angelegenheit uns erlaubt, folgende Stelle aus jener Botschaft zu zitiren:

„Wir wiederholen daher, diese Vorrechte sind in That und Wahrheit für die Berechtigten keine Schutzmittel, sondern lediglich Instrumente der Intrigue und als solche eben so verwerflich, wie sie es aus prinzipiellen Gesichtspunkten sind.“

„Es ist ein großes Glück, daß der Bund mit aner kennenswerther Vorsicht gegenüber all' diesen Vorrechten stets und unabänderlich die im Art. 17 des bestehenden Eisenbahngesetzes fixirten Rechte der Bundesbehörden, auch gegen den Willen eines Kantons eine Eisenbahnlinie zu dekretiren, vorbehalten hat. Die Kantone haben sich gebunden, und es ist bekannt, daß erst jüngst ein solcher Lösegeld zu bezahlen hatte, um von seiner Verpflichtung frei zu werden. Der Bund aber hat sich nirgends gebunden, und daher ist er, wenn die Konzessionsberechtigung an ihn übergeht, in dieser Beziehung ganz frei.“

Daß Sie unsere Anschauung theilten, bewiesen Sie durch die unveränderte Annahme der von uns in dieser Richtung vorgeschlagenen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes. Es wurde hienach verboten, in die künftigen Konzessionen Ausschluß- oder Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen aufzunehmen und im Weitern ausdrücklich erklärt, es bleibe bei den bereits ertheilten Konzessionen der Bund bezüglich der von einzelnen Kantonen zugestandenen Ausschluß- und Vorzugsrechte in derjenigen Rechtsstellung, die er sich bei der Genehmigung der betreffenden Konzession gewahrt hatte.

Das deutsche Reich war der Schweiz mit einem ähnlichen Schritte vorausgegangen, indem in die Reichsverfassung vom 16. April 1871 der Art. 41 der Verfassung des norddeutschen Bundes vom 21. Juni 1867 wörtlich recipirt wurde. Dessen Schlußsatz lautet:

„Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet

bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.“

Da in der Diskussion über die Motion des Herrn Dr. Dubs hervorgehoben wurde, es erscheine von Wichtigkeit, das über die Frage vorhandene historische Material zu sammeln und näher festzustellen, welche Vorrechte in der erwähnten Beziehung gegenwärtig noch bestehen, so erließen wir ein Kreisschreiben an sämtliche Eisenbahngesellschaften, in deren Konzessionen von Prioritätsrechten die Rede ist, mit der Einladung, sich bestimmt zu erklären, welche Prioritätsrechte sie zur Zeit noch beanspruchen zu können glauben und unter welchen Voraussetzungen sie dieselben geltend zu machen gesonnen seien.

Wir geben nachstehend ein Resume der eingegangenen Antworten :

1) Keine Prioritätsrechte beanspruchen: die Emmenthalbahn, die Luzerner- und die Arther-Rigibahn (welche beide dagegen ein Ausschlußrecht als noch in Kraft bestehend erachten) und die Bahn Pruntrut-Delle. Hiezu kommt nach dem Erlöschen der Konzession vom 6. Februar 1866 auch die Ligne d'Italie.

2) Förmlich verzichtet auf alle ihr zustehenden Prioritätsrechte hat die Verwaltung der Gotthardbahn.

3) Beansprucht werden zur Zeit noch folgende Prioritätsrechte :

A. Von den schweiz. Westbahnen :

- a. Laut Konzession des Kantons Waadt vom 8. Juni 1852 für eine Eisenbahn von Morges und Lausanne nach Yverdon :

Art. 10. „Bei gleich günstigen Bedingungen wird der Staat dieser Gesellschaft vor jeder andern, die allfällig eine Verlängerung der Linie oder eine ihrer Zweigbahnen erstellen möchte, den Vorzug geben.“

- b. Nach Konzession des Kantons Neuenburg vom $\frac{29. \text{ November}}{16. \text{ December}}$ 1853 für die Verrières-Bahn:

Art. 34. „Falls Konzessionen noch für andere Verlängerungen oder Zweigbahnen als die der Gebirge bewilligt werden sollten, so hat die Gesellschaft bei gleichen Bedingungen den Vorzug vor andern Bewerbern.“

Die Direction der Westbahnen erachtet, daß an diesen Konzessionsbestimmungen nichts geändert werden dürfe.

B. Von der Gesellschaft für eine pneumatische Eisenbahn von Lausanne nach Ouchy :

Art. 37 der Konzession vom 2. Juni 1871: „Die konzessionirte Gesellschaft reservirt sich, zu gleichen Bedingungen, den Vorzug für die Verlängerungen und Abzweigungen, deren Anbringung an der Lausanne-Ouchy-Bahn mit der Zeit als wünschbar erscheinen sollte.“

C. Von der Gesellschaft für die Eisenbahn Lausanne-Echallens :

Art. 6 der Konzession vom 6. Juni 1872: „Unter gleichen Bedingungen verpflichtet sich der Staat, der konzessionirten Gesellschaft vor jedem andern auf die Verlängerung der Bahn Bezug habenden Konzessionsbegehren den Vorzug zu gewähren.“

Der Verwaltungsrath spricht die Ansicht aus, daß die Eidgenossenschaft die konzessionsmässigen Rechte, welche den Gesellschaften vor dem Bestand des Eisenbahngesetzes vom 23. December 1872 durch die Kantone verliehen worden, respektiren solle und daß es auch dem Standpunkte der Billigkeit angemessen sei, wenn die Prioritätsrechte für diejenigen aufrechterhalten werden, welche die Kosten der ursprünglichen Linie auf sich genommen haben und später durch eine Verlängerung derselben eine Rente ihres Kapitals zu erzielen hoffen.

D. Die Gesellschaft des Jura industriel glaubt, gestützt darauf, daß die Konzession vom 23. November 1853 ihr ertheilt worden sei für die Verlängerung einer Linie Besançon-Brenets von Les Brenets über Locele und La Chaux-de-fonds u. s. w. Priorität für den Bau der noch unausgeführten Strecke Locele bis französische Grenze beanspruchen zu können.

E. Von der Jura-Bern-Bahn-Gesellschaft in Verbindung mit der bernischen Staatsbahn :

- a. Art. 2 der Konzession des Kantons Baselland vom 13. April 1872: „Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, den Konzessionären dieser Eisenbahn bei gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern um Bau und Betrieb von einmündenden oder Zweigbahnen einzuräumen, soweit nicht bereits ältere derartige Berechtigungen bestehen.“

Die Direction der Jura-Bern-Bahn erklärt sich nicht für autorisirt, auf diese Priorität zweiter Klasse zu verzichten.

- b. § 32, letzter Satz der Übereinkunft der Regierung des Kantons Bern und der Direktion der Ostwestbahn-Gesellschaft, betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantonsgrenze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel, vom

21. October 1858: „Für Zweigbahnen der hier konzedirten Strecken hat die Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern, soweit nicht allfällige ältere Rechte vorgehen.“

Wie die Direktion der bernischen Staatsbahn uns angezeigt hat, ist der Regierungsrath des Kantons Bern vom Inhalte unseres Kreisschreibens in Kenntniß gesetzt worden, ohne daß jedoch von demselben eine Rückäußerung erfolgt wäre.

F. Von der Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn:

- a. Art. 31 der auf sie übertragenen bernischen Konzession vom 28. März 1857 für die Linie Bern-Langnau: „Im Fall der Konzessionsertheilung für Verlängerungen oder für Zweigbahnen soll der Ostwestbahn-Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein, soweit andern Gesellschaften nicht ältere Vorrechte zustehen.“
- b. Art. 31, letztes Alinea der Konzession für eine Eisenbahn von Langnau nach Kröschenbrunnen, vom 10. März 1870: „Im Fall der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein, soweit andern Gesellschaften nicht ältere Vorrechte zustehen.“
- c. Art. 31, letztes Alinea der Konzession für eine Eisenbahn von Kröschenbrunnen bis Luzern, vom 10. März 1870, lautet wörtlich wie die vorhin unter b angeführte.

G. Vom Direktorium der schweiz. Centralbahn:

- a. Die sechs Konzessionen der Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau aus den Jahren 1852 und 1853 enthalten alle den gleichlautenden Passus: „Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.“ In der Uebereinkunft vom 24. November 1852 mit dem Kanton Bern ist der Vorrang auch für Verlängerungen zugestanden worden.
- b. Art. 2 der Konzession Liestal-Reigoldswyl: „Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, der schweiz. Centralbahn-Gesellschaft bei gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern um Bau und Betrieb von einmündenden oder Zweigbahnen einzuräumen, soweit nicht bereits ältere derartige Berechtigungen bestehen.“

Das Direktorium der Centralbahn erklärt, zuversichtlich den Satz festhalten zu wollen, daß von Rechtswegen kein späteres Gesetz und kein wie immer gearteter Beschluß, sei es einer Bundes- oder einer Kantonsbehörde, es dieser durch bereits gemachte oder noch zu erfüllende Gegenleistungen reichlich vergüteten und wohl erworbenen Zusicherungen und Rechte auf Vorrang vor andern Bewerbern auf betreffende Linien verlustig erklären dürfe. Es seien dies Rechte, welche zwischen Parteien geschaffen worden, die hiefür vollkommen kompetent gewesen und die noch überdies durch die oberste Bundesbehörde als in aller Form gültig und unbestritten sanctionirt worden seien.

Wenn nun auch — fährt das Direktorium fort — durch das neue Eisenbahngesetz der Bund eine Befugniß, die er durch sein Gesetz von 1852 den Kantonen abgetreten hatte, nämlich diejenige der Konzessionsertheilung wieder an sich gezogen habe, so müßten selbstverständlich auch diejenigen Verpflichtungen, die sein bisheriger Vollmachträger mit seiner ausdrücklichen oberhoheitlichen Genehmigung übernommen hat, als fortwährend zu Recht bestehend anerkannt und mit übernommen werden. Vom Standpunkte der Wirkung aus seien diese Vorrangbefugnisse für die betreffenden Kantone auch nicht nachtheilig, da durch dieselben die Anstrengung und Errichtung von Eisenbahnen keincswgs beeinträchtigt werde. Vielmehr werde durch eine Konkurrenz von Bewerbern nur die Stellung der konzedirenden Behörde im Interesse beteiligter Gegenden gekräftigt, indem das Vorrangsrecht die Uebernahme einer Linie nur unter gleichen Bedingungen zusichere.

H. Vom Direktorium der schweiz. Centralbahn und der Direktion der schweiz. Nordostbahn gemeinsam :

- a. § 3 der aargauischen Konzession für die Erstellung einer Bötzberrgbahn, vom 10. März 1870: „Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweig-Bahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen den Konzessionären der Bötzberrgbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.“
- b. Art. 2 der Konzession für Pratteln-Augst, vom 4. Mai 1871: „Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, den Konzessionären dieser Eisenbahn bei gleichen Bedingungen den Vorrang vor anderen Bewerbern um Bau und Betrieb von einmündenden-

den oder Zweig-Bahnen einzuräumen, soweit nicht bereits ältere derartige Berechtigungen bestehen.“

- c. § 3 der Konzession für eine aargauische Südbahn vom 3. Mai 1872: „Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen den Konzessionären der Südbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.“
- d. § 3 der Konzession für eine Eisenbahn von Koblenz über Laufenburg nach Stein verpflichtet den Kanton Aargau in wörtlich gleicher Weise.
- e. Art. 3 der Konzession des Standes Schwyz, vom 30. November 1872, für eine Eisenbahn von Immensee über schwyzerisches Gebiet in der Richtung nach Rothkreuz zum Anschluß an die aargauische Südbahn überbindet dem Kanton Schwyz wörtlich die nämliche Verpflichtung.

J. Von der Direktion der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln :

- a. § 3 der zürcherischen Konzession vom 2. März 1870 : „Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahulinie Wädensweil-Einsiedeln einmündenden Bahn handeln sollte, wird bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, vor allen andern Bewerbern der Vorrang eingeräumt.“
- b. § 3 der schwyzerischen Konzession vom 22. Juni 1870 für die Linie Schindellegi-Einsiedeln stimmt mit § 3 der soeben angeführten Konzession wörtlich überein.

K. Von der Direktion der schweizerischen Nordostbahn :

- a. Konzession des zürcherischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Zürich über Winterthur an die Kantonsgrenze bei Gundetsweil, d. d. 21. December 1852.

§ 3. „Der Kanton Zürich verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahlinie von Zürich nach Gundetsweil einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession erteilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- b. Konzession des thurgauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn, d. d. 8. December 1852.

§ 3. „Der Kanton Thurgau verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie von Islikon nach Romanshorn einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- c. Konzession des schaffhaus. Großen Rathes für eine Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur, resp. an die Kantonsgrenze oberhalb des Rheinfalls, d. d. 6. Januar 1853.

§ 3. „Der Kanton Schaffhausen verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für die Ausführung irgend welcher Bahnlinie auf seinem Gebiet handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welche die gegenwärtige Konzession besitzt, den Vorrang vor allen andern Bewerbern einzuräumen; vorbehaltlich jedoch der Bestimmung des zwischen der schweiz. Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden abgeschlossenen Staatsvertrages über die Weiterführung der badischen Eisenbahn über schweiz. Gebietstheile.“

- d. Konzession des aargauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von der Kantonsgrenze bei Dietikon bis Baden, ferner von Baden nach Aarau und von Baden an den Rhein nach Coblenz, d. d. 27. Brachmonat 1853.

§ 4. „Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer Fortsetzung der vorläufig nach Aarau geführten Bahn in westlicher Richtung handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Nordostbahn-Gesellschaft den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- e. Vertrag zwischen dem Stande Zürich und der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft, betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgrenze bei Dietikon.

§ 3. „Der Kanton Zürich verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie von Zürich nach Dietikon einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Nordostbahn-Gesellschaft den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- f. Konzession des zürcherischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Altstetten an die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze bei Knonau, d. d. 6. Januar 1862.

§ 3. „Der Kanton Zürich verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welchen die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- g. Konzession des zugerschen Großen Rathes für eine Eisenbahn von der Zug-Zürcherschen Kantonsgrenze bei Knonau nach der Stadt Zug und von Zug an die Zug-Luzernische Kantonsgrenze bei Honau, d. d. 9. Januar 1862 :

§ 4. „Der Kanton Zug verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- h. Konzession des luzernischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Luzern nach der Luzern-Zuger'schen Kantonsgrenze bei Honau, d. d. 1. Februar 1862 :

§ 3. „Der Kanton Luzern verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- i. Konzession des zürcherischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Oerlikon nach Bülach mit Abzweigung nach Dielsdorf, d. d. 1. Juli 1863 :

§ 3. „Der Kanton Zürich verpflichtet sich , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden, also selbstverständlich auch einer Fortsetzung derselben bildenden Eisenbahn handeln sollte, der Nordostbahn-Gesellschaft zu den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- k. Konzession des thurgauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach auf thurgauischem Gebiet, d. d. 5. September 1865.

§ 3. . . . „Der Kanton Thurgau verpflichtet sich . . . , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie von Rorschach nach Romanshorn einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- l. Konzession des St. Gallischen Großen Rathes resp. Regierungsrathes für eine Eisenbahn Rorschach-Romanshorn auf St. Gallischem Gebiet, d. d. 12. October 1865.

§ 3. . . . Der Kanton St. Gallen verpflichtet sich . . . , falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie von Rorschach nach Romanshorn einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

- m. Konzession des thurgauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen (Kantonsgrenze), d. d. 5. April 1869.

Art. 34. . . . „Der Kanton Thurgau verpflichtet sich . . . , sofern es sich um Verleihung einer Konzession für die Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie von Romanshorn nach Kreuzlingen (Kantonsgrenze) einmündenden Eisenbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Nordostbahn-Gesellschaft den Vorrang von allen andern Bewerbern einzuräumen.“

- n. Konzession des zürcherischen Kantonsrathes für eine Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach, d. d. 25. October 1870.

§ 3. „Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, wird, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession ertheilt wird, vor allen andern Bewerbern der Vorrang eingeräumt, soweit nicht eine der bereits konzedirten Bahnen vermöge ihrer Konzession diesfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.“

- o. Konzession des aargauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von der Kantonsgrenze bei Kaiserstuhl bis Koblenz, d. d. 26. November 1870.

§ 3. „Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen den Konzessionären der Rheinbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.“

- p. Konzession des aargauischen Großen Rathes für eine Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Grenze bei Otelfingen bis nach Baden, d. d. 30. November 1872.

§ 3. „Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Nordostbahn-Gesellschaft den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“

Die Direktion der Nordostbahn will die Bemerkung nicht unterlassen, daß nachdem die h. Bundesversammlung im Princip sich dahin entschieden zu haben scheine, jeweilen nicht bloß eine Linie in der nämlichen Richtung, sondern neben bereits konzedirten Bahnen auch denselben völlig parallel laufende Linien unbeanstandet zu konzediren, die Verwaltung der Nordostbahn inskünftig voraussichtlich kaum im Falle sich befinden dürfte, von zustehenden Prioritätsrechten zum Zweck ihrer Geltendmachung Gebrauch zu machen. Anders möchte es sich verhalten haben, sofern auch unter der Herrschaft des neuen Eisenbahngesetzes Prioritätsrechte erfolgreich zur Geltung hätten gebracht werden können.

- L. Vom leitenden Ausschuß der Töbthalbahn-Gesellschaft:

§ 3 der Konzession vom 25. Oktober 1870 für Winterthur-Bauma: „Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie Winterthur-Bauma einmündenden Bahn handeln sollte, wird, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, vor allen andern Bewerbern der Vorrang eingeräumt, soweit nicht eine der bereits konzedirten Bahnen vermöge ihrer Konzession diesfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.“

Der Ausschuß bemerkt dazu: „Insofern das singuläre Recht der Priorität unter der Herrschaft des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der

schweiz. Eidgenossenschaft vom 23. December 1872 überhaupt auf Anerkennung Anspruch machen kann, wahren wir auch unsererseits uns hiemit alle Rechte und Vortheile, welche aus angeführter Bestimmung unserer Konzession sich für uns ergeben möchten — ob und inwieweit aber jenes noch der Fall ist (dies zu untersuchen, ist nicht unsere Sache) überlassen wir vielmehr mit allem Vertrauen der Entscheidung der h. Bundesversammlung.“

M. Von der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, als Rechtsnachfolgerin der St. Gallisch-Appenzellischen, der Süd-Ost- und der Glattthalbahn-Gesellschaften:

- a. Konzession Rorschach-Wyl vom 14. Juni 1852, Art. 3: „Bezüglich der Konzessionirung allfälliger Zweigbahnen, die sich in Zukunft an die Bahn von Rorschach über St. Gallen nach Wyl anschließen, soll der Aktiengesellschaft, im Falle der Stellung gleich günstiger Bedingungen von ihrer Seite, der Vorzug vor jeder andern Gesellschaft eingeräumt werden.“
Die Generaldirektion bemerkt hiezu: „Dieses Prioritätsrecht ist bis jetzt in Frage gekommen für die Toggenburgerbahn von Wyl bis Ebnat und für die Eisenbahn von Goßau event. Herisau nach Bischofzell und Sulgen, in beiden Fällen ist aber von demselben kein Gebrauch gemacht worden.“
- b. Konzession Winterthur-Elgg vom 21. Dezember 1852, Art. 3, zweiter Absatz: „Der Kanton Zürich verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.“
- c. Konzession Rorschach-Ragatz und Sargans-Wallenstadt, vom 15. Januar 1853 und
- d. Konzession des Kantons Graubünden, vom 8. Januar 1853.
Art. 7 resp. 8: „Bezüglich der Konzession zu einer allfälligen Weiterführung der Bahn von Chur gegen oder über das Gebirge soll der Gesellschaft im Falle der Stellung gleich günstiger Bedingungen der Vorzug vor jeder andern Gesellschaft eingeräumt werden.“
- e. Konzessionen der Glattthalbahn-Gesellschaft vom 29. Juni 1853 und 20. Dezember 1855.
Art. 3 der letzteren Konzession: „Der Kanton Zürich verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für eine auf irgend einem Punkte zwischen Wallisellen und der südöstlichen Kantonsgrenze in die Glattthalbahn einmün-

dende Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Glattthalbahn den Vorrang vor allen andern Bewerbern einzuräumen, soweit nicht eine der bereits konzessionirten Bahnen vermöge ihrer Konzession diesfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.“

Auch von diesem Prioritätsrechte ist nach Erklärung der Generaldirektion anlässlich der Ertheilung von verschiedenen Konzessionen für in die Glattthalbahn einmündende Linien kein Gebrauch gemacht worden.

Sie ist überhaupt der Ansicht, daß auch künftig die citirten Prioritätsrechte in der Regel nicht, sondern nur ausnahmsweise in Fällen, in denen es durch die Interessen der Gesellschaft als durchaus geboten erscheine, geltend gemacht werden möchten.

Am Schlusse dieser Aufzählung bemerken wir, einmal, daß, um streng inner den Schranken unseres Mandats zu bleiben, wir die sogenannten Ausschlußrechte ganz außer Betracht gelassen haben, sodann, daß der rechtliche Bestand einiger der vorstehenden Prioritätsrechte schon von den betroffenen Kantonsbehörden angefochten werden dürfte.

Welche Stellung hat nun der Bund in seinen, die kantonalen Konzessionen genehmigenden Beschlüssen zu diesen Prioritätsrechten eingenommen? Nach der Meinung des Direktoriums der Centralbahn (siehe oben) hätte er dieselben jeweilen als in aller Form gültig und unbestritten sanktionirt; nach der Ansicht Anderer hätte er zum Mindesten diejenigen genehmigt, gegen welche er nicht speziell die Bestimmungen von Art. 17 des Eisenbahngesetzes von 1852 vorbehalten hat. Noch Andere endlich wollen diesen Art. 17 nur auf die Ausschlußrechte, keineswegs aber auf die Prioritätsrechte anwendbar erachten, da letztere den Bau oder Betrieb einer Bahn durchaus nicht in einem irgendwie erheblichen Maße erschweren. Hiegegen muß festgestellt werden :

1) In allen Beschlüssen, welche die Bundesversammlung über Genehmigung von kantonalen Konzessionen gefaßt hat, ist die eidg. Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen im Allgemeinen vorbehalten worden mit dem ausdrücklichen Beifügen, daß derselben durch die Bestimmungen der Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen dürfe. Wenn Art. 17 in einzelnen Fällen noch besonders angerufen wurde, so mochte dies zum Ueberflusse geschehen, aber er war auch im allgemeinen Vorbehalt selbstverständlich jedesmal inbegriffen.

Der Bund hat also keinerlei Prioritätsrechte gewährleistet, welche dem Art. 17 oder andern Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1852 widersprechen würden.

2) Wenn wir in unserer Botschaft zum neuen Eisenbahngesetze die Vorrechte im Allgemeinen bezeichneten als „Verhinderungsmittel, um Zeit zu gewinnen und das Kapital zu erschrecken“, als „Instrumente der Intrigue und als solche eben so verwerflich, wie sie es aus prinzipiellen Gesichtspunkten sind“, — so haben wir damit auch unser durch die internen Eisenbahnkonflikte gründlich motivirtes Urtheil dahin abgegeben, daß die Gewährung solcher Privilegien in der Regel allerdings eine erhebliche Beschwerde des Baues neuer Linien bilde und daß wir sie demnach vom Art. 17 des alten Eisenbahngesetzes grundsätzlich als perhorreszirt betrachten.

3) Die einfache Konsequenz dieser Anschauungsweise ist, daß wir den zweiten Satz von Art. 6 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 dahin interpretiren, es sei der Bund nicht pflichtig, ein von einem Kanton zugestandenes Prioritätsrecht als für ihn — den Bund — zu Recht bestehend anzuerkennen.

Auf diesem Wege könnten wir dazu gelangen, Ihnen vorzuschlagen, in Anwendung des eben zitierten Art. 6 die Aufhebung aller von den Kantonen ertheilten Prioritätsrechte auszusprechen, um so eher, als, wie die Direktion der Nordostbahn ebenfalls anerkannt hat, dieselben an praktischer Bedeutung durch die Eisenbahnpolitik, welche die Räte seit dem Bestand des neuen Gesetzes adoptirt, wesentlich verloren haben. Da indeß eine zwingende Nothwendigkeit zu einer derartigen Verfügung im Momente nicht vorliegt, und uns nur der Auftrag geworden ist, über die Motion des Herrn Dr. Dubs Ihnen Bericht zu erstatten, so sehen wir von einem weitergehenden Antrage ab.

Die Motion des Herrn Nationalrath Dubs bezweckt in erster Linie Gleichstellung aller, der alten wie der neuen, Gesellschaften vor dem Eisenbahngesetze von 1872, welches von vornherein alle Prioritätsprivilegien verwirft. Statt diese Gleichstellung durch einen Aufhebungsbeschluß sofort herzustellen, gedenkt Herr Dubs sie successive durchzuführen, indem er allen Bewerbern um neue Konzessionen, um Genehmigung von Fusionen, Uebertragungen und um Fristerstrekungen die Verpflichtung auferlegt, früher etwa erlangte Vorrechte preiszugeben. In Wirklichkeit wird indeß durch Annahme der Motion die Gleichheit so ziemlich mit einem Schlage geschaffen. Es würden nämlich in diesem Falle sofort dahinfallen die Prioritätsrechte, welche noch beanspruchen die Westbahnen, die Bahn Lausanne-Ouchy, die Jura-Bern Bahn, die Bern-Luzern Bahn, die Cen-

tralbahn, die Centralbahn gemeinschaftlich mit der Nordostbahn, die Nordostbahn, die Tößthalbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen. Vorläufig noch nicht einbezogen würden die Präntensionen der Bahn Lausanne-Echallens, des Jura industriel, der bernischen Staatsbahn und der Linie Wädenswil-Einsiedeln.

Durch die allmälige Aufhebung der Vorrechte will der Motionsteller aber auch der Wiederkehr jener Kämpfe vorbeugen, die aus dem Titel von Prioritätsrechten entsprangen und wohl noch lebhaft in Ihrer Erinnerung sind. Unstreitig haben beide Beweggründe ihre große Berechtigung, und nach allem Gesagten ist es kaum noch nöthig, zu bemerken, daß wir mit dem Inhalte des Anzuges einverstanden sind. Die Befugniß der Bundesversammlung, Konzessionsbedingungen nach freiem Ermessen aufzustellen, wird schwerlich von Jemandem bestritten werden wollen; dagegen darf die Motion als der Vorschrift von Art. 3 des Eisenbahngesezes ganz entsprechend betrachtet werden, welcher von den Bundesbehörden verlangt, daß sie im Allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwikeln und zu vermehren suchen.

Wir beehren uns daher, Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses einzubringen und zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. Juni 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die sogenannten Prioritätsrechte der Inhaber von
Eisenbahnkonzessionen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Berichtes des Bundesrathes vom 10. Juni 1874 über die am 16/20. September 1873 ihm überwiesene Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, betreffend die sogenannten Prioritätsrechte schweizerischer Eisenbahngesellschaften,

beschließt:

1. Neue Eisenbahnkonzessionen und Erneuerungen ablaufender Konzessionen, sowie Bewilligungen von Konzessionsübertragungen und Fusionen werden nur unter der Bedingung ertheilt, daß die betreffenden Petenten binnen einer vom Bundesrathe festzusetzenden Frist auf alle aus früher ihnen gewährten kantonalen Konzessionen noch beanspruchten sogenannten Prioritätsrechte Verzicht leisten.

2. Dieser Beschluß, mit dessen Vollziehung der Bundesrath beauftragt ist, findet Anwendung auf sämtliche seit dem 16. September 1873 ertheilten Konzessionen, bewilligten Uebertragungen solcher, oder Fristerstrekungen für Leistung des Finanzausweises und Beginn der Erdarbeiten, sowie auf genehmigte Fusionen von Konzessionsinhabern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
ein Gesez über Ausgabe und Einlösung von Banknoten.

(Vom 16. Juni 1874.)

Tit. I

Bei der Durchberathung des Artikels 39 der Bundesverfassung, welcher dem Bunde die Befugniß zur Gesetzgebung über die Ausgabe und Einlösung von Banknoten einräumt, wurde die Nothwendigkeit einer Reglrung dieser Materie scharf betont. Auch war es längst, und namentlich in der Krisis des Kriegsjahres 1870, zur allgemeinen Ueberzeugung durchgedrungen, daß die bisherige Banknotenzirkulation der Schweiz, so wie sie unter der vielgestaltigen, bald reglementirenden, bald volle Freiheit lassenden Kantonalgesetzgebung von vielen, unter sich zusammenhangslosen Instituten ausging, qualitativ durchaus unbefriedigend sei.

Wir hielten es daher für angezeigt, daß von jener dem Bunde zustehenden Gesetzgebungsbefugniß sofort Gebrauch gemacht werde, was uns denn auch zur gegenwärtigen Vorlage veranlaßt hat.

Bei der Ausarbeitung des Gesezesentwurfs haben wir von vornherein im Auge behalten, daß der Veffassungsartikel 39 zu gleicher Zeit, wo er in positiver Richtung die Kompetenz zur einschlagenden Gesetzgebung dem Bund in die Hände legt, in negativer Richtung dieser Kompetenz ihre Grenzen zieht, indem er

Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Motion des Herrn Nationalrath Dr. Dubs, betreffend die sogenannten Prioritätsrechte der Eisenbahngesellschaften. (Vom 10. Juni 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.06.1874
Date	
Data	
Seite	243-259
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 220

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.