

men. Wir setzen indeß voraus, daß der Bundesrath seinerseits nicht einseitig vorgehen, sondern die Tessiner Regierung anhören werde.

Wir betrachten jeden Aufschub in der Sache für gefährlich und wünschen, daß die hohe Versammlung, in Ausübung ihrer bundesstaatlichen Hoheitsrechte, entschieden und fest sich ausspreche, wie der hohe Ständerath es bereits gethan hat.

Bern, den 21. Juli 1865.

Die Kommissions-Majorität:

A. Fischer, Oberst.

B. von Arx, Berichterstatter.

J. J. Bucher (von Zürich).

B e r i c h t

der

Minderheit der nationalräthlichen Kommission in Sachen der
Tessiner Eisenbahnen (Motion Weber).

(Vom 21. Juli 1865.)

Lit. !

Wie vom Berichterstatter der Mehrheit soeben bemerkt wurde, theilt sich Ihre Kommission in Bezug auf die ihrer Prüfung unterstellte Frage, ob die Motion des Hrn. Weber, betreffend die tessinischen Eisenbahnen, angenommen oder modificirt werden soll, in eine Mehrheit von drei und eine Minderheit von zwei Mitgliedern.

Diese an und für sich nicht überaus wichtige Frage gewinnt eine weittragendere Bedeutung mit Rücksicht auf die begleitenden Umstände, die dabei zu erörternden Rechtsgrundsätze und den Vortheil, den man daraus ziehen zu können hofft.

Bevor die Minorität das Feld der Diskussion betritt, will sie die Thatfachen, wie sie sich successive entwickelt haben, gedrängt vorführen.

Am 12. Juni 1863 erteilte der Große Rath von Tessin den Herren Gallett, Dmmanen, Haggard, Sillar, alle Banquiers, und Golden, Eisenbahnunternehmer, eine Konzession, welche unterm 31. Juli 1863 die Bundesgenehmigung erhielt.

Der Konzessionsakt *) bestimmt unter Anderm Folgendes:

1. Es wird eine Eisenbahn von Chiasso nach Biasca über Mendrisio, Lugano, Monte-Ceneri und Bellenz, mit einer Zweigbahn von Bellenz nach Locarno, koncedirt (Art. 1).

2. Die Bauarbeiten sind sechs Monate nach der Bundesratifikation in Angriff zu nehmen und alles Ernstes ununterbrochen fortzuführen.

Die Sektionen Chiasso-Mendrisio-Lugano, und Locarno-Bellenz-Biasca sollen drei Jahre nach Beginn der Arbeiten vollendet sein.

Die Sektion Lugano-Bellenz fünf Jahre nach dem nämlichen Zeitpunkt (Art. 3).

3. Unter gleichen Bedingungen wird der Gesellschaft für die Konzession aller andern Eisenbahnlinien im Kanton der Vorzug eingeräumt. (Art. 6).

(Folgen Vorbehalte gegen die Konkurrenzlinien zu Gunsten der Konzessionäre).

4. Zu Angestellten für den Bau und Betrieb der Bahn sollen der Mehrzahl nach Tessiner genommen werden. (Art. 15).

5. Unbeschadet den im Bundesgesetz vorgesehenen Rückkaufsrechten, hat die Regierung von Tessin das Recht, die Sektionen Locarno-Bellenz-Biasca und Chiasso-Mendrisio-Lugano, sofort nach deren Vollendung zurückzukaufen, wofern gleichzeitig eine Alpenbahnkonzession erteilt sein wird. (Art. 16).

(Wie man hieraus ersieht, ist alle Vorsorge getroffen, damit die tessinische Konzession einer Alpenbahn nicht hindernd in den Weg trete.)

6. Die Gesellschaft hat ein rechtliches Domizil im Kanton Tessin zu nehmen. (Art. 19).

7. Den Konzessionären ist gestattet, eine anonyme Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der betreffenden Linien zu gründen, und freigestellt, sei es bloß den Betrieb und die Verwaltung derselben andern Gesellschaften zu übertragen, oder die Konzession ganz oder theilweise abzutreten. (Art. 22).

8. Die Kaution von wenigstens Fr. 150,000 ist zurückzuerstatten,

*) Bundesblatt 1863, Bd. III, S. 667. - Vergl. auch drei Berichte der Kommissionen des Ständerathes und des Nationalrathes: Ibidem S. 675, 678, 682.

wenn die Arbeiten den Werth von einer Million Franken erreicht haben. (Art. 24).

9. Wenn die betreffenden Linien in den festgesetzten Fristen und 12 Monate nach den Ablaufsterminen nicht vollendet und dem Verkehr übergeben werden, so verfällt die Gesellschaft in eine Buße, welche für jede rüftändige Sektion ein Drittel der Depositumssumme nicht übersteigen darf.

Wenn 6 Monate nach der obbezeichneten 12monatlichen Frist die Linien nicht dem Verkehr übergeben werden, so wird die Konzession als nichtgeschehen betrachtet. (Art. 26).

10. Sollten die Bauarbeiten für die Dauer eines Jahres unterbrochen werden, so erlischt die Konzession, mit Vorbehalt eingetretener höherer Gewalt. (Art. 27).

Der Schlussartikel 30 verpflichtete die Konzessionäre, in den ersten zwei Jahren nach der Bundesratifikation der Konzession Studien für einen Alpenpaß vornehmen zu lassen.

An dieses große Unternehmen hätte Tessin keine Subvention zu leisten.

Diese Konzession wurde der Bundesgenehmigung unterstellt und es ist die letztere durch Beschluß vom 31. Juli 1863 erteilt worden. Der Beschluß *) besagt unter Andern:

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten dieser Eisenbahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Die Bauarbeiten sind im Verhältnisse zu den in der Konzession festgesetzten Vollendungsterminen zu fördern. Sollte dieser Vorschrift zuwidergehandelt 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.

Art. 7. Die gegenwärtige Konzession darf ohne Bewilligung des Bundesrathes nicht abgetreten werden.

*) Gesefzammlung, Bd. VII., S. 592.

Dies sind nun die Vorschriften, welche zur Beurtheilung der in dieser Angelegenheit vorgefallenen Thatfachen, resp. der Motion Weber, maßgebend erscheinen.

Als es sich seiner Zeit um die Ratifikation dieser Konzession handelte, äußerte die Minderheit der damaligen nationalrätlichen Kommission Zweifel über die Solidität (solvabilité) der Konzessionäre. Sie berief sich auf bestehende Verträge, um einen Vershob der Ratifikation zu erwirken; Alles umsonst: man schritt darüber hinweg. Es ist bemerkenswerth, daß mit wenigen Ausnahmen diejenigen, welche sich damals für die Bundesgenehmigung aussprachen, heute gerade umgekehrt die Ankläger der Gesellschaft Sillar repräsentiren. Die eben erwähnten Zweifel veranlaßten dann die Aufstellung der angeführten Artikel, resp. die in solchen Materien bis dahin ungewohnten Kautelen, welche nun heute sich gegen diejenigen kehren, welche sie hervorriefen: ein Beleg für den oft bewährten Satz, daß es gefährlich ist, gegenüber Andern Maßregeln zu wollen, die man für sich selbst zurückweisen würde.

Was ist nun aus diesen Kautelen und Vorschriften geworden?

Prüfen wir vorerst den Stand der Arbeiten.

Gleich im Anfang kam es über diesen Punkt zu Reibereien. Kein Wunder: man hatte die Konzession an fünf Personen ertheilt, welche es übernahmen und sich das Recht vorbehielten, für den Bau der tessinischen Eisenbahnen eine anonyme Gesellschaft zu bilden (Art. 22). Demnach waren dieselben mehr mit dieser Sorge als mit den Arbeiten beschäftigt.

Vor dem Beginne der letztern mußte die Gesellschaft Pläne ausarbeiten lassen; nun sind aber 6 Monate für die Vorarbeiten eine sehr knappe Frist, und anerkanntermaßen sind gut betriebene Studien ein Mittel, die Arbeiten zu beschleunigen. Diejenigen betreffend den Monteceneri sind noch nicht beendet, trotz aller Thätigkeit des Hrn. Wetli und seines wohlbestellten Büreaus. Nicht einmal die der Regierung vorgelegten Pläne sind von ihr genehmigt worden.

Gleichwohl sind indeß die Arbeiten im Monat Januar 1864, gerade beim Terminsablauf, begonnen worden. Die Regierung von Tessin schrieb unterm 23. und 30. Januar, die Arbeiten seien in ernstlicher Weise und innert vorgeschriebener Zeit in Angriff genommen worden. Der Bundesrath ließ es jedoch damit bewenden, sondern beauftragte das Departement des Innern, die Arbeiten besichtigen zu lassen und deren Inangriffnahme offiziell zu konstatiren.

Am 9. Februar wurde Hr. Ingenieur Koch, mit Vollmacht versehen, zu diesem Behufe abgeordnet. Sein Bericht bestätigte die Erklärung des Staatsraths von Tessin. Ein zweiter, vom 23. April datirter Bericht des nämlichen Ingenieurs meldet, es sei eine ziemlich bedeutende Summe wirklich verausgabt worden; man habe definitive Verträge für

Arbeiten abgeschlossen, deren Kosten auf Fr. 1,389,000 veranschlagt werden, und für Expropriationen eine Summe von Fr. 85,000 deponirt.

Wie es jedoch scheint, wurden die Arbeiten nicht sehr thätig gefördert, denn die Regierung von Tessin berichtete im Oktober, daß die Arbeiten nicht vorrücken wollen, und verlangte eine Expertise.

Hr. Cecovi, Vertreter des Generalunternehmers, Hrn. Golden, ertheilte Aufschlüsse, welche dahin gingen:

Für eine Summe von ungefähr Fr. 1,600,000 hätten theils Ausgaben, theils Arbeitsvergebungen stattgefunden. Auf gewissen Punkten seien Terrainschwierigkeiten zu überwinden, welche langwierige Studien erfordern; man müsse Pläne ausarbeiten über Kunstwerke, wie Tunnel, Viadukte u. auf einem stark coupirten Boden. So erfordere es zwischen Lugano und Melide einen Felseinschnitt von nahezu 3 Kilometer und einen Tunnel von 95 Meter. Gegen die Moësa seien die Arbeiten in raschem Vorrücken begriffen. Herr Cecovi fügte bei, daß wenn sich Unzufriedenheit kund gebe, dieß nur bei denjenigen der Fall sei, welche nichts von einer monopolisirten Gotthardbahn wissen wollen.

Der Bundesrath begnügte sich nicht mit dem Berichte des Hrn. Cecovi, sondern ordnete eine durch Ingenieure vorzunehmende gesetzliche Expertise und gründliche Untersuchung der Arbeiten an.

Demnach wurden die Herren Oberingenieur Hartmann und Ingenieur Bridel beauftragt, sich zum Behufe dieser Untersuchung nach Tessin zu begeben.

Der vom 27. November datirte Bericht des Hrn. Hartmann sagt: Seit dem 25. August sind die Arbeiten nicht sehr thätig betrieben worden, doch hat man eine große Menge behauener Steine für die Moësa-Brücke herbeigeschafft; zwischen der Moësa und Cresciano sind die Arbeiten vollendet. In Locarno sind die Erdarbeiten und einige Böschungen in Arbeit.

Im August waren bedeutende Arbeiten zwischen Lugano und Melide in vollem Gange; 60 Fuß hohe Stützmauern wurden solid ausgeführt; gegenwärtig jedoch ist die Zahl der Arbeiter reduziert.

Zwischen Melide und Chiasso, bei Lugano und auf der Monte-Generi-Straße ist keine neue Arbeit unternommen worden.

Hr. Hartmann fügt bei, er habe das Bureau des Hrn. Wetli in voller Thätigkeit gefunden und viele Pläne und Profile für die Gesammlinie gesehen, jedoch Niemanden eine besondere Zuversicht in die rasche Ausführung des Sillar'schen Unternehmens äußern gehört.

Einflüsslicher ist der Bericht des Hrn. Bridel vom 28. Dezember 1864, der einen Theil seiner Aufschlüsse dem Bureau des Hrn. Wetli und Hrn. Ingenieur Fraschina entnahm. Dieser Bericht lautet dahin:

1. Die ganze Sektion Biasca-Bellenz kann in einem Jahre leicht vollendet werden.

2. Was die Streke Bellenz-Locarno betrifft, so gestattet der Umstand, daß die Materialien nahe bei der Hand sind, eine rasche Ausführung. Die Fundamente der beiden Brücken über den Tessin und die Verzasca bieten zwar einige Schwierigkeiten, immerhin können aber diese zwei Kunstwerke innert Jahresfrist leicht vollendet werden.

3. Zwischen Lugano und Melide sind die Arbeiten kräftig betrieben worden; diese schwierige Streke, welche 60 Fuß hohe Stützmauern erfordert, ist beinahe fertig: eine Thätigkeit, welche beweist, daß die Linie Lugano-Chiaffo innert der festgesetzten Frist wird ausgeführt werden können.

4. Linie Bellinzona-Lugano. Die Studien sind noch nicht beendet. Das Längenprofil hat der Berichterstatter gesehen; dasselbe bietet manche Schwierigkeiten. Auf dem Terrain studirt man Varianten, um die Kosten möglichst zu reduzieren. 3½ Jahre genügen vollständig zur Erstellung dieser Linie.

Herr Bridel verlegte den Anfang der Fristen auf den 31. Juli 1863, während dieselben erst vom 25. Januar 1864 an, als dem Zeitpunkte des Beginnes der Arbeiten, zu rechnen sind. Dieß macht also einen Unterschied von 6 Monaten zu Gunsten der Gesellschaft, so daß in Bezug auf die Fristen die Angaben vom Dezember 1864 so zu betrachten sind, als wären sie Ende Juni abhin gemacht worden.

Auf diese Berichte und die von Hrn. Cecovi ertheilte Auskunft hin, schrieb der Bundesrath unterm 25. Januar 1865 an den Staatsrath von Tessin: Aus den Expertenberichten gehe hervor, daß die Arbeiten nicht derart im Rückstand seien, um die Anwendung des Art. 4 des die Konzeßion genehmigenden Bundesbeschlusses zu veranlassen, und daß dieselben, wenn sie kräftig betrieben werden, bis zu den festgesetzten Terminen vollendet sein können.

Mit dieser nämlichen Zuschrift drückte der Bundesrath sein Mißfallen über die stattgehabte Aenderung in der technischen Direktion der Unternehmung aus, und verlangte einläßlichere Erklärungen und Aufschlüsse.

Man sieht also, daß die Gesellschaft in Bezug auf die Arbeiten bis Ende des letzten Jahres ihren Verpflichtungen ein volles Genüge geleistet hat. Was hat sich denn nun seither ereignet?

Hierüber fehlen die Akten; indessen sind dem Nationalrath letzten Dienstag Dokumente der Regierung von Tessin zugekommen, welche besagen, daß die Arbeiten stöken und daß der Große Rath den Staatsrath beauftragt habe, bei der Gesellschaft auf eine ernstliche Wiederaufnahme derselben hinzuwirken, unter Hinweisung auf die Vorschriften des Art. 4 des Bundesbeschlusses für den Fall der Nichtbeachtung; – sowie den Bundesrath um Maßregeln zur Beschleunigung der Arbeiten anzufragen. Diese

Dokumente enthalten nichts über die Frage der Konzessionsentziehung (déchéance de la compagnie).

So stehen die Sachen jetzt; eine dießfällige Prüfung ist aber durchaus nothwendig, um je nach ihrem Ergebnis einen Entscheid in der Hauptsache selbst fällen zu können. Beim Abgang dieser Expertise und eines Gutachtens der Regierung von Tessin hat die Bundesversammlung eine zurückhaltende Stellung einzunehmen und ihre Befugnisse vorzubehalten, bei voller Sachkenntniß zu entscheiden.

Sehen wir nun, wie es mit den Finanzmitteln steht.

Nach Art. 3 des die Konzession genehmigenden Bundesbeschlusses hatte die Gesellschaft sich darüber auszuweisen, daß sie hinlängliche Mittel zu gehöriger Fortführung des Unternehmens besitze.

Wie oben bemerkt, wurde die Konzession nicht einer Gesellschaft, sondern fünf Personen ertheilt, welche sich das Recht vorbehielten, eine anonyme Gesellschaft für die Ausführung der Arbeiten und den Bahnbetrieb zu bilden. Dieß war nun also ihre erste Sorge. Die unter dem Namen Sillar-Gesellschaft bekannte Kompagnie konnte sich wie es scheint nicht konstituiren.

Der Berichterstatter der Minderheit konnte den umfangreichen Akten über diese Angelegenheit nicht entnehmen, ob die Aktien gezeichnet wurden: es scheint dieß verneint werden zu müssen; wenn solche auch placirt wurden, so waren es doch nur wenige, denn die Konzessionäre nahmen ihre Zuflucht zur Bildung einer anonymen Gesellschaft mit limitirter Haftbarkeit; es ist dieß die Centraleuropäische Eisenbahngesellschaft, deren Formation bereits im September 1863 angekündigt wurde.

Die Verhandlungen behufs Beibringung des Ausweises über die finanziellen Mittel waren langwierig und es mußte der Bundesrath (veranlaßt durch das Departement des Innern) im Januar 1864 nachdrücklicher reklamiren. Unterm 26. Januar schrieb derselbe an den Staatsrath von Tessin: Vormerkung nehmend von der Mittheilung über den Beginn der Arbeiten, müsse der Bundesrath bemerken, daß nach Art. 3 des Bundesbeschlusses die Gesellschaft Sillar gehalten ist, sich nicht nur über den Beginn der Arbeiten vor Ablauf der festgesetzten Frist, sondern auch über die erforderlichen Mittel zur Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten auszuweisen.

Im Weiteren stellte das Departement des Innern an Hrn. Wethered, damaligen Vertreter der Gesellschaft Sillar, eine Reihe von Fragen, deren Beantwortung zum Beweise dienen sollte, daß die Finanzmittel gesichert seien. Das Departement verlangte, $\frac{2}{3}$ der Aktien gezeichnet und $\frac{1}{10}$

der betreffenden Summe einbezahlt zu sehen, sowie die Bestimmung eines Termins für die Beibringung der geforderten Ausweise.

Sich mit der Unterscheidung zwischen den Mitteln zur Fortführung der Arbeiten und den Mitteln für die Vollendung des Unternehmens behelfend, erwiederte die Gesellschaft, sie sei im Falle, die Arbeiten fortzusetzen, verlangte aber einen etwas langen Termin für den Ausweis über die Vollendung des Werkes.

Das Departement wollte auf diese Distinktion nicht eingehen, fand sich aber in Berücksichtigung der Umstände veranlaßt, die weitere Behandlung dieser Angelegenheit auf den 15. April zu verschieben, und da die Gesellschaft die geforderten $\frac{2}{3}$ als eine zu strenge Bedingung bezeichnete, so wurde ihr geantwortet, daß wenigstens mehr als die Hälfte ihres Aktienkapitals erforderlich sei.

Die Central-europäische Eisenbahngesellschaft, welche hauptsächlich zu dem Zwecke gebildet wurde, um die Erstellung der tessinischen Eisenbahnen zu Stande zu bringen, verständigte sich mit der Londoner Finanzgesellschaft The financial corporation. Unter den Auspizien dieser mächtigen Mitwirkung emittirte sie nun, mit Prospectus, Aktien für eine Summe von 17 $\frac{1}{2}$ Millionen. Die Aktien, anfänglich zu 20 Liv. Sterling (Fr. 500), wurden auf 40 Liv. (Fr. 1000) erhöht, dagegen die Zahl von 35,000 Aktien um die Hälfte, also auf 17,500 reduziert.

Mit Depesche vom 14. April 1864 meldete Hr. Cecovi, namens des Hrn. Sillar, daß die Aktienzeichnung für 17 $\frac{1}{2}$ Millionen erfolgt sei. Diese Nachricht wurde mit Zuschrift vom gleichen Datum bestätigt, wobei Hr. Cecovi bemerkte, daß die vielen unumgänglichen Formalitäten der englischen Handelsgebräuche die Ankunft der Belege über die Erfüllung aller der Gesellschaft auferlegten Bedingungen um einige Tage verzögern werden.

Wirklich übermittelte Hr Sillar unterm 4. Mai die Namensliste der Aktionäre, nebst Certifikat der englischen Nationalbank, dahin lautend, daß eine Zahlung von Liv. 23,104 für Rechnung der Central-europäischen Gesellschaft geleistet worden sei; endlich eine Bescheinigung der Bank von Birmingham, daß für Rechnung der nämlichen Gesellschaft eine Zahlung von Liv. 41,900 bewerkstelligt worden sei, was zusammen Livres 65,004 oder Franken 16,251,000 ausmacht.

Der Rest von Livres 4996 (fügte Hr. Sillar bei) solle bald eingezahlt werden; an die Rückständigen sei ein Circular ergangen, allein die Direktoren sehen sich zu etwelcher Nachsicht veranlaßt mit Rücksicht auf die Finanzkrisis und den Diskonto, der auf 8 und 9 % stehe. Dieselben zweifeln indeß nicht, daß dieser Ausstand vollständig eingehen werde. Hr. Sillar werde sich beeilen, die Bescheinigung über die Einzahlung dieses Salbos, womit dann $\frac{1}{10}$ des Aktienkapitals gedeckt wäre, einzusenden.

Im Weiteren bemerkt er: Es seien die bei der ersten Emission gezeichneten 20,000 Aktien wegen des veränderten Verlaufes der Aktien annullirt, und alle diejenigen frühern Unterzeichner, welche die Aenderung acceptirten und die zugleich von der Gesellschaftsdirektion angenommen wurden, in die heute übermittelte definitive Liste gehörig übergetragen und miteinbegriffen worden.

Hr. Rapp, schweizerischer Generalkonsul in London, übermittelte dem Bundesrath den Prospectus der Central-europäischen Gesellschaft mit einem Begleitschreiben (vom 9. April 1864), worin es hieß: Diese auf ein Kapital von Livres 1,400,000 konstituirte Gesellschaft bezwecke nicht nur die Erstellung des tessinischen Eisenbahnnetzes, sondern auch die Ueberschneidung der Alpen behufs einer den Westen Europa's mit Asien verbindenden direkten internationalen Linie, welche den mit dem Meerweg über Marseille verbundenen Zeitverlust beseitigen sollte. Er ist der Ansicht, daß diese Gesellschaft für die Schweiz ein wirkliches Interesse darbreite.

Mit einer weitem Zuschrift, vom 24/26. April, übersandte der Konsul den Prospectus einer neuen Gesellschaft, genannt: *International Contract Company*, welche Gesellschaft – mit einem nominellen Kapital von 4 Millionen Pfund Sterling gebildet – unter Andern auch den Contract für den Bau der Central-europäischen (Tessiner) Eisenbahnen erhalten habe, und nicht nur diese, sondern auch einen Alpenübergang patentisire. Herr Rapp fügte bei: „Die Promessen dieser Gesellschaft sind an der Börse zu 1 1/2 Liv. Prämie per Aktie, die der Central-europäischen Eisenbahn zu 1/8 L. Prämie per Aktie notirt.“ — Es ist dieß nicht viel, aber immerhin etwas, und manche Gesellschaften würden sich mit diesem Wenigen begnügen.

Auf diese Auskunft hin, sowie nach Einsicht des Berichtes des Departements des Innern und der von der Gesellschaft Sillar in Gemäßheit von Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 produzierten Ausweise über den Beginn der Erdarbeiten auf der Eisenbahnlinie Chiasso-Biasca-Vocarno und über die Mittel zur Fortsetzung der Arbeiten, hat der Bundesrath unterm 6. Juni 1864, nach Departementsantrag, beschlossen:

„1. Der von der Gesellschaft Sillar & Comp. über den Beginn der Erdarbeiten an den Eisenbahnlinien Chiasso-Biasca (-Vocarno) und über die Mittel zur gehörigen Fortführung dieses Unternehmens geleistete Ausweis wird als genügend und den Anforderungen des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1863 entsprechend erklärt, wobei jedoch die in Art. 4 jenes Beschlusses enthaltenen Bestimmungen betreffend die gehörige Förderung der Bauarbeiten ausdrücklich vorbehalten bleiben.

„2. Gegenwärtiger Beschluß ist der Regierung des Kantons Tessin in Beantwortung ihres Schreibens vom 24. Mai, sowie den Herren Sillar & Comp. mitzutheilen.“

Nachdem so die Arbeiten rechtzeitig begonnen hatten und der Ausweis über die Finanzmittel geleistet war, blieb den KonzeSSIONÄREN noch eine Formalität zu erfüllen übrig:

Wir haben oben gesehen, daß sich dieselben das Recht vorbehalten hatten, entweder eine anonyme Gesellschaft für den Bau des tessinischen Eisenbahnnetzes zu bilden, oder ihre KonzeSSION einer andern Gesellschaft abzutreten (Art. 22 der KonzeSSION); — sowie, daß die Bundesversammlung in ihrem Ratifikationsbeschlusse jede Abtretung der tessinischen KonzeSSION an irgend welche Gesellschaft oder Person, ohne Ermächtigung des Bundesrathes, untersagt hatte; — ferner: daß die Central-europäische Gesellschaft sich im Januar 1864 hauptsächlich zum Bau und Betrieb der tessiner Eisenbahnen gemäß KonzeSSION vom 12. Juni 1863 gebildet hatte, und daß ihre Aktien im April 1864 prämiert worden waren.

Demnach handelte es sich nun darum, diese KonzeSSION in die Hände der Central-europäischen Gesellschaft übergehen zu lassen.

Am 24. Mai 1864 schrieb Hr. Sillar: Es stehe den ersten KonzeSSIONÄREN nicht mehr frei, die KonzeSSION jedem Beliebigen abzutreten, da dieselbe von Rechtswegen der Central-europäischen Gesellschaft seit ihrer Konstituierung angehöre; — Herr Holden sei der Unternehmer der Gesellschaft, und habe im Interesse des Fortgangs der Arbeiten im Kanton Tessin eine provisorische Vereinbarung mit der *International Contract Company* getroffen.

Es folgte dann ein förmliches Begehren in obigem Sinne an den Bundesrath, welcher nach gepflogenen Verhandlungen, die unter Anderm auch die Reklamation des Hrn. Obergeringieurs Wetli betrafen, am 17. Februar 1865 folgenden Beschluß faßte: *)

„Der schweizerische Bundesrath

„nach Einsicht

„einer Zuschrift der European Central Railway Company limited, d. d. Bern (Hôtel Bernerhof) 16. Hornung 1865, und unterzeichnet William Young, Sekretär, betreffend den Ausweis über genügende Mittel zur Fortführung des Unternehmens;

„einer zweiten Zuschrift derselben Kompagnie vom gleichen Datum und unterzeichnet Tho. Cave, Direktor, und William Young, Sekretär, betreffend die Erledigung allfälliger Ansprüche des Hrn. Ingenieur Wetli vor schweizerischem Gericht;

„auf den Antrag seines Departements des Innern,

„beschließt:

„1. Der Uebertragung der unterm 12. Brachmonat 1863 den Herren Hallett und Comp. ertheilten KonzeSSION für Eisenbahnen im

*) Gesefzsammlung, Bd. VIII, S. 395.

Kanton Tessin an die limitirte Central-Europäische Eisenbahngesellschaft in London wird gemäß Art. 7 des Bundesbeschlusses vom 31. Heu-
menat 1863 die Genehmigung ertheilt.

„2. Gegenwärtiger Beschluß ist der Regierung von Tessin, den Herren Hallett und Comp., der European Central Railway Company limited, dem Hrn. Fürsprecher Niggeler in Bern zuhanden des Hrn. Wetli, mitzutheilen, und soll in die amtliche Gesesammlung, so-
wie in die Eisenbahnaftenammlung aufgenommen werden.“

Wie man aus der vorstehenden gedrängten Sachdarlegung ersieht, hat die Gesellschaft ihre Arbeiten rechtzeitig begonnen und kann dieselben auch leicht, vor Ablauf der Fristen, zu Ende führen. Dieselbe hat sich auf eine (wie der Bundesrath sagt) genügende und befriedigende Weise über die zur Fortsetzung und Vollendung des Unternehmens erforderlichen Geldmittel ausgewiesen. Endlich hat sie unterm 17. Februar 1865 die Zustimmung des Bundesrathes zur Abtretung ihrer Konzession an die Central-europäische Gesellschaft erlangt.

Alles war also auf besten Wegen. Der bundesrathliche Geschäftsbericht *), der von der Geschäftsprüfungskommission geprüft worden war, ohne daß dieselbe diesfalls Stoff zu Aussetzungen gefunden hätte, be-
stätigt diese *entente cordiale*.

Was hat sich denn nun seither ereignet, um diesen so glücklichen und so einträchtigen Haushalt zu stören?

Der Berichterstatter der Minderheit der Kommission ist nicht im Falle, diese Frage zu beantworten; er hat in den Akten nichts gefunden, was als Schlüssel zur Lösung dieses Problems dienen könnte; mit bloßem Gerede aber will sich derselbe nicht befassen.

Zu erwähnen ist indeß ein Brief vom 21. Juni abhin, datirt aus London und unterzeichnet: Genazzini, Ingenieur der Gesellschaft, und Cecovi, Unternehmer.

Diese Herren melden, daß die zentral-europäische Gesellschaft nach mehreren Konferenzen und ungeachtet der Opposition ersterer, beschlossen habe, bei der Tessiner Regierung um eine Konzession für eine Alpenbahn über den Lukmanier einzukommen; daß sie (Genazzini-Cecovi) der Gesellschaft ein Projekt zur Erlangung der Konzession für eine Gotthardbahn vorgelegt hätten; daß sie einen guten Theil der zur Bildung des Gründungskapitals erforderlichen Aktien bei ihren Freunden placiren könnten; – daß jedoch ihre Bemühungen fruchtlos gewesen und ihr

*) Bundesblatt von 1865, Bd. II, S. 129–31, oder Separatausgabe S. 101–3.

Projekt abgelehnt worden sei. - Mittlerweile sandte die Gesellschaft einen Abgeordneten, Hrn. Villa, nach Paris und unterzeichnete ein förmliches Engagement mit einer französischen Gesellschaft für eine Eisenbahn über den Lukmanier.

Man sagt, ein (vom Berichterstatter nicht vorgefundener) Brief des Hrn. Staatsrath Bionda bestätige dieß und melde, daß sich zu diesem Zwecke eine Delegation dem Staatsrath von Tessin vorgestellt habe. Wie dem nun aber auch sei: richtig ist, daß von da an sich Alles anders gestaltete, daß nun die nämlichen Thatfachen in einem diametral entgegengesetzten Lichte erscheinen. Im Ständerath tauchte eine Motion auf, welche ein energisches Vorgehen gegen die Gesellschaft verlangt, und diese Motion ist es eben, deren Prüfung uns aufgetragen wurde.

Wo liegt nun die Wahrheit? liegt sie in der Auslegung der Thatfachen, wie sie vor dem 21. Juni waltete, oder in der seitherigen? Die Minderheit der Kommission ist außer Stand, dieß unbedingt, ja auch nur mit einiger Bestimmtheit sagen zu können, und muß sich dießfalls, wiewohl sie einen großen Theil der Akten geprüft hat, eines Ausspruches enthalten, ungeachtet sie sich zu der Auffassungsweise hinneigt, welche vor dem 21. Juni unbeanstandet galt. Vielleicht liegt die Wahrheit weder in der einen noch in der andern dieser Anschauungsrichtungen: ein Grund für Jedermann, sich gegenwärtig eines Urtheils zu enthalten und eine administrative Untersuchung walten zu lassen, welche den Sachverhalt aufklären soll; will man anders nicht den Vorwurf der Ueberstürzung sich zuziehen, - Alles dieß indem man sich sein Recht vorbehält, zur gehörigen Zeit die Frage zu entscheiden.

Es kann Niemandem entgehen, daß unsere Diskutirung dieser Angelegenheit über diesen Saal hinausdringen und das Verdikt der öffentlichen Meinung zu bestehen haben wird.

Wir sagten, daß die Motion Weber der Gegenstand unserer Prüfung sei; sehen wir nun, worin dieselbe besteht:

„Der Bundesrath wird eingeladen, beförderlich untersuchen zu lassen, ob die Bauarbeiten für die Eisenbahn Chiasso-Biasca-Locarno im Verhältniß zu den in der Konzession festgesetzten Vollendungsterminen gefördert worden seien; und für den Fall, daß dieß nicht geschehen sein sollte, die Genehmigung des Bundes für die Konzession Namens der Bundesversammlung als erloschen zu erklären.“

Diese vom Ständerath unterm 15. Juli 1865 zum Beschluß erhobene Motion muß in zwei Theile ausgeschieden werden: Der erste involvirt die Forderung einer Untersuchung der Arbeiten, eine administrative Expertise.

Ungeachtet nun der Ungewißheit, welche in dieser ganzen Frage obwaltet, und des förmlichen Ansuchens des Staatsraths des Kantons Tessin, welcher sich über die Langsamkeit der Arbeiten beschwert und der Gesell-

schaft den Inhalt des Art. 4 des Bundesbeschlusses in Erinnerung bringt, dessen Anwendung er behufs der Beschleunigung der Arbeiten verlangt: ist die Minderheit Ihrer Kommission ganz damit einverstanden, daß dieser erste Theil angenommen werden kann und soll, zwar nicht weil die Minderheit glaubt, der Bundesrath würde diese Inspektion unaufgefordert nicht anordnen, sondern weil, da ein derartiger Vorschlag nun einmal vorliegt, es am Plage ist, denselben anzunehmen.

Anderz verhält es sich jedoch mit dem zweiten Theile, welcher verlangt: 1) daß die eidgenössischen Kammern sich ihres Rechtes, über eine so streitige Frage selbst zu urtheilen, begeben sollen, bevor sie dieselbe untersucht haben, resp. durch kompetente Sachmänner untersuchen lassen; 2) daß der Bundesrath beförderlichst einschreite, also in überstürzter Weise, ohne auch nur die Regierung von Tessin in Sachen gehört zu haben.

Die Minderheit Ihrer Kommission könnte derartige Vorschläge weder annehmen, noch deren Annahme anrathen.

Das Recht der Rätthe, die Frage selbst zu entscheiden, fußt auf Art. 4 des die Tessiner KonzeSSION vom 12 Juni 1863 genehmigenden Bundesbeschlusses, den wir oben textuell angeführt haben.

Dieser Artikel involvirt für die Rätthe nicht bloß ein Recht, sondern auch eine ihnen auferlegte Pflicht, und zugleich eine Garantie für die KonzeSSIONäre, die ihnen nicht entzogen werden kann. Nur auf die Bedingung hin, daß in dieser Sache die eidgenössischen Rätthe sprechen werden, haben sie die KonzeSSION und die Bundesgarantie angenommen. Es handelt sich also gewissermaßen um einen Vertrag zwischen den theilhaftigen Parteien.

Denn (und man beachte dieß wohl) der Artikel sagt, die Rätthe können die Bundesratifikation zurückziehen; sie haben also freie Hand, die Thatfachen zu untersuchen, die Umstände zu erwägen und sich der KonzeSSIONsentziehung zu enthalten, wenn auch die Arbeiten nicht im Verhältnisse zu den eingeräumten Fristen vorgerückt sein sollten, beispielsweise wenn nachgewiesen wäre, daß ihre rechtzeitige Vollenbung gleichwohl gewärtigt werden kann.

Die Motion Weber schreibt nun aber im Gegentheil dem Bundesrath vor, die Ratifikation zu entziehen, sobald die Arbeiten nicht im Verhältnisse zu der bereits verfloffenen Zeit vorgerückt sind, mit Hinweggang also über alle den KonzeSSIONären günstigen Umstände, über die Gewißheit, daß die Arbeiten trotz alledem vor Ablauf der Fristen vollendet sein können, über die Rücksichten endlich, welche man denjenigen schuldet, die ihr Geld in eine am Ende doch dem öffentlichen Interesse zu gut kommende Unternehmung gestekt haben.

Die Eisenbahngesellschaften vertreten viele verschiedenartige Interessen, welche nicht mißachtet und rücksichtslos (cavalièrement) behandelt sein wollen: was gegen die eine geschieht, würde die Thüre öffnen für das

Vorgehen gegen andere. Bereits hören wir im Geiste von eingreifenden Dekreten sprechen, welche die Eisenbahnen, diese Gegenstände des öffentlichen Interesses, wieder dem staatlichen Gebiete vindiziren wollen; diese Verkehrswegen, welche niemals demselben hätten entzogen werden sollen, da sie doch nur zur obern Straßenpolizei gehören.

Die Würde der Bundesversammlung verbietet die Annahme einer solchen Motion: sich ohne Noth ihrer Rechte begeben, ohne irgend welche Gefahr im Verzuge Vollmachten erteilen über unaufgeklärte Streitfragen, — dieß müßte einer Versammlung, welche ein freies Volk vertritt, übel anstehen, es hieße dieß eine Bahn voller Klippen betreten.

Ohne Gefahr im Verzuge, sagten wir: in der That kann der Bundesrath, ungeachtet der Weisung zu beförderlichem Vorgehen, nicht in wenigen Tagen eine Inspektion vornehmen lassen, denn in einer so delikaten Frage und wo es sich um die Fällung eines Urtheils von solcher Wichtigkeit handelt, ist eine gehörige Orientirung erforderlich. Dann wird auch der Staatsrath von Tessin zu befragen sein: alles dieß, sagen wir, wird sich nicht in einigen Wochen abwickeln lassen. Zudem wird es passend sein, einige Tage vorüber gehen zu lassen zwischen der Würdigung dieser Angelegenheit im Geschäftsbericht für 1864, welche von den in dieser Sache kompetentesten Männern gutgeheißen wurde, — und dem Urtheil über die Fortsättigung (déchéance) dieser Gesellschaft. So wäre denn also keine Zeit gewonnen, da die Rätthe am 23. Oktober nächsthin zusammentreten werden; man läuft nur Gefahr, das Schauspiel zu sehen, daß der Bundesrath in einem Sale nahe bei den versammelten Rätthen Rechte und Attributionen ausübt, welche ein Gesetz und selbst ein Vertrag der Landesvertretung vorbehalten hatte.

Was die für die Vollendung der Arbeiten anberaumten Fristen betrifft, so muß bemerkt werden, daß dieselben nicht bloß 3½ Jahre für die Sektionen Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso, und 5 Jahre für die Linie Lugano-Bellinzona, sondern 5 Jahre für die beiden erstern Sektionen, und 6½ Jahre für die Hauptlinie betragen. Denn der Art. 26 der Konzession sagt: Wenn die Linien in den festgesetzten Fristen, und zwölf Monate nach deren Ablauf, nicht vollendet und dem Betrieb übergeben werden, so hat die Gesellschaft dem Staate eine Entschädigung zu bezahlen, welche für jede nicht vollendete Sektion ⅓ des im Art. 23 festgesetzten Depositums nicht übersteigen darf. Wenn 6 Monate nach den eben erwähnten 12 Monaten nicht die Arbeiten zu Ende geführt und die Linien dem Verkehr übergeben werden, so ist die Konzession erloschen.

Es liegt also hier eine Fristerstreckung von nicht bloß 12, sondern von 18 Monaten vor, und erst nach Verfluß derselben fällt die Konzession dahin. Man muß also bei der Ermittlung, ob die in der Aus-

führung begriffenen Arbeiten im Verhältnisse stehen zu den festgesetzten Fristen, für die beiden ersten Strecken 5 Jahre und für die Stammlinie 6 $\frac{1}{2}$ Jahre annehmen.

Gestützt auf vorstehende Auseinandersetzungen hat die Minderheit der Kommission die Ehre, folgenden Antrag zur Annahme zu empfehlen:

„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.“

Bern, den 21. Juli 1865.

Namens der Minderheit der Kommission:

L. H. Delarageaz, französischer Berichterstatler.

Note. Das zweite Mitglied der Minderheit, Herr Sailer von St. Gallen, referirte mündlich.

Nachdem der Nationalrath am 22. Juli obigen Minderheitsantrag mit einem Zusatz angenommen hatte, trat der Ständerath diesem Beschlusse am gleichen Tage ebenfalls bei. (Siehe Seite 211 hievor).

B e r i c h t

der

Kommission des Nationalrathes über die Rhonekorrektion im
Kanton Waadt.

(Vom 13. Juli 1865.)

Tit. I

Durch die verschiedenen Berichte des Bundesrathes und der eidgenössischen Experten haben Sie wiederholt und einläßliche Aufschlüsse über den Gang und Stand der Rhonekorrektion erhalten, und es sieht sich Ihre

Bericht der Minderheit der nationalrätlichen Kommission in Sachen der Tessiner Eisenbahnen (Motion Weber). (Vom 21. Juli 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.08.1865
Date	
Data	
Seite	416-430
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 867

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.