

wir geradezu für ungehörig halten und darum schon principiell ausschließen würden. Es kann daher nicht befremden, wenn wir zum Schlusse unsere Ansicht dahin aussprechen, daß auf die vorgelegten Pläne überhaupt gar nicht einzutreten, sondern vielmehr vom h. Bundesrathe zu verlangen sei, daß er, in Berücksichtigung der im Obigen angeführten Grundsätze und Ausstellungen, ganz neue, wesentlich einfachere und nur auf das eigentliche Dienstbedürfnis berechnete Pläne ausarbeiten lasse, um solche dann in einer künftigen Sitzung wieder der Bundesversammlung vorzulegen. Wir sprechen dabei speciell den Wunsch aus, daß in jedem Posthause nicht mehr als eine Amtswohnung für den Postdienst, und zwar in bescheidenen Verhältnissen, angebracht werde. Da wir im Wesentlichen vollkommen unsere Ansicht auch in dem ständeräthlichen Beschlusse vom 17. Juli ausgedrückt finden, so können wir uns füglich enthalten, einen eigenthümlichen Antrag zu stellen, und schlagen Ihnen demnach einfach vor, dem ständeräthlichen Beschlusse ohne Abänderung beizutreten.

Mit Hochschätzung.

Bern, den 23. Juli 1858.

L. Blanckenay.

Dr. J. Seer, Berichterstatter.

J. G. Fierz.

A. F. Zürcher.

Deyer im Hof.

B e r i c h t

der

Ständeräthlichen Kommission über das eventuelle Zwangskonjessionsbegehren der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft gegen den h. Stand Bern für die Linie Biel-Neuenstadt.

(Vom 28. Juli 1858.)

Tit. I

Um das Begehren, welches die französisch-schweizerische Eisenbahngesellschaft dormalen an die Bundesversammlung stellt, richtig zu würdigen, ist es nöthig, vorerst einen Blick zu werfen auf die Verhandlungen, welche bis dahin über die Erstellung einer Eisenbahnlinie von Biel an die Gränze des Kantons Neuenburg zwischen der Regierung des Kantons Bern und verschiedenen Eisenbahngesellschaften stattgefunden haben.

Schon unter'm 26. Mai 1855 reichten die Konzeßionäre der Verrières-Bahn im Kanton Neuenburg der Regierung von Bern ein Konzeßionsbegehren ein für eine Eisenbahn von der Zihl nach Lyß, und von diesem Punkte aus einerseits nach Biel, anderseits nach Bern, unter Vorbehalt der Rechte, welche der Centralbahngesellschaft kraft des Art. 31 des Konzeßionsaktes vom 24. November 1852 zustehen. Bald jedoch stiegen der genannten Konzeßionären selbst Bedenken auf gegen ihre ursprünglichen Pläne, nach welchem die Eisenbahnverbindung zwischen der Neuenburger-Gränze und Biel mit einem bedeutenden Umwege auf der rechten Seite des Bielersee's erstellt worden wäre, und sie reichten daher unter'm 29. Januar 1856 ein zweites Begehren ein, welches die Konzeßion für eine Linie von der neuenburgischen Gränze bei Landeron nach Biel verlangte. Nachdem unter Mitwirkung der mächtigen Paris-Lyoner-Gesellschaft die „Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse“ sich gebildet hatte und in alle Rechte der frühern Konzeßionäre der Verrières-Bahn eingetreten war, erneuerte die neu konstituirte Gesellschaft unter'm 4. August 1856 die beiden, von ihren Vorgängern gestellten Konzeßionsbegehren und suchte die Bewilligung zu vorläufigen Studien für die auf bernischem Gebiete projektirten Linien nach. Inzwischen hatte der Große Rath des Kantons Bern beschlossen, es sei, im Interesse der Juragewässerkorrektur und einer in Verbindung mit derselben beabsichtigten sogenannten schwimmenden Eisenbahn auf dem Bielersee und der Zihl, keine Landeseisenbahn, welche mit der letztern parallel gehen würde, zu konzessiren. Mit Rücksicht auf diesen Beschluß antwortete die Regierung von Bern der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft unter'm 3. September 1856, sie könne auf kein Konzeßionsbegehren für eine Eisenbahn von der Neuenburger-Gränze nach Biel eintreten, und verweigerte daher auch die nachgesuchte Bewilligung von Tracéstudien in dieser Richtung. In letzterer Beziehung wandte sich nun die Gesellschaft an den Bundesrath, welcher kraft der ihm durch Art. 8 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen erteilten Vollmacht den 10. Oktober 1856 die Vornahme von Studien auf dem Gebiete des Kantons Bern verstattete, jedoch dabei die Gesellschaft verpflichtete, die aufzunehmenden Pläne dem Bundesrathe oder der Regierung von Bern auf Verlangen mitzutheilen. Nachdem die Bundesversammlung nach langen Debatten, entgegen der projektirten Murtnerlinie, für eine Eisenbahn von Bern über Freiburg und Dron nach Lausanne sich ausgesprochen hatte, wurde das Bedürfniß einer möglichst kurzen Verbindung zwischen dem Ausgangspunkte der Centralbahn bei Biel und demjenigen der neuenburgischen Seelinie immer fühlbarer. Die französisch-schweizerische Eisenbahngesellschaft ließ daher einzig auf dem linken Ufer des Bielersee's von der bernischen Gränze bei Neuenstadt bis Biel Pläne aufnehmen, und sandte dieselben am 10. und 17. August 1857 der Regierung von Bern auf ihr Verlangen ein. Nun wurde für die nämliche Linie auch von Seite der Centralbahngesellschaft unterm 26. September 1857 ein förmliches Konzeßionsbegehren gestellt, und die Regierung

von Bern ließ sich hierauf mit den beiden konkurrierenden Gesellschaften in Unterhandlungen ein über die Bedingungen der zu ertheilenden Konzession. Mit der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft wurden jedoch dieselben bald abgebrochen, indem auf ihre einlässlichen Vorschläge vom 28. Oktober 1857 am 5. November eine einfache Empfangsanzeige und seither keine weitere Mittheilung erfolgte. Mit der Centralbahngesellschaft wurden zwar die Unterhandlungen bis Ende März 1858 fortgesetzt, scheiterten aber daran, daß dieselbe, gestützt auf Art. 31 ihrer vom Kanton Bern erhaltenen Konzession, ein Ausschlußrecht für die Linie Biel-Neuenstadt in Anspruch nahm, während die Regierung von Bern ihr bloß ein Vorzugsrecht vor andern Benerbern, sofern diese nicht günstigere Bedingungen stellen, zugestehen wollte. Mit Bezug auf dieses streitige Rechtsverhältniß rief die Centralbahngesellschaft das durch Art. 39 ihrer Konzession vorgesehene Schiedsgericht an, und die Schiedsrichter wurden darauf von den Partheien sofort ernannt. Für die Obmannstelle mußte das Bundesgericht in seiner Sitzung vom 2. Juli einen Dreierorschlag machen, und nachdem nun die zulässigen Refutationen stattgefunden haben, kann wohl das Schiedsgericht als vollständig besetzt betrachtet werden. Neben der Centralbahn und der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft treten, wie die Regierung von Bern dem Bundesrathe mitgetheilt hat, als Konzessionsbewerber für die Linie Biel-Neuenstadt noch auf: die Gesellschaft des Jura industriel, das Centralcomité des Jura und Herr Dr. Schneider in Bern.

Mit Zuschrift vom 17. Juni l. J. hat nun die französisch-schweizerische Gesellschaft an den Bundesrath das Gesuch gestellt, er möchte bei der Bundesversammlung folgende Beschlüsse beantragen:

- „1) Es sei der Petentin die Konzession für eine Eisenbahn von der bernischen Gränze bei Neuenstadt bis Biel zu ertheilen, sofern der h. Stand Bern den Bau nicht selbst übernehmen oder einer andern, die erforderlichen Garantien für die sofortige Erstellung bietenden Gesellschaft konzediren wolle.
- „2) Eventuell, falls der zwischen dem h. Stande Bern und der Schweiz-Centralbahngesellschaft waltende Konflikt noch nicht ausgetragen sein sollte, seien die Partheien zu verhalten, den Rechtsstreit binnen einer bestimmten Frist beurtheilen zu lassen, nach deren Ablauf die eidgenössische Konzession für die genannte Eisenbahn zu ertheilen wäre.
- „3) Jedenfalls sei der Konzessionär für die genannte Eisenbahn, wer es auch sein möge, zu verpflichten, den Bau spätestens innert 18 Monaten, vom Tage der Konzessionsertheilung oder der Genehmigung durch den Bund an gerechnet, zu vollenden.“

Zur Begründung dieses Gesuches wird angeführt: Die Bedingungen, unter welchen der Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen eine Zwangskonzession gegen einen Kanton auszusprechen

gestatte, seien im vorliegenden Falle vollständig vorhanden. Daß eine Linie längs dem Neuenburger- und Bielersee im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liege, habe die Bundesversammlung selbst schon anerkannt, indem sie bei ihren Beschlüssen über die Dronfrage grundsätzlich das Zweiliniensystem für die westliche Schweiz adoptirte. Die bis jetzt noch nicht vergebene Linie Biel-Neuenstadt bilde in dem schweizerischen Eisenbahnnetz, insbesondere in der, die ganze Schweiz durchschneidenden Diagonale von Genf an den Bodensee eine immer fühlbarer werdende Lücke, welche für den innern, wie für den Transitverkehr die größten Nachtheile bewirke. Ebenso klar aber sei es, daß die Regierung von Bern die Erstellung dieser Linie in erheblichem Maße erschwere, denn sie setze den ihr eingereichten Konzessionsbegehren eine Unthätigkeit entgegen, welche in ihren Folgen einer Abweisung völlig gleichkomme. Der Anstand mit der Centralbahn hätte schon längst geschlichtet werden können, oder könnte sofort geschlichtet werden, wenn die Partheien nur ernstlich wollten; durch die willkürliche Verschleppung eines Prozesses dürfe das, der Bundesversammlung zustehende Hoheitsrecht nicht wirkungslos gemacht werden. Das dritte Begehren der Gesellschaft rechtfertige sich durch die Dringlichkeit einer baldigen Erstellung der fraglichen Linie.

Die Regierung von Bern, vom Bundesrathe zur Vernehmlassung über das Gesuch aufgefordert, hat dasselbe unter'm 1. Juli folgendermaßen beantwortet:

Es könne nicht in der Stellung der Bundesbehörden liegen, in streitige Rechte einzugreifen, die nach bundesgesetzlich sanktionirten Konzessionsbestimmungen der gerichtlichen Erörterung anheimgefallen seien, und es könne auch unmöglich als statthast erscheinen, irgend eine Zwangsmahregel gegen einen Kanton anzuordnen zu einer Zeit, wo derselbe in seiner Dispositionsbefugniß durch das Obwalten eines im Rechtsstreite liegenden Konfliktes gehemmt sei. In einer Fristansetzung für die Erledigung desselben müßte die Regierung einen nicht erlaubten Druck auf eine Gerichtsbehörde erblicken, von welcher keineswegs anzunehmen sei, daß sie ihr Urtheil nicht ohnedies mit möglichster Beförderung abgeben werde. Zudem werde durch das zweite Rechtsbegehren der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft von den Partheien etwas Unmögliches verlangt, weil in dem Kompromißvertrage den Schiedsrichtern keine bestimmte Frist zu Ausfällung ihres Urtheils anberaunt worden sei. Auch das dritte Begehren erscheine von vornherein als unzulässig, da die Fristbestimmung für die Erstellung einer Eisenbahnlinie einen Bestandtheil des Konzessionsaktes bilde und bei Anlaß der Konzessionsertheilung festgestellt werde. Abgesehen aber von diesen formellen Gründen, welche gegen die Begehren der Franco-Suisse sprechen, erscheinen dieselben auch sachlich durchaus nicht als gerechtfertigt; denn die Voraussetzungen des Art. 17 des Eisenbahngesetzes treffen nicht im Mindesten zu. Zwar wolle nicht geleugnet werden, daß die Linie Biel-Neuenstadt im Interesse eines Theiles der Eidgenossenschaft

Kege; aber durchaus unrichtig wäre die Annahme, daß der Kanton Bern eine Konzession für die Eisenbahn verweigere, ohne selbst deren Erstellung zu übernehmen, oder daß er sonst den Bau in erheblichem Maße erschwert habe. Seitdem die Frage der schwimmenden Eisenbahn immer mehr eine den Wünschen des Kantons entgegenstehende Richtung genommen, habe er selbst zum Behufe eines allfälligen Staatsbaues Planerhebungen für eine Landeisenbahn zwischen Biel und der Neuenburger-Gränze angeordnet, welche vollständig ausgearbeitet vorliegen und wesentliche Verbesserungen des von der Centralbahn und der Franco-Suisse vorgeschlagenen Tracé's enthalten. Gleichzeitig sei Bern mit den vorhandenen Konzessionsbewerbern in Unterhandlungen eingetreten, welche, trotz der vielen damit verbundenen Schwierigkeiten, bereits so weit vorgeschritten seien, daß ohne das Vorgehen der Centralbahn auf dem Rechtswege die Konzessionsfrage vielleicht bereits ihre Erledigung gefunden hätte. Auch Bern wolle die Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt und sei weit entfernt, den Interessen anderer Kantone entgegenzutreten. Zu weit gegangen sei es aber, wenn die französisch-schweizerische Eisenbahngesellschaft den Mangel jener Linie schon jetzt als eine Kalamität bezeichne, da zwischen Biel und Neuenburg vortreffliche Dampfschiffverbindungen bestehen und zur Erleichterung des Verkehrs vom Bahnhofe Biel aus bis zum See bei Nidau so eben eine provisorische Eisenbahn erstellt werde, so daß für den Augenblick gewiß mehr nur Eisenbahn- als Landesinteressen auf dem Spiele stehen. Nach Beurtheilung des obschwebenden Konfliktes mit der Centralbahn, die in der allernächsten Zeit erfolgen dürfte, werde der Kanton Bern nicht auf die Erledigung dieser Angelegenheit warten lassen; jetzt aber sei es ihm nicht möglich, der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft eine Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt zu ertheilen, und er müßte daher auf gänzliche Abweisung des von derselben gestellten Gesuches dringen.

Diese Antwort der Regierung von Bern hat der Bundesrath unter'm 15. Juli der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft mitgetheilt und ihr gleichzeitig bemerkt: Da die Regierung von Bern förmlich erkläre, daß sie nach Erledigung des obwaltenden Rechtsstreites zu der Erstellung der Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt Hand bieten werde, so finde er es bei gegenwärtiger Sachlage noch nicht angemessen, ein Zwangskonzessionsbegehren gegen den Kanton Bern zu unterstützen; sollte dagegen die Erledigung der Angelegenheit über Gebühr verzögert werden, so wäre er bereit, auf ein erneuertes Gesuch hin auf Beförderung derselben zu dringen.

Mit diesem Bescheide des Bundesrathes hat sich nun die französisch-schweizerische Eisenbahngesellschaft nicht begnügt, sondern durch eine zweite Eingabe vom 19. Juli verlangt, daß ihr Gesuch gleichwohl der Bundesversammlung noch in der gegenwärtigen Sitzung vorgelegt werde. Sie erklärt, mit den Zusicherungen der Regierung von Bern sich um so weniger beruhigen zu können, als der Großrathsbeschuß vom Jahr 1856 denselben widerspreche. Bis jetzt habe sich in allen offiziellen Akten des Kantons Bern, so insbesondere auch in dem Art. 31 der, der Centralbahn ertheil-

ten Konzession nur eine, der Erstellung der Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt entgegenstehende Tendenz kund gegeben, und noch habe man keine hinreichende Gewähr dafür, daß in dieser Eisenbahnpolitik eine Aenderung eingetreten sei. Der Art. 17 des Eisenbahngesetzes verstatte der Bundesversammlung im Allgemeinen, „von sich aus das Erforderliche zu verfügen;“ im vorliegenden Falle also bestche die, der Kantonsouveränität am wenigsten zu nahe tretende Verfügung in der Festsetzung einer Frist, binnen welcher der Kanton Bern durch sich oder durch Andere den Bau der Eisenbahn zu vollenden habe. Wenn auch der Regierung von Bern die Interessen der Gesellschaft eine Berücksichtigung nicht zu verdienen scheinen, so hoffe sie doch, die Bundesversammlung werde das allgemeine Interesse der Kantone, der schweiz. Eisenbahngesellschaften und des schweiz. Handels nach ihrem wahren Werthe zu würdigen wissen.

Nach dieser Darstellung der faktischen Verhältnisse und der von den beiden Partheien für ihre Begehren angeführten Gründe gehen wir nun über zu der Prüfung der Frage, ob für die Bundesversammlung hinreichende Veranlassung vorliege, bereits jetzt in der Angelegenheit der Konzessionsertheilung für die Linie Biel-Neuenstadt maßgebend einzuschreiten. Um diese Frage richtig zu beantworten, haben wir zunächst zu untersuchen, ob und inwiefern die Voraussetzungen des Art. 17 des Eisenbahngesetzes auf den vorliegenden Fall zutreffen.

Ein Einschreiten des Bundes nach dem Art. 17 ist vorerst nur dann zulässig, wenn es sich um eine Eisenbahn handelt, welche im Interesse der Eidgenossenschaft oder doch eines großen Theiles derselben liegt. Daß die Linie Biel-Neuenstadt diesen Charakter wirklich an sich trägt, muß allgemein anerkannt werden, und wird auch von der Regierung des Kantons Bern ziemlich unumwunden zugegeben. In der That ist im Schooße der Bundesversammlung bei den jahrelangen Debatten über die Eisenbahnstreitigkeiten in der Westschweiz die Ansicht immer bestimmter hervorgetreten, daß den Interessen dieses bedeutenden Theiles der Eidgenossenschaft vorzugsweise zwei Schienenwege entsprechen: der eine von Olten, beziehungsweise Herzogenbuchsee über Solothurn, Biel, Neuenburg und Fferten, der andere vom gleichen Theilungspunkte aus über Bern, Freiburg, Dron und Lausanne nach Morsee und Genf führend. Schon in der Botschaft des Bundesrathes vom 29. August 1856 findet sich dieser Gedanke klar ausgesprochen, und wir dürfen wohl behaupten, daß in der darauf gefolgten Verhandlung der Bundesversammlung sich nicht eine Mehrheit für die Dronlinie ausgesprochen hätte, wenn man sich nicht immer daneben die Seelinie als nothwendige Ergänzung derselben gedacht hätte. Als im verwichenen Dezember die Dronbahngesellschaft mit einem Gesuche um Ausschluß von Konkurrenzlinien an die Bundesversammlung gelangte, sprach diese in dem zweiten Motive des Abweisungsbefchlusses zur Beruhigung der Gesellschaft den Grundsatz aus, daß, wie aus ihren frühern Beschlüssen hervorgehe, eine zwischen der Dronlinie und der Linie Biel-Neuenstadt-Neuenburg-Fferten liegende Eisenbahn nicht

als eine im allgemeinen Interesse liegende sich darstelle; mittelbar ist also dadurch anerkannt worden, daß die Seelinie so gut wie die Dronlinie im Interesse der Eidgenossenschaft liege. In der That hat sich nun die Sache so gestaltet, daß wir in der Schweiz von Genf aus, welche Stadt mit dem ganzen französischen Eisenbahnnetz, und insbesondere dem Mittelmeere in unmittelbarer Verbindung steht, nach Basel und dem Bodensee hin, wo die deutschen Bahnen einmünden, Eisenbahnlinien haben, welche bloß noch auf der Strecke von Fferten bis Biel unterbrochen sind; von Fferten an die Neuenburger-Gränze ist die, längs dem Seeufer führende Eisenbahn in vollem Bau begriffen und wird im nächsten Jahre eröffnet werden können, und an dieselbe wird die Verrières-Bahn sich anschließen, welche über Pontarlier ebenfalls mit dem ganzen französischen Bahnnetz in Verbindung treten wird. Dann wird nur noch die kleine Strecke Biel-Neuenstadt, um welche es sich gegenwärtig handelt, als Lücke in dem europäischen, zunächst in dem schweizerischen Eisenbahnnetz übrig bleiben, eine Lücke, welche bald in sehr fühlbarer Weise empfunden werden dürfte. Wir können uns durchaus nicht mit der Regierung von Bern einverstanden erklären, wenn sie andeutet, es seien eigentlich nur Eisenbahninteressen bei der baldigen Ausfüllung dieser Lücke betheiltigt, während für die Landesinteressen die jetzige Dampfschiffverbindung von Biel nach Fferten genüge. Wenn sich auch früher sehr gewichtige Autoritäten dafür ausgesprochen haben, es können Eisenbahnen längs den Gewässern entbehrt werden, indem die Dampfschiffahrt auf diesen den Bedürfnissen des Verkehrs hinlänglich entspreche, so ist man doch immer mehr zu der entgegengesetzten Ansicht gelangt. Das Umladen von Eisenbahnen auf Dampfschiffe erschwert in sehr erheblichem Maße die Waarenspedition, indem es dieselbe langsamer und theurer macht; auch Personen reisen sicherlich schneller, bequemer und wohlfeiler, wenn durchgehende Eisenbahnlinien bestehen. Vorzüglich aber ist zu beachten, daß die Verbindung zu Wasser nicht selten zu gewissen Jahreszeiten unterbrochen ist; im vorliegenden Falle kommt dies besonders häufig vor, indem bekanntlich die Zihl zuweilen wegen geringer Tiefe des Wassers nicht mit Dampfbooten befahren werden kann. Im Auslande finden wir immer mehr zusammenhängende Eisenbahnlinien; bleiben wir in dieser Hinsicht zurück, so wird namentlich der Waarentransit uns immer mehr entgehen und sich auswärtigen, namentlich französischen Linien zuwenden, was gewiß nicht nur für die schweizerischen Eisenbahngesellschaften, sondern für die Schweiz im Allgemeinen von Nachtheil wäre. Wir glauben demnach hinlänglich nachgewiesen zu haben, daß nicht bloß die Erstellung, sondern auch eine möglichst baldige Erstellung der Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt im Interesse des allgemeinen Verkehrs, im Interesse des größten Theiles der Eidgenossenschaft, welcher eine zusammenhängende Linie vom Südwesten nach dem Norden und Osten wünschen muß, insbesondere aber der westlichen Kantone liegt, deren Handelsverkehr unter dem gegenwärtigen Stande der Angelegenheit aufs empfindlichste leidet.

Die zweite Seite der Frage, welche uns vorliegt, besteht darin, ob, nach dem Wortlaute des Art. 17, der Kanton Bern die Bewilligung zur Erstellung der Eisenbahnlinie Biel-Neuenstadt verweigere, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder ob er sonst den Bau dieser Linie irgendwie in erheblichem Maße erschwere. Stünde die Angelegenheit noch ganz so, wie im Jahr 1856, wo der Große Rath von Bern sich entschieden gegen eine Landeisenbahn längs dem Bielersee ausgesprochen hatte, so würde man kaum anders als die Frage bejahen können. Allein es scheint doch aus allen neuern Amtshandlungen der Regierung von Bern hervorzugehen, daß man die Idee einer schwimmenden Eisenbahn fallen gelassen und mit dem Grundsätze der Erstellung einer Landeisenbahn auf dem linken Ufer des Bielersee's sich allmählig befreundet hat. Dafür sprechen namentlich die Tracéstudien, welche die Regierung selbst zum Behufe eines allfälligen Staatsbaues hat aufreihen lassen, und die Konzessionsunterhandlungen, in welche sie mit verschiedenen Gesellschaften eingetreten ist. Wahr ist es zwar, daß diese Unterhandlungen etwas zu sehr in die Länge gezogen worden sind; doch hätte vielleicht immerhin das von der Gesellschaft gewünschte Ziel schon erreicht werden können, wenn nicht zwischen der Regierung von Bern und der Centralbahngesellschaft über das, der letztern zustehende Recht an der Linie Biel-Neuenstadt eine Verschiedenheit der Ansichten sich kund gegeben hätte. Wir glauben daher, daß zur Stunde die zweite Voraussetzung des Art. 17 noch nicht klar vorliegt; jedenfalls kann es im gegenwärtigen Augenblicke, wo das streitige Rechtsverhältniß den Gegenstand eines bevorstehenden schiedsgerichtlichen Entscheides bildet, nicht in der Stellung der Bundesversammlung liegen, diesem Entscheide vorzugreifen und die nämliche Linie, an welcher die Centralbahngesellschaft ein Ausschlußrecht zu haben behauptet, auf dem Wege einer Zwangskonzession einer andern Gesellschaft zu vergeben. Ebenso wenig kann die Bundesversammlung einen Termin ansetzen, bis zu welchem der schiedsgerichtliche Entscheid erfolgen müsse; denn dies hängt keineswegs bloß von den Partheien, sondern vorzüglich vom Schiedsgerichte selbst ab, und zudem liegt auch zu einer Fristansetzung keine genügende Veranlassung vor, indem gegenwärtig, nachdem das Schiedsgericht konstituiert ist und der erste Schriftenwechsel bereits stattgefunden hat, einem beförderlichen Entscheide wohl mit Beruhigung entgegengesehen werden darf. Die Kommission glaubt daher, weder dem ersten noch dem zweiten Begehren der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft entsprechen zu können; dagegen mußte sie sich mit Rücksicht auf die hochwichtigen Interessen, welche durch eine raschere oder langsamere Erledigung der Angelegenheit betroffen werden, allerdings die Frage aufwerfen, ob nicht in irgend einer Weise in dem zu erlassenden Bundesbeschlusse angedeutet werden sollte, daß, wenn nach dem schiedsgerichtlichen Entscheide der h. Stand Bern wieder zu lange mit Vergabung der Linie an eine Gesellschaft oder mit Dekretirung des Staatsbaues zögern würde, alsdann die Bundesbehörden sich veranlaßt sehen dürften, die Sache an die Hand zu nehmen. Wenn die Kommission

von einer solchen Andeutung, in welcher leicht eine verletzende Drohung hätte erblickt werden können, Umgang nehmen zu sollen glaubte, so geschah es wesentlich im Hinblick auf die beruhigende Zusicherung, welche die Regierung von Bern selbst in ihrem Schreiben vom 1. Juli an den Bundesrath für eine beförderliche Erledigung der Angelegenheit gegeben hat. Die Kommission überläßt sich der bestimmten Erwartung, daß es im Laufe dieses Jahres noch möglich sein werde, nicht bloß den waltenden Rechtsstreit zum Entscheide zu bringen, sondern auch nachher die Linie definitiv zu vergeben. Sollte diese Erwartung getäuscht werden, so dürfte nach der einstimmigen Anschauungsweise der Kommission der Bundesrath sich veranlaßt sehen, auf ein erneuertes Gesuch einer um eine Zwangs-konzession sich bewerbenden Gesellschaft der Bundesversammlung in einer Wintersitzung Bericht und Antrag vorzulegen, sei es, daß diese Sitzung ohnehin stattfinden wird, oder daß die Bundesversammlung außerordentlich einberufen werden müßte.

Was das dritte Begehren der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft betrifft, welches dahin geht, daß bereits jetzt dem zukünftigen Konzessionär der Linie Biel-Neuenstadt eine Frist von 18 Monaten für die Vollendung des Baues anzusetzen sei, so kann auf dasselbe ebenfalls nicht eingetreten werden, und zwar aus dem von der Regierung von Bern angeführten formellen Grunde, daß derartige Fristbestimmungen immer erst bei Ertheilung einer Konzession, von welcher sie einen integrierenden Bestandtheil bilden, zur Sprache kommen können. In der Sache selbst muß sich dagegen die Kommission mit dem Wunsche der petitionirenden Gesellschaft einverstanden erklären. Wenn, wie wir gezeigt haben, die möglichst baldige Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt im Interesse des großen Verkehrs liegt, welcher sich von der östlichen und nördlichen nach der westlichen Schweiz, und von dieser nach jener zieht, so kann man sich nicht damit begnügen, zu verlangen, daß die Linie bald vergeben werde, sondern es muß auch gewünscht werden, daß die Gesellschaft, welche die Konzession erhält, sich sofort über die nöthigen Mittel ausweise, daß sie in kürzester Frist die Arbeiten beginne, und nicht länger als durchaus nöthig auf die Vollendung warten lasse. Wir glauben, von der eidgenössischen Gesinnung des h. Standes Bern zuversichtlich erwarten zu dürfen, daß er in allen diesen Beziehungen den gerechten Wünschen anderer, namentlich benachbarter Kantone, bei Ertheilung der Konzession Rechnung tragen werde.

Die Kommission gibt sich daher die Ehre, beim h. Ständerathe zu beantragen, daß einstweilen auf das Gesuch der französisch-schweizerischen Eisenbahngesellschaft nicht eingetreten werde, jedoch dem daherigen Beschlusse Motive voranzuschicken seien, in welchen einerseits der Grundsatz, daß die fragliche Linie im Interesse der Eidgenossenschaft oder doch eines großen Theiles derselben liege, und daß die beförderliche Vergabung derselben unter Bestimmungen, welche eine rasche Ausführung sichern, durch wichtige

Interessen geboten sei, ausgesprochen, anderseits von der beruhigenden Zusicherung, welche die Regierung des h. Standes Bern gegeben, Vor-
merkung genommen werden soll.

Bern, den 28. Juli 1858.

Die Mitglieder der Kommission:

Dr. Blumer, Berichterstatter.

Ed. Häberlin.

Jb. Dubs.

Wilh. Vigier.

L. Wenger.

B e r i c h t

des

Herrn Ständerath Wenger über das eventuelle Zwangs-
konzessionsbegehren der französisch-schweizerischen Eisenbahn-
gesellschaft gegen den h. Stand Bern für die Linie Biel-
Neuenstadt.

(Vom 28. Juli 1858.)

T i t . !

Nach dem Berichte, welchen der ehrenwerthe Herr Ständerath Blumer Ihnen erstattet hat, und der so eben vorgelesen worden ist, beschränkt sich der Unterzeichnete darauf, einige der Hauptgesichtspunkte hervorzuheben, von welchen Ihre Kommission ausgieng, als sie die Ehre hatte, Ihnen mit Einmuth den nachstehenden Beschluszentwurf zur Berathung zu unterbreiten.

Bei den jahrelangen Debatten früherer Sesssionen über den sogenannten Westbahnkonflikt ist von allen Gegnern der Murtenlinie auf das bestimmteste ausgesprochen worden, daß nur das System zweier großer Bahnlinsen den allgemeinen Interessen und vorzugsweise denen der Westschweiz entsprechen könne.

Diese beiden großen Linien sind:

- a. Eine Linie, westlich dem Neuenburger- und Bielersee nach hinziehend, welche ohne Unterbrechung von Genf über Neuenburg und Solothurn nach Olten führt.

**Bericht der ständeräthlichen Kommission über das eventuelle Zwangskonzessionsbegehren
der französisch - schweizerischen Eisenbahngesellschaft gegen den h. Stand Bern für die
Linie Biel-Neuenstadt. (Vom 28. Juli 1858.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1858
Date	
Data	
Seite	451-460
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 576

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.