

gütlichem oder gerichtlichem Wege verfolgen, aber kein Protest kann von den Räten in keinerlei Würdigung gezogen werden, resp. die Ertheilung der neuen Konzessionen weder verhindern noch verzögern. Die Kommission findet deshalb, daß über diese Protestation einfach zur Tagesordnung zu schreiten, resp. davon Umgang zu nehmen ist.

Bern, den 15. Juli 1868.

Namens der Mehrheit
der ständeräthlichen Eisenbahn-Kommission,
Der Berichterstatter:
C. Kappeler.

B e r i c h t

der

Minderheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Konzessionen für die tessinischen Bahnlınien Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca.

(Vom 14. Juli 1868.)

Tit. I

Ein Mitglied Ihrer Kommission kann dem Ständerathe die Annahme zweier Anträge nicht empfehlen, welche die Mehrheit derselben zu dem bundesrätlichen Entwurfe über Genehmigung der vom Großen Rathe des Kantons Tessin unterm 16. Mai 1868 zuhanden zweier tessinischen Komites für die Eisenbahnlınien Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca ertheilten Konzessionen — stellen zu sollen glaubt.

Diese beiden Anträge bilden Amendements zu den Artikeln 2 und 6 des bundesrätlichen Beschlußentwurfs. Es sei dem Unterzeichneten

gestattet, die Gründe kurz auseinanderzusetzen, welche ihn veranlassen, sich gegen diese Amendements auszusprechen.

1) Die Kommission beantragt folgenden Zusatz zum Art. 2:

„Außer diesen Rückkaufsrechten nimmt der Bund das dem Kanton Tessin in § 12 dieser Konzession vorbehaltene besondere Rückkaufsrecht für sich gleichfalls in Anspruch.“

Der Unterzeichnete anerkennt, daß laut Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, der Bund das Recht hat, in jedem einzelnen Falle die Frist zu bestimmen, nach deren Ablauf er, gegen Entschädigung, eine Eisenbahn mit allem Material rückkaufen und die Bedingungen festsetzen kann, unter denen dieser Rückkauf stattzufinden hat; aber er konstatirt auch, daß bis heute die konstante Praxis der eidgenössischen Räte niemals dahin ging, dem Bunde ein solches Rückkaufsrecht vorzubehalten, wie die Kommission es an die beiden tessiner Bahnen knüpfen will.

Es genügt, die zahlreichen, in die Gesefzsammlung aufgenommenen Genehmigungsbeschlüsse zu durchgehen, um sich zu überzeugen, daß der Bund sich in keinem einzigen Falle ein unbedingtes Rückkaufsrecht vorbehält, ohne Ansetzung einer Frist für dessen Geltendmachung, ein Rückkaufsrecht, welches jedes Jahr und unter der einzigen Bedingung ausgeübt werden kann, daß eine Konzession für eine Alpenbahn ertheilt sein wird.

Daher kann denn auch der Unterzeichnete nicht einsehen, warum die Kommission im ersten Theile des Art. 2 sich weitläufig über die Ausübung des eidg. Rückkaufsrechts verbreitet, welche gestattet sein soll nach Verfluß des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, und mit dem Beding, daß der Rückkauf mindestens fünf Jahre zum Voraus erklärt werde, — da sie dann doch im letzten Satze des nämlichen Artikels dieses ganze Gerüst von Klauseln und Bedingungen unwirkt, um ein viel einfacheres System anzunehmen, indem einfach der Eidgenossenschaft das unbedingte, jedes Jahr und ohne Voranzeige auszuübende Rückkaufsrecht eingeräumt wird.

Diese Bestimmung scheint uns also zunächst eine ausnahmsweise und es findet der Unterzeichnete die zur Rechtfertigung dieser Neuerung angeführten Gründe nicht stichhaltig genug, um deren Annahme im vorliegenden Falle empfehlen zu können.

Das Gesez vom 28. Juli 1852 hat das Recht des Baues von Eisenbahnen auf Schweizergebiet in die Kompetenz der Kantone gelegt, beziehungsweise der Privatindustrie überlassen. Dank diesem, anregenden Impulsen fruchtbaren Grundsatz ist unser Land bereits vielseitig mit Eisenbahnen durchzogen. Es ist unbestreitbar, daß wenn der

Eisenbahnbau dem Bunde vorbehalten worden wäre, dieses erfreuliche Resultat nicht mit so großer Raschheit und Thatkraft zu Stande gekommen sein würde. Warum will man nun heute dieses Prinzip verletzen? warum die konstante Praxis preisgeben, auf welche sich wahlwerbene Rechte gründen und die auch ferner verspricht, im Eisenbahnwesen den Unternehmungs- und freien Konkurrenzgeist rege zu erhalten?

Man spricht freilich von allgemeinen Interessen, welche zu berücksichtigen seien; man will vorab den Schwindlern entgegenreten, welche versucht sein könnten, das Unternehmen einer Alpenbahn auszubeuten, denselben übertriebene Lasten aufzuhalsen und dem Bau einer großen internationalen Linie, die von Kantonen und Eisenbahngesellschaften im Interesse der Erhaltung des Transits und Handels mit Italien herbeigewünscht wird, Hindernisse zu bereiten. Diese Befürchtung scheint mir eine zu weit gehende, ungerechtfertigte, und es kann sich der Unterzeichnete nicht herbeilassen, unter diesem mehr oder weniger geschickt eingekleideten Vorwande dem Recht der KonzeSSIONSvertheilung des Kantons Tessin und der Stellung derjenigen seiner Bürger, welche die schwere Last auf sich nehmen, in diesem Kanton Eisenbahnen zu erstellen, so empfindlich zu nahe zu treten. Warum von Schwindlern, Agitateurs reden, während nichts in dieser KonzeSSION annehmen läßt, daß solche wirklich existiren, und daß eine solche Zulage den KonzeSSIONären — alles respectable Tessiner — gemacht werden dürfe?

Welche Gesellschaft, fragen wir, wird es auf sich nehmen, mit großen Kosten eine Eisenbahn zu bauen, wenn sie jedes Jahr riskirt, expropriirt zu werden und demnach die Früchte ihrer Betriebbarkeit und Bemühungen einzubüßen, ohne andere Entschädigung als den Ersatz ihrer ausgewiesenen und scheidsrichterlich festgestellten Auslagen? Man wird zwar einwenden, der Kanton Tessin habe selbst sich das Rückkaufsrecht vorbehalten, welches die Kommission dem Bunde einräumen will. Der Unterzeichnete glaubt, daß dieser Vorbehalt sich durch kantonale Interessen rechtfertigen mag, über die er sich nicht zum Richter aufwerfen will; allein es folgt daraus nicht, daß diese Last auch noch im Namen des Bundes auferlegt werden müsse, denn sie erschwert die Stellung der KonzeSSIONäre und macht dieselbe prekär. Dieser Vorbehalt wurde in der mit Tessin abgeschlossenen Uebereinkunft angenommen und die Vertragschließenden kannten die Tragweite ihrer gegenseitigen KonzeSSIONen wohl; dagegen konnten sie nicht eine neue, zu Gunsten der Eidgenossenschaft aufzustellende Bedingung voraussehen und sich ihr unterziehen.

Endlich kann die Ausübung dieses ausnahmsweisen Rückkaufsrechts den Bund in zahlreiche Verwickelungen hineinziehen und viel weiter

führen, als die Kommission dies zu glauben scheint; es ist dies leicht nachweisbar.

Die konzebirten Linien sind die Thal-Linien des Kantons Tessin; um das Netz zu vervollständigen, wird man von der Kantonsregierung, welche nach dem Gesetze von 1852 hiezu allein kompetent ist, noch die Konzession für die Alpenbahn sowohl als für die Linie, welche Lugano mit Locarno-Bellinzona über den Monte Genere verbindet, erwirken müssen. Es kann der Fall eintreten, daß die zuständige tessinische Behörde diese Konzessionen nicht erteilt, oder daß sie Bedingungen an dieselben knüpft, welche wir nicht voraussehen können; daß sie selbst diese Linien bauen, oder durch Rückkauf an sich ziehen will. Welche Stellung soll die Eidgenossenschaft bei solchen Komplikationen einnehmen? Wird sie etwa ihr Vermögen und die kantonalen Geldkontingente zum Ankauf dieser Linien verwenden? Werden wir eine eidgenössische Alpenbahn, über den Gotthard oder den Lukmanier, und eine Bahn in den tessiner Ebenen haben? Wird dann nicht sofort die brennende Frage der Bundessubsidiën, des eidg. Monopols, an uns herantreten, sowie die Frage, ob die Eidgenossenschaft dem Kanton Tessin Zwang anthun, denselben, in Mißachtung der Grundsätze des Gesetzes von 1852, ihren souveränen Willen auferlegen wolle?

Soll die Eidgenossenschaft dann dem Kanton Tessin erklären, ihr Rückkaufsrecht gehe dem im Art. 12 vorbehaltenen kantonalen Rückkaufsrechte vor, und es auf einen Streithandel um das diesfällige Prioritätsrecht ankommen lassen?

Die Zukunft wird uns belehren, ob diese Befürchtungen zu weit gehend, illusorisch seien; allein der Unterzeichnete konnte nicht umhin, sie auszusprechen, um dem Ständerath alle die unvorhergesehenen Gefahren anzudeuten, welche eine Abweichung von der Praxis, wie solche bisher bei Ratifikation von kantonalerseits erteilten Eisenbahnkonzessionen beobachtet wurde, mit sich bringen könnte.

Die tessinischen Eisenbahnen sind Landesangehörigen konzebirt. Es ist nicht nöthig und es wäre nicht recht, ihr Unternehmen mehr zu erschweren, als diejenigen ihrer schweizerischen oder ausländischen Vorgänger in den andern Kantonen, und ihnen in Bezug auf die eidgenössischen Rückkaufsrechte beschwerlichere Bedingungen aufzuerlegen.

Es ist nicht rathsam, nicht ersprießlich, die Eidgenossenschaft in alle Verwicklungen eines ausnahmsweisen Rückkaufs der Tessiner-Bahnen hineinzuziehen.

Die Minderheit kann demnach den von der Kommissionmehrheit beantragten Zusatz zu Art. 2 nicht acceptiren.

2) Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Art. 6:

„Die gegenwärtige Konzession darf ohne Bewilligung des Bundesrathes nicht abgetreten werden.“

Der Unterzeichnete kann auch diesem Vorschlage nicht beistimmen, vielmehr hält er sich an den Art. 6, wie er vom Bundesrathе redigirt ist.

Er bezieht sich diesfalls auf die Motivirung der Botschaft selbst. Die von der Kommission vorgeschlagene Bestimmung ist eine ausnahmsweise und scheint nicht durch ernstliche Gründe gerechtfertigt; sie kann zu Komplikationen führen; sie räumt dem Bundesrathе ein Recht ein, welches er sich in Bezug auf die andern, auf die schweizerische Grenze einmündenden Eisenbahnen nicht vorbehielt u. u.

Man sieht immer deutlicher das Bestreben hervortreten, den Bundesbehörden eine Rolle anzuweisen, die ihnen gemäß dem Gesetze von 1852 nicht zukommt: sie sollen Stellung nehmen in den Eisenbahnhändeln, sie sollen ihre genehmen, ihre privilegirten Gesellschaften haben, welche mit ihrer hohen Gunst beehrt werden und die als sauber von jedem Verdachte schwindelhafter Spekulation gelten, währenddem andere, vielleicht ebenso nützliche und nationale Unternehmungen bei Seite gesetzt und ihre Interessen an Konkurrenten geopfert sehen werden.

Der Unterzeichnete will die schweizerischen Eisenbahngesellschaften nicht unter eidgenössische Vormundschaft stellen; er stellt sie alle auf den Fuß der Gleichheit; er will ihre Existenz oder das Gedeihen ihrer Betriebsamkeit nicht von der Bewilligung des Bundesrathes abhängig sehen.

Bern, den 14. Juli 1868.

Die Minderheit:
Jules Roguin.

Ständeräthliche Eisenbahnkommission:

C. Kappeler, von Frauenfeld, in Zürich.

J. Weber, in Luzern.

Gd. Desor, in Neuenburg.

G. Ringier, in Aarau.

Jules Roguin, Yverdon.

Note. Der Beschluß des Ständerathes vom 16. Juli 1868 weicht in Folgendem vom Bundesrätlichen Entwurfe ab:

1) Zusatz zu Artikel 2:

„Außer diesen Rückkaufsrechten nimmt der Bund das dem Kanton Tessin in § 12 dieser Konzession vorbehaltene besondere Rückkaufsrecht bis zum Eintritt des ersten Rückkaufstermins für sich gleichfalls in Anspruch.“

Die Kommission des Nationalrathes, welcher am 25. Juli diesen Gegenstand seinerseits verschob, beantragte Streichung dieses Zusatzes.

2) Zwischen Art. 3 und 4 (letzterer wird dadurch Art. 5) ein neuer Artikel.

Art. 4. Die Bauarbeiten sind im Verhältnis 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 Fall die Bundesversammlung die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession als erloschen erklären.

3) Zusatz zu Art 5 (6):

„Ebenso soll die durch Art. 6 zweiter Satz dieser Konzession den Konzessionären zugesicherte unentgeltliche Abtretung von Gemeinde- und Patriziatgut u. s. w. dem durch das eidgenössische Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 (Art. 1 und 3) Jedermann zugesicherten Erbschaftsrecht unpräjudizirlich sein.“

Die nationalrätliche Kommission beantragt in ihrer Mehrheit Streichung, in ihrer Minderheit Annahme dieses Zusatzes.

4) Art. 6 (7). „Die gegenwärtige Konzession darf ohne Bewilligung des Bundesrathes nicht abgetreten werden.“

Die nationalrätliche Kommission nimmt die bundesrätliche Redaktion wieder auf:

„Eine Abtretung der vorliegenden Konzession an Andere, schweizerische Gesellschaften ausgenommen, darf ohne Einwilligung des Bundesrathes nicht stattfinden.“

(Siehe die bundesrätliche Botschaft vom 23. Juni 1868: Bundesblatt von 1868, Bd. II, S. 679.)

Bericht der Minderheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Konzessionen fur die tessinischen Bahnlinien Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca. (Vom 14. Juli 1868.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1868
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.08.1868
Date	
Data	
Seite	192-197
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 892

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.