

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.  
Einkaufsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

---

## B e r i c h t

der

Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, betreffend die  
Eisenbahnlinie Chiasso-Biasca mit Abzweigung nach Locarno (Motion Weber). \*)

(Vom 21. Juli 1865.)

Tit. I

Unterm 12. Juni 1863 ertheilte der Große Rath des Kantons Tessin den Herren Banquiers James Alfred Hallett, Octavius Dumanney, Henry Haggard und Rob. Georg Sillar, sowie Herrn Howard Ashton Holden, Eisenbahnunternehmer, alle aus London, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Chiasso bis Biasca, mit einer Abzweigung nach Locarno.

Die Bundesversammlung hat am 31. Juli 1863 der Konzession unter folgenden Bedingungen die Bundesgenehmigung ertheilt:

- 1) Vorbehalt zu Erhebung einer Konzessionsgebühr von Fr. 500 im Maximum per Jahr und per Bahnstunde.
- 2) Vorbehalt des Rückkaufs durch den Bund.
- 3) Frist von 6 Monaten vom Tage des Bundesbeschlusses an zum Beginn der Erdarbeiten und zum Ausweis über die Mittel zur

---

\*) Die Konzession, der Bundesbeschluss und Kommissionsberichte sind citirt im nachfolgenden Minoritätsbericht, Seite 417, 418 hiernach.

Fortführung des Unternehmens, mit der Androhung des Erlöschens der Bundesgenehmigung.

4. Vorbehalt betreffend den Fortgang der Arbeiten und den eventuellen Konzessionsentzug.

Unterm 20. Januar 1864 wurde in London eine Aktien-Unternehmung gegründet und in deren Statuten unter Anderm Folgendes bestimmt:

- a. Die Aktiengesellschaft limited \*) stellte sich die Aufgabe, eine Eisenbahn oder Straße zu erbauen von Biasca nach Luzern oder nach Thur, sowie andere Straßen und Eisenbahnen auf dem europäischen Kontinent.
- b. Die Gesellschaft erwarb das Recht zu der Konzession für die Erbauung der Tessiner Eisenbahnen unter den Bedingungen der tessinischen Eisenbahn-Konzession vom 12. Juni 1863, und gegen die Verbindlichkeiten:
  - aa. der Ausrichtung einer Summe von L. St. 30,000 = 750,000 Fr. als Betrag der Kaution und anderer Auslagen an Herrn Holben; und
  - bb. der Uebertragung der Bauausführung der konzedirten tessinischen Eisenbahnen (Erstellung des Tracé und der Gebäulichkeiten) um die Summe von L. St. 1,100,000 = 27½ Millionen Franken.

Die Gesellschaft englischer Bankiers, welche die Konzession der tessinischen Eisenbahn erworben hat (mit Ausnahme der Herren Ashton Holben und Sillar), verschwindet von diesem Tage an ab dem Schauplatz und es treten als die Hauptakteurs auf:

Die limitirte Central-europäische Eisenbahngesellschaft als Rechtsnachfolgerin der Konzessionäre;

Hr. Holben als Bauübernehmer, und

Hr. Sillar als Träger der Konzession.

Das Verhältniß des Letztern zu der Gesellschaft, welche die Konzession erhielt, ist durch keine Akten klar gemacht; es finden sich aber in den Protokollen und Aktenstücken der Bundesbehörden Dokumente, gerichtet an und unterzeichnet an oder für „Sillar & Comp.“

Es nahte der Endtermin — 31. Januar 1864 — zum Beginn der Erdarbeiten und zur Leistung des Ausweises über die Geldmittel: da schrieb Hr. Sillar (unterm 22. Januar 1864) aus London an den Bundesrath und gab ihm Kenntniß von der Gründung der europäischen

\*) *Limited* bedeutet, daß die Gesellschaftsmitglieder nicht weiter als im Betrage ihrer Aktien haftet sind.

Centraleisenbahngesellschaft limited. Er gab Kenntniß von der Zeichnung von 20,050 Aktien, auf welche 2 Liv. Sterling per Aktie einbezahlt worden.

Gleichzeitig erfolgte die Meldung, daß J. A. Wethered als Repräsentant der Gesellschaft Sillar & Comp. im Kanton Tessin eingesetzt sei.

Unterm 23. Januar 1864 machte die Regierung von Tessin dem Bundesrath die Anzeige, daß die Eisenbahnbauarbeiten auf der Linie Chiasso-Bellinzona und Locarno-Visasca am 21. desselben Monats begonnen hätten.

Der Bundesrath nahm diese Kundgebung am 27. gleichen Monats entgegen und beschloß die Mittheilung an die Regierung des Kantons Tessin, daß nicht nur mit den Arbeiten begonnen, sondern auch der Finanzaußweis geleistet werden müsse.

Dessenungeachtet verstrich der 31. Januar 1864 als der letzte Tag der sechsmonatlichen Frist, innert welcher nach Art. 3 des Genehmigungsgesetzes der Konzession der Ausweis über die ökonomischen Mittel hätte geleistet werden sollen.

In London wurde mittlerweile eine dritte Gesellschaft durch beiläufig die gleichen Persönlichkeiten gegründet, welche wir bisher handelnd auftreten sahen. Sie nannte sich Internationale Contractors-Compagnie, und stellte sich ungefähr die gleiche Aufgabe, wie die europäische Centraleisenbahngesellschaft, mit dem wesentlichen Unterschied, daß sie die Unterstützung von Eisenbahnbau-Unternehmen proklamirte, welche in Händen von technisch und ökonomisch garantirenden Männern liegen. Auch in diesem Prospekt geschieht der tessinischen Eisenbahnen und der Alpenübergänge als gesicherten Gesellschaftsunternehmen Erwähnung.

Sehr bezeichnend ist eine Stelle des Prospektes, welchen eine der beiden Gesellschaften in London veröffentlichten. In demselben bezeichnet die Gesellschaft das tessinische Eisenbahnetz als ein vom Staate ansehnlich subventionirtes Unternehmen, das leicht ausführbar sei und die Schwierigkeiten einer eigentlichen Alpenbahn umgehe, während es die Position dennoch beherrsche, ob nun die Fortsetzung über den Lufmanier oder den Gotthard geführt werde. Es stehe ihr der höchste Zufluß von Reisenden und von Waaren von den einmündenden vielen 1000 Meilen Eisenbahnen beiderseits der Alpen, und damit eine schöne und sichere Rente in Aussicht.

Der Bundesrath zog durch das Organ des schweizerischen Konsuls Rapp in London Erkundigungen über die beiden genannten Gesellschaften auf dem dortigen Plage ein, und erhielt den beruhigenden Aufschluß, daß die an der Spitze stehenden Männer Vertrauen verdienen und die Pro-messen dieser Gesellschaften an der Börse Prämien gelten, die einen von  $1\frac{1}{2}$ , die andern von  $\frac{1}{8}$  Liv. Sterl.; ferner daß nach englischer Gesetz-

gebung die Unterzeichner von Aktien zur vollen Einzahlung verpflichtet seien.

Darin mochte wohl eine Beruhigung für den Bundesrath liegen, und der Grund zu suchen sein, daß der Finanzausweis nicht in der gegebenen Frist geleistet wurde.

Erst mit Zuschrift vom 28. März 1864 meldet Hr. Sillar, daß die Central-europäische Eisenbahngesellschaft nun definitiv gegründet und daß eine genügende Anzahl Aktien untergebracht sei.

Schon am 13. April und noch ehe der mehrerwähnte Finanzausweis geleistet war, reichte die Regierung von Tessin das Gesuch beim Bundesrath ein, er möchte über den Stand der Arbeiten an dem dortigen Eisenbahnbau sachkundigen Untersuch anordnen.

Der Bundesrath hat dem Gesuch bereitwilligst entsprochen, indem er durch das Departement des Innern Hrn. Ingenieur Kocher in Bern mit dieser Mission beauftragte.

Der Bericht des Hrn. Kocher, vom 2. Mai 1864 datirt, zählt die geleisteten Arbeiten auf, ohne einen Vergleich anzustellen über das, was in der abgelaufenen Zeit hätte vollendet werden sollen oder können, und das, was noch an Arbeiten auszuführen bevorsteht, und bietet somit einen ungenügenden Anhaltspunkt zur Lösung der Frage, ob die Arbeiten gemäß den Bestimmungen der Konzession gefördert worden seien.

Hingegen enthält der Bericht eine Aufzählung der bestrittenen Ausgaben, als:

| Fr.      | Rp. |                                   |
|----------|-----|-----------------------------------|
| 400,000. | —   | Konzessions-Garantie.             |
| 185,000. | —   | Landentschädigungen.              |
| 43,680.  | —   | Administrationskosten.            |
| 58,015.  | 53  | Technisches Bureau.               |
| 54,291.  | 04  | Bauausgabe Moosfabrike-Cresciano. |
| 83,257.  | 18  | " Melide bis Paradiso.            |
| 4,000.   | —   | Verschiedenes.                    |

---

828,243. 75

Unterm 14. April 1864 meldete Sillar dem Bundesrath nochmals, daß das Aktienkapital der Central-europäischen Eisenbahn (17½ Millionen Franken) gezeichnet und daß zum Repräsentanten der Gesellschaft Hr. Karl Cecovi bezeichnet worden sei.

Dieser Karl Cecovi ersucht dann mit Schreiben vom 20. April um die Genehmigung des Bundesrathes für die Abtretung der Konzession der tessinischen Eisenbahnen an die neue Gesellschaft.

In diese Zeit fällt ein neues und sehr merkwürdiges, den Charakter der englischen Unternehmerschaft bezeichnendes Moment.

Hr. Holden hat nämlich am 18. April 1864 gegenüber der Bank von Birmingham, von welcher er ein Darlehen von 16,000 £. St. empfangen hatte (vermuthlich das Geld zur Leistung der Kaution zuhanden der Tessiner Regierung), die Verpflichtung eingegangen: ihr auf erstes Verlangen die Konzeßion der Tessiner Eisenbahnen zu verkaufen.

Die besagte Bank ist allerdings nicht in den Fall gekommen, von der Verpflichtung Gebrauch zu machen, indem sie am 11. Oktober 1864 auf eine andere Weise von ihrem Schuldner Holden Deckung erhalten hat.

Den 4. Mai 1864 macht Hr. Sillar dem Bundesrath (indem er die Verzögerung, die in der Leistung des Finanzausweises eingetreten ist, damit zu rechtfertigen sucht, daß infolge des kritischen Geldmarktes und anderer Umstände eine Konversion der Aktien-Zahl und des Betrages derselben nöthig geworden) die Mittheilung, daß nun das Aktiengeschäft geordnet und bereits für 16 Hunderttausend à 17 Hunderttausend Franken Arbeiten vergeben seien.

Am 24. Mai 1864 erfolgte von Hrn. Sillar und am 16/23. Mai von Hrn. Konsul Rapp in London die Anzeige, daß die Erbauung der Eisenbahnen im Tessin als gesonderte Unternehmung an die bereits erwähnte International contract Company übergegangen sei.

Nach den Akten erfolgte endlich in gleicher Zeit der Finanzausweis durch die Central-europäische Eisenbahngesellschaft, welcher nach dem Bericht des Departements des Innern an den Bundesrath wie folgt geleistet und von diesem am 6. Juni 1864 genehmigt wurde:

|                                                  | Franken.   |
|--------------------------------------------------|------------|
| 17,500 Aktien à Fr. 1000 = . . . . .             | 17,500,000 |
| Daran wurden einbezahlt 65,004 £. St. (per Aktie |            |
| 4 £. St.) = . . . . .                            | 1,625,100  |
| Nicht einbezahlt 4996 £. St. = . . . . .         | 124,900    |
|                                                  | <hr/>      |
|                                                  | 1,750,000  |

Gleich 10 % des Aktien-Kapitals.

Obwohl dieser Ausweis nicht direkt durch jene Parteien geleistet wurde, auf welche die Konzeßion des Kantons Tessin und die darauf erfolgte Bundesgenehmigung verbaliter lautete, so wollen wir darüber in keine weiteren Erörterungen eintreten, und uns strenge an die Mittheilung der faktischen Verhältnisse halten.

Mit diesem Akt schließt der erste Theil, die Entstehung dieser sonderbaren Eisenbahngeschichte.

Zum zweiten Theil übergehend, geben uns die Akten den ersten Anhaltspunkt in einem Schreiben der Regierung des Kantons Tessin an den Bundesrath vom 14. November 1864, worin sie sich beklagt, daß die Arbeiten allzu schleppend betrieben werden.

Der Bundesrath beauftragte am 25. gleichen Monats die Herren Ingenieur Bridel und Hartmann mit der Untersuchung. Dieselben sind dem Auftrage nachgekommen.

Herr Hartmann berichtet am 27. November: Er habe am 25. August 1864 die Arbeit bei der Moesa-Brücke und bei Cresciano ziemlich gefördert angetroffen, hingegen bis zur Befichtigung vom 9. November keinen Fortschritt bemerkt. Ebenso sei auch bei Locarno, Lugano und Melide die Arbeit vom August bis November wenig gefördert worden. Hingegen seien für die meisten Bauobjekte Pläne, Profile und die technischen Vorarbeiten wohl vorbereitet.

Etwas günstiger drückt sich Hr. Bridel aus, der jedoch seine Angaben zum guten Theil auf Hörensagen stützt. Er findet, es werde leicht sein, die Linie Biasca-Locarno in der festgesetzten Bauzeit zu erstellen. Die Linie Lugano-Chiasso biete bedeutende Schwierigkeiten und es müssen die Bauten mit Energie betrieben werden, wenn sie in der noch bevorstehenden Baufrist vollendet werden sollen. Wohl aber genüge die Frist, um die Strecke Marobbia-Lugano zu vollenden.

Unterm 16. Dezember 1864 berichtete Hr. Cecovi von London aus dem Bundesrath, daß nun Holden die Arbeit der tessinischen Bahnen an die Gesellschaft Villa Mandolfi und Genazzini abgetreten habe, unter deren Händen sie einen raschen Fortgang nehmen werden. Aus dem daherigen Bericht an den Bundesrath ist zu entnehmen, daß bei diesem Geschäftchen für Hrn. Holden ein kleines Benefiz von  $3\frac{1}{2}$  Millionen Franken abfallen soll.

Unterm 6. Januar 1865 haben Sillar & Comp. vor einem Notar in London erklärt, daß sie weder an der Konzession für die Tessiner Eisenbahnen, noch an der dem Kanton Tessin gemachten Hinterlage von Fr. 400,000 Rechte anzusprechen hätten.

Am 31. Januar trat im Kanton Tessin ein neuer Repräsentant der Gesellschaft der zentraleuropäischen Eisenbahngesellschaft an der Stelle des Hrn. C. Cecovi auf, Namens W. G. Gavey, welcher dem Bundesrath seine Vollmacht abschriftlich mittheilte.

Mit telegraphischer Depesche vom 20. Januar 1865 erhält der Bundesrath Anzeige von der Abtretung der Eisenbahnkonzession des Kantons Tessin an die zentraleuropäische Eisenbahngesellschaft in London.

Am 27. gleichen Monats verlangt die Regierung von Tessin beim Bundesrath Auskunft über die Abtretung.

Der Bundesrath zog die Fragen in Erwägung: in wie weit die bisherige Gesellschaft ihren Verpflichtungen nachgekommen sei und inwiefern die neue Gesellschaft ihre Verpflichtungen zu erfüllen im Stande sein werde. Es wurde gegenüber der Gesellschaft namentlich der Wunsch ausgesprochen:

- a. Es möchten vorerst die Anstände beseitigt werden, welche aus der Entlassung und Nicht-honorirung des gewesenen Oberingenieurs Wetli hervorgegangen;
- b. Ebenso seien verschiedene andere Ansprachen für Expropriationen, Advoakaten u. s. w., wie sie vom Repräsentanten Cecovi mit Zuschrift vom 14. Februar 1865 gemeldet wurden, zu erledigen.

Wir können nicht finden, daß etwas Anderes zu den Akten gelangt sei, als eine Zuschrift des Sekretärs der zentraleuropäischen Eisenbahngesellschaft, G. Young, vom 16. Februar 1865, in welcher dem Bundesrath angezeigt wird, daß sich die Zahl der Aktien jener Gesellschaft seit dem letzten Finanzausweis nicht vermindert habe, sondern die gleiche geblieben sei, und daß sich die Auslagen der Gesellschaft, die sie auf die tessinischen Eisenbahnen verwendet, auf 130,000 Fr. =  $3\frac{1}{4}$  Millionen Franken belaufen. Endlich sei die Gesellschaft bei keiner andern Unternehmung theilhaftig, als bei diesen schweizerischen Eisenbahnen. — Gleichzeitig wurde Hr. E. Gavey als neuer Repräsentant mit Wohnsitz in Lugano bezeichnet.

Auffallend gegenüber diesem Bericht erscheint eine Mittheilung der zentraleuropäischen Eisenbahngesellschaft an die Regierung von Tessin vom 22. März. In derselben zeigt die Gesellschaft an, daß es ihr unmöglich sei, die Eisenbahn-Unternehmung weiter fortzusetzen, wenn sie nicht eine Subvention von 1,400,000 Fr. erhalte.

Ihr Kapital sei bedeutend zusammengeschmolzen: theils hätten die Aktionäre ihre Einzahlungen gar nicht oder nicht vollständig geleistet, theils hätten sich die ökonomischen Verhältnisse der Aktionäre selbst ungünstig gestaltet. An der Einzahlungsverweigerung der Aktionäre trage auch der Umstand Schuld, daß von Seite der Schweiz sich keinerlei Theilnahme an dem Unternehmen gezeigt habe. Es befindet sich diese Mittheilung gerade nicht bei den Akten, hingegen lag sie dem hohen Bundesrath vor Augen und es kann deren Richtigkeit nicht bezweifelt werden.

Den 17. Hornung 1865 hat der Bundesrath auf Antrag des Departements des Innern den Finanzausweis genügend befunden und die Uebertragung der Konzeßion bewilligt.

Ein neues — das neueste interessante Aktenstück ist folgendes:

### „Vereinbarung,

„eingegangen am heutigen Tage, zwischen der europäischen Centraleisenbahn-Gesellschaft limited, vertreten durch Hrn. Oberst Sykes, Parlamentsmitglied, Präsident; Hrn. Walford und Hrn. Gower, Direktoren, einerseits; und Peter Genazzini, Unternehmer, andererseits.

„Nachdem im Juni 1863 durch die Herren Hallett, Ommanney, Haggard, Sillar und Holden, für den Bau einer Eisenbahn von Chiasso nach Biasca, mit Abzweigung nach Locarno, eine Konzeßion erlangt worden;

„nachdem besagte Konzession unterm 12. Oktober 1864 an die europäische Centraleisenbahngesellschaft gehörig abgetreten und übertragen worden;

„in Betracht ferner, daß im Art. 6 besagter Konzession bestimmt ist, es solle die Gesellschaft bei gleichen Bedingungen das Vorrecht für die Konzession aller übrigen, im Kanton Tessin auszuführenden Linien haben;

„in Betracht, daß zwei verschiedene Projekte für die Verbindung der tessinischen Eisenbahnen mit den Eisenbahnen jenseits der Alpen bestehen, daß eine von Biasca nach Chur über den Lukmanier, daß andere von Biasca nach Luzern über den Gotthard;

„in Betracht, daß besagte Gesellschaft willens ist, von ihrem Vorrechte Gebrauch zu machen durch Bewerbung um eine Konzession für die Linie von Biasca nach Chur über den Lukmanier; -

„wird hiemit zwischen der besagten Gesellschaft und dem oben genannten P. Genazzini Folgendes vereinbart:

„1. Für den Fall, daß die europäische Centraleisenbahn-Gesellschaft limited von der Tessiner- und der Bundesregierung die Konzession für besagte Eisenbahn von Biasca nach Chur erhält, macht sie sich anheischig, gegenüber den Hrn. A. Villa und P. Genazzini die zwischen ihnen und H. A. Holden in Betreff der Ausführung der Arbeiten eingegangenen Verpflichtungen aufrecht zu halten.

„2. Die besagte Gesellschaft gibt dem P. Genazzini volle Freiheit, bei den genannten Regierungen für sich und Genossen um die Konzession einer Eisenbahn von Biasca nach Luzern über den Gotthard sich zu bewerben und für den Fall, daß Hr. Genazzini eine solche Konzession erlangen sollte, wird die besagte Gesellschaft sich enthalten, von ihrem oben erwähnten und kraft besagter Konzession vom Juni 1863 beseffenen Vorrechte Gebrauch zu machen, und zwar mit Rücksicht auf und als Gegenleistung für die in nachfolgenden Artikeln enthaltene Stipulation.

„3. Wenn Hr. Genazzini, wie gesagt, die erwähnte Konzession für die Linie Biasca-Luzern erhalten würde, so soll er, genannter Genazzini, und die von ihm für die Ausführung der Konzession zu bildende Gesellschaft, mit Rücksicht auf die im vorhergehenden Artikel enthaltene Stipulation, gebunden sein und verpflichtet er sich hiemit, die von der besagten europäischen Centraleisenbahn-Gesellschaft für die Linie Chiasso-Biasca, mit Abzweigung nach Locarno, beseffene gegenwärtige Konzession mit allen Verbindlichkeiten und gegenüber der Regierung eingegangenen Verpflichtungen zu übernehmen und besagter europäischen Centraleisenbahn-Gesellschaft für alle gehaltenen Auslagen und bestehenden Verbindlichkeiten gegen gehörigen Nachweis Ersatz zu leisten; ferner soll er die bestehenden Baukontrakte für die Linie zwischen Chiasso und Biasca und die Abzweigung nach Locarno aufrecht halten und ausführen.

„4. Da gegenwärtige Vereinbarung Rechte und Werke im Kanton Tessin zum Gegenstande hat, so soll sie den Gesetzen dieses Kantons unter-



worfen sein und nach Maßgabe dieser Gesetze Vollziehung finden. Zu diesem Ende wird der Wohnsitz der Gesellschaft bei ihren Vertretern in Lugano sein.

24. Juni 1865.

Zeugen: **William Young.**  
**M. H. Picciotto.**

**W. H. Sykes, Präsident,**  
**Cornelius Walsford.**

„Zusatzartikel. Zur Erläuterung wird hiemit erklärt, daß die Meinung der Vertragsschließenden in Bezug auf die Punkte 2 und 3 obiger Vereinbarung folgende ist, nämlich: Mit Rücksicht auf die von Hrn. P. Genazzini im Art. 3 eingegangenen Verpflichtungen und für den Fall, daß er denselben nachkommt, überläßt und überträgt ihm, dem genannten P. Genazzini, die europäische Zentraleisenbahn-Gesellschaft das ihr durch Art. 6 der von der Tessiner Regierung unterm 12. Juni 1863 erteilten Konzessionsurkunde zugesicherte Vorrecht, insofern als dasselbe die Strecke von Biasca über den Gotthard bis zur Grenze von Uri zum Gegenstande hat.

28. Juni 1865.

Zeuge: **M. H. Picciotto.**

**W. H. Sykes, Präsident.**  
**Cornelius Walsford, Direktor.**

Daß gegenwärtige Abschrift einer Urkunde getreu sei, welche mir von Hrn. Karl Cecovi vorgewiesen worden, der sich hiezu von Hrn. Ingenieur Peter Genazzini beauftragt erklärte und dem die Urkunde zurückgegeben wurde, bezeuge ich unterschriebener Notar cc. cc.

Lugano, 13. Juli 1865.

(Stempel)

(Geg.) Advokat **Johann Airolti,**  
Anton's sel. von Lugano, meinem  
Wohnorte, öffentl. Notar des  
Freistaats und Kts. Tessin.

Der Große Rath des Kantons Tessin beschloß am 23. Juni 1865 in der vorliegenden Frage:

„Sollte die Gesellschaft nicht in kürzester Frist der Einladung der Regierung nachkommen und den Arbeiten auf allen Linien die den Konzessionsbedingungen entsprechende Entwicklung geben, so ist die Regierung eingeladen, beim Bundesrath dahin zu wirken, daß nach Art. 4 der Bundesgenehmigung vom 31. Juli 1863 der Stand der Arbeiten untersucht werde.“

Den 24. Juni 1865 wurde zwischen den Vertretern der Central-europäischen Eisenbahngesellschaft limited und Peter Genazzini, dem Unternehmer des tessinischen Eisenbahnbaues, eine Vereinbarung getroffen, wonach die Erstere auf dem ihr durch die tessinische Konzession eingeräumten Vorrecht für die Erbauung einer Eisenbahn von Biasca nach Chur über den Lukmanier beharrt, während sie auf der andern Seite dem Peter Genazzini und Konsorten die Befugniß einräumt und auf das Vorzugsrecht verzichtet, welches ihr zum Bau einer Eisenbahn von Biasca nach Luzern über den Gotthard konzessionsgemäß zusteht.

Für den Fall, daß Genazzini die letztere Konzession von der Regierung von Tessin erlangen würde, macht er sich anheischig, den Bau der Eisenbahn von Chiasso nach Biasca mit der Abzweigung nach Locarno mit allen nach der Konzession damit verbundenen Verbindlichkeiten zu übernehmen und der Central-europäischen Eisenbahngesellschaft für alle gehabten Auslagen und bestehenden Verbindlichkeiten gegen gehörigen Nachweis Ersatz zu leisten, sowie die bestehenden Baukontrakte für besagte Linie aufrecht zu halten und auszuführen.

---

Nachdem wir Sie, Tit., in möglichster Kürze mit dem, den Akten entnommenen geschichtlichen Material vertraut gemacht haben, gelangen wir zu folgenden Schlüssen:

1. Es kann nicht Sache des Bundes sein, sich mit den privatrechtlichen Fragen der Kreditoren der konzedirten tessinischen Eisenbahngesellschaften zu befassen. Wohl aber wird der Bundesrath seinerseits auf die Wahrung der allseitigen Interessen Bedacht nehmen.

2. Wenn die Bundesbehörden (Bundesrath, National- und Ständerath) die englischen Konzessionäre für die tessinischen Eisenbahnen gleich von Anfang an mit großem Mißtrauen empfangen haben, wie dieses sowohl aus den der Bundesgenehmigung beigelegten, von der früheren Praxis abweichenden Vorsichtsmaßregeln und Aufsichtsbestellungen (namentlich dem Art. 4), als auch aus den Berichten der ständeräthlichen Kommission und der Minderheit der nationalräthlichen Kommission vom J. 1863 deutlich erhellt, so hat sich dieses Mißtrauen in den bisherigen Vorgängen und dem Benehmen der englischen Gesellschaft auf eine außergewöhnliche Weise als begründet erwiesen.

Wir sehen, daß die Gesellschaft, mit welcher man es hier zu thun hat, aus Leuten besteht, die nicht etwa in der Ausführung von Eisenbahnunternehmungen einen redlichen Nutzen suchen, sondern durch künstlich angelegte Spekulationen und kombinierte Papiroperationen sich einen Gewinn zu verschaffen wissen, der weder im Fleiß noch in geistiger oder körperlicher Thätigkeit seinen Grund hat, vielmehr in einer Weise erzielt wird, wie sie bisher in unserm Schweizerland noch unbekannt war.

Wir sehen bald unter dieser bald unter jener Firma, bald die gleichen, bald andere ins Vernehmen gezogene Leute auftreten, die alle, wenn auch in verschiedener Form und Weise, denselben Zweck verfolgen.

Wir sehen eine Gesellschaft vor uns, welche wohl Anfangs den übernommenen Pflichten in der Ausführung von Bauten und in der Erfüllung von Zahlungsverbindlichkeiten nachkam, dann aber im einen wie im andern Punkte zurückblieb, die Arbeiten stoben und die Angestellten auf ihren Lohn warten ließ. Es ist dieses um so unerklärlicher und verdächtiger, als das Aktienkapital nach ihren eigenen Versicherungen unterzeichnet war und nach englischer Gesetzgebung voll einbezahlt werden muß.

Wir finden drei Verträge, in welchen einige Millionen Franken auf Kosten der Erstellung von Eisenbahnen durch den Kanton Tessin und über die Alpen eingekauft werden sollen, ohne daß eine materielle Gegenleistung dafür zu erfolgen hätte.

Es sind dieses vorerst die 750,000 Fr., welche Hrn. Holden zum Voraus durch die Statuten der Central-europäischen Gesellschaft zugesichert wurden, und jene 3½ Millionen Franken, welche der gleiche Herr auf der Bauübernahme der tessinischen Eisenbahnen und der Abtretung an Villa Mandolfi und Genazzini sich ausbedungen hat.

Es wird Niemanden entgehen, daß all' dieser Tribut, diese Schwindler-Prämien, auf Kosten unsers Volkes geleistet werden sollen, das zunächst die Eisenbahnen benutzen und deßhalb auch zu verzinsen haben wird; — zum Nachtheil des Bundes, dem das Recht zur Erhebung einer Konzeptionsgebühr bei Erreichung gewisser Netto-Erträge, und das Recht zum Rückkauf in bestimmten Jahren zusteht. Noch mehr: Es muß ein solcher Tribut nothwendig einen sehr nachtheiligen Einfluß auf die Solidität der Bauten ausüben, wie dieses bereits beim Bau der auf ähnliche Weise ins Leben getretenen Ligne d'Italie der Fall ist.

Wir sehen diese Wirthschaft floriren mitten und in der Nähe jenes Theils des schweizerischen Vaterlandes, wo wirklich von verschiedenen Seiten her ein Schienenübergang über die Alpen gesucht, und von diesem und jenseits die größten Anstrengungen dafür gemacht werden.

Mitten auf diesem Wege ist also die englische Gesellschaft postirt, von der Sie sich nach unsern Schilderungen selbst ein Charakterbild entwerfen mögen.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, gelangen wir zu dem An-  
frage:

Sie wollen der Schlußnahme des Ständeraths mit unsrer einfachen Redaktionsveränderung im französischen Texte beipflichten.

Wir fügen noch bei, daß wir zwar gerne beantragt hätten, eine Mitbetheiligung der Regierung von Tessin in das Dispositiv aufzuneh-

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 modifizirt 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.

**Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, betreffend die Eisenbahnlinie Chiasso-Biasca mit Abzweigung nach Locarno (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     | 39               |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 31.08.1865       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 405-416          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 004 866       |

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.