

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung betreffend die
Konzessionen für eine Gotthardbahn auf den Gebieten
der Kantone Tessin, Uri, Schwyz, Zug und Luzern, ferner
die Konzession für eine Splügenbahn auf dem Gebiete
des Kantons Graubünden.

(Vom 19. Juli 1869.)

Tit. I

Es liegen zur Behandlung nach Maßgabe des Art. 2 des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 nachfolgende Konzessionsakte vor:

- 1) Konzession des Großen Rathes von Tessin für die Erstellung einer Eisenbahn von Biasca bis zur ernerischen Grenze und von Lugano nach Bellinzona, vom 18. Mai 1869.
- 2) Konzession der Landsgemeinde des Kantons Uri für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urnergebiet, beziehungsweise einer Eisenbahn, welche von der ernerisch-schwyzersichen Grenze bei Sissikon den Kanton Uri hinauf und vermitteltst eines den Gotthard an geeigneter Stelle durchbrechenden Tunnels nach dem Kanton Tessin gelangen soll, d. d. 27. Juni 1869.
- 3) Konzession des Kantonsrathes von Schwyz für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf schwyzersichem Gebiete, be-

ziehungsweise einer Eisenbahn, welche von der schwyzerisch-urnerischen Grenze bei Sifikon ausgehend, in der Gegend von Goldau sich theilt, um sich einerseits an der schwyzerisch-zugerischen Grenze bei St. Adrian (Arth) an eine von Zug herkommende Eisenbahn und andererseits an der schwyzerisch-luzernischen Grenze bei Ehrleschachen (Rüfnacht) an eine von Luzern herkommende Eisenbahn anzuschließen, d. d. 30. Juni 1869.

- 4) Konzession des Großen Rathes von Luzern für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern bis an die Grenze des Kantons Schwyz als Bestandtheil einer Gotthardbahn, beziehungsweise einer Eisenbahn, welche sich von Luzern bis zu der luzernschwyzerischen Kantonsgrenze bei Meggen erstreckt, d. d. 9. Juni 1869.
- 5) Einer Konzession des Großen Rathes von Zug für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zug bis an die Grenze des Kantons Schwyz als Bestandtheil einer Gotthardbahn, beziehungsweise einer Eisenbahn, welche von Zug über Walchwil an die zugerisch-schwyzerische Grenze bei St. Adrian führt, d. d. 23. Juni 1869.
- 6) Konzession des Großen Rathes von Graubünden für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Chur bis zu dem auf dem Splügen oder mittelst eines Tunnels durch denselben zu erreichenden italienischen Gebiete, d. d. 22. Juni 1869.

Die erstgenannten fünf Konzessionen sind von den betreffenden schweizerischen Ständen ertheilt „dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Ausübung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche dieselben zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist“;

die unter Ziffer 6 genannte Konzession ist von Graubünden ertheilt „der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zuhanden einer von ihr zu gründenden Aktiengesellschaft.“

I.

Die Gotthardbahnkonzessionen.

Bevor wir auf die Prüfung der Konzessionen selbst eintreten, halten wir es für nothwendig, die auf die Erstellung einer Alpenbahn bezüglichen Verhandlungen, welche dem Eingang der Konzessionen vorausgegangen sind, in gedrängter Kürze vorzuführen. Hieran anschließend werden wir den Standpunkt darlegen, auf den sich der Bundesrath in der Angelegenheit gestellt hat. Uebergehend zu den Kon-

zessionen selbst sind sodann zunächst die Punkte zu besprechen, welche auf alle gemeinsam Bezug haben, und schließlich die einzelnen Konzessionsakte zu behandeln.

1.

Die Eröffnung der diesjährigen Verhandlungen in Sachen der Alpenbahn bildeten die Ihnen bekannten Noten der Gesandten von Italien, des Norddeutschen Bundes und des Großherzogthums Baden vom 31. März und 5. April, durch welche die Regierungen der genannten Staaten dem Bundesrath eröfneten, daß die angestellten Untersuchungen über die technischen Fragen der Alpenbahn und die dabei in Betracht kommenden Interessen des Handels und Verkehrs schließlich ergeben hätten, daß der Gotthardpaß den Bedingungen, welche für die zu wählende Uebergangslinie zu stellen seien, in vorzüglichstem Maße entspreche; daß sie sich deßhalb endgültig für den Gotthardpaß entschieden hätten, und einzig und allein für diesen Paß eine Unterstützung in Aussicht stellen könnten. Mit diesen Erklärungen war das Ansuchen an den Bundesrath verbunden, er möchte in dieser, alle genannten Staaten in hohem Grade interessirenden Angelegenheit die Initiative ergreifen und ein bestimmtes Projekt aufstellen, welches den Verhandlungen der betheiligten Staaten zur Grundlage dienen könne.

Wir theilten diese Noten dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn, gleichzeitig aber auch den Regierungen sämmtlicher Kantone mit, indem wir sie einluden, inner einer bestimmten Frist uns diejenigen Eröffnungen zukommen zu lassen, zu welchen der Inhalt der erwähnten Dokumente sie veranlassen möchte. *)

Der Ausschuss der Gotthardvereinigung beantwortete unsere Einladung damit, daß er Plan, Längenprofil und Baubeschreibung der Gotthardbahn ein sandte, uns in Kenntniß setzte über den Stand der Verhandlungen betreffend die Erwerbung der erforderlichen Konzessionen, und das Finanzprojekt vorlegte, aus welchem wir aushehen, daß das erforderliche Baukapital auf 162 bis 165 Millionen Franken veranschlagt wird, wovon 90 Millionen in Subventionen, 20—30 Millionen in Obligationen und der Rest in Aktien aufzubringen wären; daß die im Betrage von 15 Millionen in Aussicht genommenen Subventionen der Gotthardvereinigung angehörenden Kantone und Eisenbahngesellschaften als gesichert zu betrachten seien, und daß für Beschaffung des Aktienkapitals von 45 bis 50 Millionen seitens eines Konsortiums das Anerbieten vorliege, die Bildung der Aktiengesellschaft herbeiführen zu

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1869, Bd. 1, S. 737, 739 und 740.

wollen. Dieses Konfortium habe in der Schweiz Partizipanten für den Betrag von 30 Millionen Franken gefunden und sei damit beschäftigt, sich im Auslande angemessen zu ergänzen. Seine Anschauungsweise über die Frage, in welchem Geiste die Gotthardbahnunternehmung ins Leben gerufen und verwaltet werden sollte, faßte der Ausschuß der Gotthardvereinigung in nachfolgende vier Thesen zusammen :

- 1) Die Gotthardvereinigung soll alle Eisenbahnlinien ohne Unterschied, welche schweizerische Gebietstheile mit dem Gotthardbahnneze in Verbindung zu bringen bestimmt sind, unbeanstandet in das letztere einmünden lassen ;
- 2) die Gotthardbahnunternehmung soll bei ihrer Verwaltung nur die Zwecke ihres eigenen Bahnnezes im Auge haben und in Folge dessen dritten Bahnunternehmungen gegenüber eine ganz neutrale Stellung einnehmen ;
- 3) die Organisation der Unternehmung ist im Einverständnisse mit dem schweizerischen Bundesrath zu festzustellen und dabei einerseits die politische Stellung der Schweiz als eines unabhängigen und neutralen Staates vollständig zu wahren, andererseits der Unternehmungsgesellschaft die Lösung der ihr obliegenden schwierigen Aufgabe bestmöglich zu erleichtern ;
- 4) von einer Subvention des Bundes an die Gotthardbahnunternehmung soll Umgang genommen werden.

Schließlich stellt der genannte Ausschuß das Gesuch, es möchte die gegebene Vorlage den Verhandlungen zu Grunde gelegt werden, welche nunmehr seitens der Schweiz mit den betheiligten auswärtigen Staaten gemäß dem von ihnen in den mitgetheilten Notizen ausgesprochenen Wünsche zum Zwecke der Verwirklichung der Gotthardbahn anzuhängen sein werden.

Die Antworten der Kantone scheiden sich in Betreff der Auffassung der vom Bunde in der Angelegenheit einzunehmenden Haltung in drei bestimmt getrennte Gruppen.

Die Linke bildet Bern, dessen Standpunkt sich in folgenden Postulaten zusammenfaßt :

- 1) Der Bund übernimmt die Leitung und Ausführung des Unternehmens ;
- 2) das Baukapital wird beschafft durch 90 bis 100 Millionen Subvention à fonds perdus und durch Ausgabe von 60 bis 70 Millionen Obligationen mit oder ohne Gewinnantheil ;
- 3) die Subventionen werden geleistet vom Auslande, den zunächst betheiligten Kantonen und Gesellschaften ;

- 4) es dürfen dem Auslande gegenüber keine Garantien eingegangen werden, welche die Neutralität und Selbstständigkeit der Schweiz irgendwie gefährden könnten;
- 5) es dürfen den subventionirenden Kantonen und Gesellschaften keine Vorrechte eingeräumt werden;
- 6) es sind alle Differentialtarife zu untersagen, welche die Konkurrenzfähigkeit und den Bau neuer Linien gefährden könnten;
- 7) direkte Anschlüsse von der Ost- und Westschweiz her an die Stammlinie sind offen zu behalten und den übrigen Anschlüssen in jeder Beziehung gleich zu halten.

Das Centrum bilden die Kantone Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug, Freiburg, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Schaffhausen, Appenzell A. Rh., Appenzell J. Rh., Aargau, Tessin, Neuenburg, welche alle darin übereinstimmen, daß auch für die Gotthardbahn das Prinzip des Privatbaues festgehalten und eine finanzielle Betheiligung des Bundes nicht in Aussicht genommen werden solle; daß es dagegen Aufgabe und Sache der Bundesbehörden sei, die Angelegenheit nunmehr von sich aus an die Hand zu nehmen, um einerseits im Interesse des Zustandekommens des Werkes mit den auswärtigen, zur Betheiligung bereiten Staaten die gewünschten Verhandlungen zu pflegen, andererseits durch die geeigneten Mittel dafür zu sorgen, daß die Gotthardbahn ein nationales, den Gesamtinteressen der Schweiz dienendes Unternehmen werde.

Dabei wollen wir nicht unterlassen anzudeuten, daß sich auch in diesem Centrum, welches sich in der großen Mehrzahl seiner Glieder ausdrücklich an die Erklärungen des Ausschusses der Gotthardvereinigung anschließt, eine Linke und Rechte findet, jene bestehend aus den Kantonen Solothurn, Basel-Landschaft und Aargau, diese bestehend aus den Kantonen Freiburg und Appenzell A. Rh. mit Nuancen, bezüglich welcher wir auf die Akten selbst verweisen müssen.

Die Rechte endlich ist repräsentirt durch die Kantone St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf, welche sich mehr oder weniger bestimmt dahin aussprachen, daß sie dem Bunde ein Recht zur sogenannten Initiative, wie die Noten dieselbe dem Bundesrathe zumuthen, nicht zugestehen, dieser sich vielmehr einfach auf die erfolgte Uebermittlung besagter Noten an die Kantone zu beschränken und zwischen ihnen und den auswärtigen interessirten Staaten lediglich die Vermittlung zu besorgen habe. Eben so wenig sei es statthaft, daß er sich im Sinne des Gotthardauschusses bei der Organisation der Gesellschaft irgendwie betheilige, überhaupt sich zu der Gotthardbahn in irgend ein anderes Verhältniß setze, als dasjenige sei, in welchem er zu allen übrigen Eisenbahnen stehe.

Nach Würdigung dieser verschiedenen Mittheilungen der Kantone erließ der Bundesrath unterm 10. Mai an die Gesandten des Norddeutschen Bundes, des Königs von Italien und des Großherzogthums Baden eine Note, in welcher er seine Bereitwilligkeit erklärte, auf die gemachten Propositionen einzutreten und zu diesem Zwecke Plan, Längensprofil, Baubeschreibung und das finanzielle Programm für die Gotthardunternehmung mittheilte, mit dem Antrag, auf Grund dieser Vorlagen die weitem Verhandlungen in einer Konferenz zu pflegen, zu welcher Bevollmächtigte der Schweiz, des Norddeutschen Bundes, des Königs von Italien und des Großherzogthums Baden in Bern zusammentreten würden. Hierbei gehe der Bundesrath von der Voraussetzung aus, daß die gegenseitig zu übernehmenden Verpflichtungen durch einen Staatsvertrag festgestellt werden sollen, zu dessen Diskussion die herwärtigen Vorlagen die unpräjudizirliche Basis enthalten dürften.

Indem er hievon dem Ausschusse der Gotthardvereinigung Mittheilung machte, lud er denselben unter Hinweis auf den Umstand, daß die von den einzelnen Staaten zu leistenden Subsidien einen Hauptgegenstand der Verhandlungen machen würden, über die von den Gliedern der Gotthardvereinigung in Aussicht gestellten Subventionen nähere Aufschlüsse zu geben, namentlich mittheilen zu wollen, auf welche Beschlüsse die von den einzelnen Kantonen und Gesellschaften zugesagten Subventionen sich gründen, wie hoch sich die dahergigen Summen belaufen, welche Bedingungen allfällig daran geknüpft seien, und endlich, in welches rechtliche Verhältniß diese Subventionen der Unternehmung gegenüber treten.

Eine Antwort auf diese Anfrage ist uns bis jetzt nicht eingegangen. Dagegen wurde uns unterm 11. Juni die Eröffnung gemacht, daß die italienische Regierung den Vorschlag des Bundesrathes zu einer internationalen Konferenz über die Gotthardbahn annehme und deren baldige Einberufung gewärtige.

Inzwischen gingen in rascher Aufeinanderfolge die von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz, Zug und Luzern ertheilten Konzessionen ein.

2.

Die nahe gerückt scheinende Lösung der Alpenbahnfrage nahm das öffentliche Interesse der Schweiz in hohem Maße in Anspruch.

Abgesehen von denjenigen Gebietstheilen der Schweiz, welche zufolge ihrer topographischen Lage in dem Zustandekommen einer Gotthardbahn für ihre Bedürfnisse und Interessen kein glückliches Ereigniß zu erblicken vermochten und in dieser Situation, die Auslegung des Gesetzes aufs äußerste scharfend, die absolute Inkompetenz der Bundes-

behörden zu jeder andern Form von Mitwirkung, als derjenigen passiven Vermittelns zwischen den Kantonen und den auswärtigen, zur Theiligung bereiten Staaten betonten und dessen Enthaltung von jeder Art initiativen Eingreifens forderten, gab sich auch in der Bevölkerung derjenigen Kantone, die an der Erstellung der Gotthardbahn direkt und indirekt theiligt waren, neben dem Gefühl der Befriedigung über die gewonnenen günstigen Ausichten, noch eine andere Stimmung kund, nämlich die der Besorgniß.

Man konnte sich nicht verhehlen, daß die Gotthardbahn, so ausgeführt, wie sie planirt ist, im Stande sein würde, das schweizerische Verkehrs- und Eisenbahnwesen in einem ganz ausnahmsweisen Umfang zu beherrschen. Weit abstehend von den außerhalb der schweizerischen Grenzen liegenden Alpenbahnen, ist an sie der Verkehr zweier Trichter gewiesen, von denen der nördliche den größten Theil der Schweiz und die reichsten Länder Deutschlands umfaßt, der südliche seine Schenkel einerseits nach Genua, andererseits bis gegen Venedig strekt. Die Erstellung einer Konkurrenzlinie ist — dies beweist die lange, mühe- und täufchungsreiche Geschichte der schweizerischen Alpenbahn — unendlich viel schwieriger als bei irgend einer andern Bahn, und es besitzt deshalb die Gotthardbahn, so lange sie einzig sein wird, ein faktisches Monopol in noch entschiedenerer, umfassenderer Art, als dies bei irgend einer schweizerischen Eisenbahn nur annähernd der Fall ist. Es ist klar, daß die Hände, in denen ihre Verwaltung liegt, ein mehr als gewöhnliches Maß von Macht und Einfluß erhalten auf das schweizerische Verkehrswesen zunächst und von ihm aus auf andere Gebiete, und daß dieselben in Betreff der Weiterentwicklung unseres schweizerischen Eisenbahnwesens viel fördern und eben so gut viel hindern können. Man fand dies bestätigt in den Erklärungen des an der Spitze der Gotthardunternehmung stehenden Komites selbst, welches für nothwendig hielt, ausdrücklich auszusprechen, es solle die Gotthardbahnunternehmung alle Eisenbahnlinien ohne Unterschied, welche schweizerische Gebietstheile mit dem Gotthardbahnneze in Verbindung zu bringen bestimmt seien, unbeanstandet in das letztere einmünden lassen, bei ihrer Verwaltung nur die Zwecke ihres eigenen Bahnnezes im Auge haben und infolge dessen dritten Bahnunternehmungen gegenüber eine ganz neutrale Stellung einnehmen, und es sei die Organisation der Unternehmung im Einkverständnisse mit dem schweizerischen Bundesrathe festzustellen.

Hatte schon die Erfahrung der vergangenen Jahre bei einem Eisenbahnneze, dem es an Konkurrenzlinien in seinem Innern nicht fehlte, zum deutlichen Bewußtsein gebracht, daß die Macht der Konkurrenz einzig nicht ausreichend sei, um den begründeten Anforderungen des Ver-

fehrt und den öffentlichen Interessen Befriedigung zu verschaffen, so mußte man sich ernstlich fragen, welche Aussichten, ohne Anwendung anderer Mittel, diesen Interessen geboten seien bei einer alle andern dominirenden Bahn, bei einer Bahn ohne nahe Konkurrenz, bei einer Bahngesellschaft von größerer Macht und größerem Einfluß als alle bestehenden. Und die öffentliche Meinung stellte sich diese Frage noch schärfer, als sie Kenntniß erhielt von der Vereinbarung der zwei schweizerischen Eisenbahngesellschaften, welche neben den Kantonen Trägerinnen des Gotthardunternehmens sind, in Bezug auf die Organisation der Gotthardbahngesellschaft und ihre Vertretung in derselben. Mochte man auch geneigt sein, den gegenwärtigen Vertretern dieser Gesellschaften, gemäß den im Programm enthaltenen Erklärungen, jedes Maß von Vertrauen zu schenken, so ließ sich doch nicht übersehen, daß Zeiten und Menschen wechseln, und daß man eine Gesellschaft vor sich habe, welche auf eine über Generationen hinaus sich erstreckende Reihe von Jahren in belaugreiche Rechte eingesetzt werden soll.

Kurz — einig darüber, daß es geboten sei, beim Bau und Betriebe der Gotthardbahn die öffentlichen Interessen in ausreichenderer Weise als dies bei Befolgung der bisherigen Schablone geschehen würde, zu schützen und zu sichern, und mit aller Entschiedenheit dafür zu sorgen, daß sie der weitem Entwicklung unjeres schweizerischen Eisenbahnwesens fördernd diene, erwog man im weitem die Frage, ob das gegenwärtige Eisenbahngesetz ausreichend sei, um diesen Forderungen Genüge leisten zu können.

Der Antrag der Regierung von Bern, es solle der Bau und Betrieb der Gotthardbahn direkt vom Bunde übernommen werden, war die weitgehendste Verneinung dieser Frage. In diesem Vorschlage war auch bereits die positive Erklärung des Rückkaufs der schweizerischen Eisenbahnen enthalten, ohne Zweifel diejenige Lösung, welche der Forderung der Ausgleichung der Rechte und Vortheile und der einheitlichen Verwaltung der Bahnen in rein öffentlichem nationalem Interesse am aller sichersten Befriedigung zu bieten im Stande ist. Es fand indessen dieser Gedanke nicht den von Bern gehofften allgemeinen Anklang, selbst nicht in den Theilen der Schweiz, deren Lage bei Ueberlassung der Alpenbahn an die Privatthätigkeit am allerbedrohlichsten schien. Die allgemeine Meinung ging vielmehr auf Festhaltung des Privatbaus auch bei der Alpenbahn.

Auf diesem Boden suchte ein anderer Vorschlag die Frage dadurch zu lösen, daß die Ertheilung der Konzession für die Gotthardbahn, und konsequenterweise für jede Alpenbahn, zur Sache des Bundes gemacht werden solle, wobei in Betreff derjenigen Materien, welche nothwendigerweise den Kantonen anheimgestellt bleiben mußten, die Bestimmungen

derselben vorzubehalten wären. Zur Begründung dieser Ansicht wurde darauf hingewiesen, daß es von vornherein augenscheinlich ein inadäquates Verfahren sei, eine nicht nur kantonale oder interkantonale, sondern internationale Bahn von größerem Maßstab, zu deren Erstellung eine Reihe von Kantonen, welche nicht direkt von ihr berührt würden und selbst auswärtige Staaten Subventionen im Betrage von mehr als der Hälfte der gesamten Baukosten beitragen, deren Anlage demgemäß auch nicht einzig von schweizerischen oder gar kantonalen Interessen bestimmt werden könne, deren Betrieb ganz anderen Anforderungen zu genügen habe, als diejenigen unserer gewöhnlichen Landesbahnlinien seien, daß eine solche Bahn in Betreff der Bedingungen der Gesellschaftsorganisation, der Statuten, des Baues, des Betriebes mit Fahrtenplan, Transportreglement, Haftbarkeit, Taxen, Zahl der Züge, Fahrgeschwindigkeit, Sicherheitsdienst u. s. w. von dem Gutfinden von 4 oder 5 getrennten Kantonen abhängig gemacht werde, von denen jeder zunächst nur darauf ausgehe, seine lokalen Wünsche durchzusetzen, keiner aber es als seine Pflicht erachte und als seine Aufgabe betrachte, die allgemeinen Interessen des ganzen Landes zu wahren, dazu aber wie zu einer spätern energischen Aufsicht in seiner Isolirtheit auch nicht die nöthige Kraft besitze. Es liege auf der Hand, daß wenn fünf Kantone, jedem für sich, die Genehmigung der Statuten der Gesellschaft, der Bauanlage, der Taxen und Transportreglemente und aller oben genannten und sonst in Frage kommenden Punkte zugewiesen sei, daraus wenig mehr als eine leere Formalität werde, wie dies bei andern schweizerischen Eisenbahnen, welche auf einer ähnlichen Reihe kantonaler Konzessionen beruhen, bereits zur Genüge erfahren worden sei. Diesen schweren Mangel könne der Bund nach dem bestehenden Eisenbahngesetz nicht heben, er könne durch seine Ratifikationsbedingungen nicht erzeu- gen, was die kantonalen Konzessionen zu wenig gethan; er könne nicht erzeu- gen, was die kantonale Aufsicht später versäume oder wegen des entgegengeworfenen non possumus mächtiger Eisenbahngesellschaften nur des Friedens willen unterlasse. Diesem Allem könne gründlich nur dadurch abgeholfen werden, daß die Ertheilung der Konzession selbst und damit auch die Vollziehung der Konzession zur Sache des Bundes gemacht werde. Dabei verstehe sich von selbst, daß, was für die eine Alpenbahn gelte, auch auf die andere Anwendung finden müsse. Habe die öffentliche Meinung in Betreff der Leitung und Verwaltung des Gott- hardunternehmens darin eine Gefahr erblickt, daß die schweizerische Central- und Nordostbahn in demselben eine prädominirende Stellung zu nehmen sich anschicken, so sei kein Grund vorhanden, ruhiger zuzusehen, wenn die Vereinigten Schweizerbahnen die Konzession für eine Alpenbahn über den Splügen verlangen und Hüter und Distributor des Splügenalpen- verkehrs zu werden beabsichtigen.

Alle diese verschiedenen Fragen, deren weitere Ausführung uns nicht erlaubt ist, kamen im Schoße unserer Behörde zur Besprechung und Erwägung.

Wir fanden indessen die Gründe, welche für eine besondere exceptionelle Behandlung der Alpenbahnen geltend gemacht wurden, nicht für ausreichend. Wir konnten weder der Tendenz beistimmen, die Staatsgewalt auf Kosten der Freiheit der Privatthätigkeit, noch derjenigen, die Bundesgewalt auf Kosten der Kompetenzen der Kantone zu erweitern. Wir sahen hiefür weder hinlängliches Recht, noch hinlänglichen Nutzen und zwingende Nothwendigkeit, indem das Eisenbahngesetz in Lasten und Rechten das Gesetz für alle Eisenbahnen ist und sein soll, und andererseits dieses Gesetz dem Bunde Recht und Raum genug bietet, um nicht nur für die gewöhnlichen Verhältnisse der Eisenbahnen, sondern auch für außergewöhnliche, wie dies in verschiedenen Fällen geschehen ist, die nöthigen Befugnisse sich zu wahren. Wir kamen somit zum Schlusse, daß von der Vorlage einer Abänderung des Eisenbahngesetzes mit Rücksicht auf Bau und Betrieb von Alpenbahnen Umgang genommen und auf die eingelangten Konzessionen das gewöhnliche Verfahren angewendet werden soll.

Nun bot sich eine weitere Frage dar.

Wir haben bereits zu wiederholten Malen das übrigen Bekannte zu berühren Gelegenheit gehabt, daß das Zustandekommen der Gotthardunternehmung auf der Voraussetzung beruht, daß von schweizerischen Kantonen und Eisenbahngesellschaften und von den theilhaftigen Staaten des Auslandes eine Subvention à fonds perdus im Betrage von zirka 90 Millionen Franken geleistet werde.

Wir haben erwähnt, daß die Festsetzung der nähern Bedingungen dieser Subvention Gegenstand der Verhandlungen einer internationalen Konferenz sein soll, welche bei dem Norddeutschen Bund, Italien und Baden von uns beantragt worden und von Italien bereits angenommen worden ist.

Es konnte uns aus verschiedenen Gründen gerathen scheinen, in die Behandlung der Alpenbahn-Konzessionen dermalen noch nicht einzutreten, sondern dieselbe bis nach Abschluß der Konferenzverhandlungen zu verschieben.

Man konnte hiefür geltend machen, daß für Feststellung der Ratifikationsbedingungen sehr Vieles von dem Ergebnisse der Konferenzverhandlungen abhänge; daß Punkte zur Sprache gebracht und vereinbart werden können, welche mit Bestimmungen der Konzessionen kollidiren; daß die Bundesversammlung sich überhaupt zur Stunde über eine Reihe von Verhältnissen in Ungewißheit befinde, welche bei der Ratifikationsertheilung bekannt sein sollten und deren vorgängige Abklärung wünschens-

wertb wäre; daß von dem Bundesrath Trace, Plan, Längenprofil, Bau- beschrieb der Alpenbahn den auswärtigen Staaten als durchaus unprä- judizirliche Grundlage für die Verhandlungen überschikt worden seien, und daß es als ein wenig rücksichtsvolles Vorgehen betrachtet werden könnte, wenn die Bundesversammlung durch Ratifizirung der Konzessionen alle diese Punkte, sowie auch die Frage der Taxen, der Büge, der Fahr- geschwindigkeit u. s. w. ohne weiteres gewissermaßen als feststehend be- handeln würde; daß zu so eiligem Vorgehen durchaus keine Nothwendig- keit vorhanden sei u. s. w.

Wir konnten jedoch diesen Gründen nicht so große Bedeutung bei- messen, daß wir es für gerechtfertigt gehalten hätten, die Konzessionen, welche zur Ratifikation eingesandt waren, zurückzuhalten, um so weniger, da die Regierung von Graubünden die Vorlage der Splügenkonzession bestimmt verlangte und eine Ratifikation dieser Konzession ohne gleich- zeitige Ratifikation der Gotthardkonzession im Inland zu Klagen und im Ausland zu Mißverständnissen Veranlassung bieten würde.

Es mag zweckmäßig sein, den Staatsvertrag vorzubehalten. Dieses genügt aber auch vollständig, indem selbstverständlich in allen den Punkten, in welchen der Staatsvertrag mit Bestimmungen der Konzessionen nicht übereinstimmen sollte, der Staatsvertrag Regel und Recht machen würde, und überdies, wenn der Staatsvertrag Verhältnisse aufweisen würde, welche über die Ratifikationsbedingungen der Konzessionen hinaus noch weitere Vorbehalte seitens des Bundes nothwendig machen sollten, der Bundesversammlung immerhin der Weg offen stünde, durch Vollziehungs- verordnung zum Vertrag oder auf andere Weise die nothwendig scheinen- den Ergänzungen aufzustellen.

3.

a. Militärartikel.

Es handelte sich zunächst darum, die Konzessionen nach Art. 7 des Eisenbahngesetzes vom Gesichtspunkte ihrer Vereinbarkeit mit den mili- tärischen Interessen der Eidgenossenschaft, beziehungsweise ihrer Zulässig- keit überhaupt zu prüfen.

Das Gutachten, welches das Departement uns vorgelegt hat, er- hebt keine grundsätzliche Einwendung. Dagegen sagt es bezüglich der zu stellenden Bedingungen Folgendes:

„Aus dem bisherigen Vorgehen bei den Anschlüssen unserer Grenz- bahnen, wobei gar nichts, wenig oder höchst Angenehmes geschehen ist, um die militärischen Nachtheile aufzuheben, nämlich um die sofortige Benutzung der Bahn von Seite des Feindes durch defensive Anlagen zu verhindern, darf kein Grund entnommen werden, um auch bei den Alpen- bahnen wenig oder nichts zu thun. Wenn bisher etwas vernachlässigt wurde,

so ist es einfach nachzuholen, und bei der größern Wichtigkeit der Alpenbahnen muß um so mehr darauf gehalten werden, daß in dieser Beziehung sowohl bei der Genehmigung als in der Ausführung nichts versäumt werde. Wir würden daher eine Genehmigung nicht für gerechtfertigt halten, welche nicht bestimmte Bedingungen hierüber aufstellte. Es ist jedoch nicht möglich, jetzt schon für diese Bedingungen präzise Vorschläge zu bringen, indem dies eine einläßliche Untersuchung der Projekte und Pläne verlangt, worauf erst die Ermittlung der Tragweiten, sowie die Ausschcheidung der finanziellen Betheiligung der Konzeßionäre und der Eidgenossenschaft an den defensiven Anlagen möglich ist. Unsere allgemeine Ansicht geht somit dahin, daß die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft gewahrt bleiben, wenn bei dem Bau einer jeden Alpenbahn Wertheidigungswerke an Punkten, die nicht zweifelhaft sein können, ausgeführt und zugleich die permanenten Anlagen für die Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen gebaut werden.“

Demgemäß schlagen wir die Aufnahme nachfolgenden Artikels in die Ratifikation der 5 Konzeßionen vor:

„Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

„Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

„Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebs in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

„Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbüreaus einzureichen.“

b. Statuten der Gesellschaft.

Wir beanspruchen im Fernern für den Bund das Recht auf Genehmigung der Statuten der Gesellschaft.

Wenn je ein Fall vorgelegen ist, bei welchem es angezeigt war, im Sinn und Geist des Art. 7 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856, lautend, „der Bundesgesetzgebung wird überdies das

Recht vorbehalten, die weiter nöthigen Bestimmungen zu erlassen, um für die Gesamtheit der schweizerischen Eisenbahnen eine unabhängige und nationale Verwaltung zu sichern", zu handeln, so ist es der jezige, wo es sich um eine Eisenbahn handelt, welche von drei auswärtigen Staaten als solchen Subventionen erhält, um eine Gesellschaft, deren Organisation für die Gesamtheit von Wichtigkeit, deren Unabhängigkeit von größter Bedeutung ist. Der Konzessionär selbst verlangt Mitwirkung der Bundesbehörde bei der Organisation der Gesellschaft. Eine vorausgehende Mitwirkung bei der Feststellung der Statuten, welche hernach der Genehmigung der Regierungen von fünf Kantonen unterliegen, geht für die Bundesbehörde nicht wohl an. Sie wird passender erzeit durch eine endliche Genehmigung der Organisation der Gesellschaft.

Wir schlagen demgemäß zur Aufnahme in die Ratifikationsbedingungen aller fünf Konzessionen den Artikel vor:

„Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen
„der endlichen Genehmigung des Bundesrathes.

„Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht
„abgeändert werden.“

c. Abtretung und Fusion.

Es bedarf keiner weitern Rechtfertigung und Begründung, wenn wir bezüglich einer allfälligen Abtretung der Konzession oder Fusion folgenden Artikel beantragen:

„Ohne Einwilligung der Bundesversammlung
„darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft
„abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion
„eingegangen werden.“

d. Bahnbetrieb.

Es ist möglich und wahrscheinlich, daß der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag bezüglich des Betriebes der Gott-hardbahn besondere, möglicherweise von den Konzessionsbestimmungen abweichende Vorschriften enthalten wird.

Im Fernern hat die Bundesversammlung den Willen beaufkündet, das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 bezüglich des Betriebes angemessen zu ergänzen.

Es ist demgemäß in allen Konzessionen vorzubehalten:

- 1) Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weitern Vorschriften.
- 2) Die Eisenbahngesetzgebung über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen überhaupt.

e. Rückauf.

Es kommen in Betreff des Rückkaufsrechts der Bahn zwei Fragen in Betracht:

- 1) der Termin, von welchem an die Frist für die erste Ausübung des Rückkaufsrechts — auf 30 Jahre berechnet — zu laufen beginnen soll;
- 2) die Bestimmung des Rückkaufspreises.

Was den ersten Punkt betrifft, so läßt sich nicht läugnen, daß es in hohem Grade wünschenswerth wäre, das Rückkaufsrecht für die Alpenbahn auf den gleichen Zeitpunkt eintreten lassen zu können, welcher für die beiden anschließenden Hauptbahnen, der Centralbahn und Nordostbahn, gilt.

Wir haben uns indessen überzeugt, daß dies ohne Gefährdung des Unternehmens nicht möglich ist. Der erste Rückkaufstermin für die beiden genannten Bahnen ist der 1. Mai 1888. Nehmen wir an, daß die Gotthardbahngesellschaft Ende 1870 konstituiert sei, und daß sie zur Ausführung des Netzes 10 Jahre bedürfe, so würden, wenn man den 1. Mai 1888 als ersten Rückkaufstermin annehmen wollte, der Gesellschaft nur 8, ja sogar noch weniger nuzbare Jahre verbleiben; wenn man erwägt, daß längere Zeit nach eröffnetem Betrieb nothwendig sein würde, um den der Bahn zugehörenden Verkehr wirklich an sich zu ziehen.

Daß eine solche Bedingung dem Zustandekommen einer Aktiengesellschaft zur Uebernahme des ohnehin schwierigen und viele Eventualitäten in sich bergenden Werkes in hohem Grade hinderlich sein müßte, liegt auf der Hand. In dem Willen der Bundesversammlung kann es aber wohl kaum liegen, durch unverhältnißmäßig drückende Bestimmungen dem Werke solche Hindernisse zu bereiten.

Wir glauben, auf die Grenze des Möglichen und Billigen zu gehen, wenn wir beantragen:

„Die erste Rückkaufsfrist von 30 Jahren vom 1. Mai 1873 an zu datiren.“

Die zweite Frage, den Rückkaufspreis anbelangend, so ist wenigstens auf den ersten Zeitpunkt des Rückkaufs an eine Verzinsung und Rendite des ganzen Anlagekapitals nicht zu denken. Es würde also nach gewöhnlicher Fassung des Rückkaufsartikels das ursprüngliche Anlagekapital den Rückkaufspreis darstellen. In diesem Anlagekapital sind aber möglicherweise 90 Millionen Subventionen enthalten, von denen ein ansehnlicher Theil von auswärtigen Staaten dem Bunde zuhanden der Gotthardbahngesellschaft gegeben worden ist. Sind sie à fonds perdu gegeben, so kann bei einem Rückkauf wohl kaum davon

die Rede sein, diese Summe mit in Rechnung fallen zu lassen, und es wäre also der Bestimmung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen dürfe, beizufügen:

„wobei jedoch die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht in Betracht fallen.“

f. Baubeginn und Finanzausweis.

Es ist uns nicht erklärlich, warum einzig der Kanton Tessin die Zusicherung fester Termine für Baubeginn und Ausweis erhalten hat. Wir schließen uns für Berechnung des für den Baubeginn und den Ausweis festzusetzenden Termines an diese Konzession an.

Nach Art. 11 derselben muß die Gesellschaft 18 Monate nach der Bundesgenehmigung konstituiert sein und nach weitem 6 Monaten der Bau beginnen.

In Uebereinstimmung hiemit schlagen wir als Frist vor:

„24 Monate nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung.“

4.

Wir beehren uns nun, behufs Genehmigung der einzelnen Konzessionsakte Ihnen nachstehende Beschlüsse vorzulegen, in welchen neben den oben motivierten Artikeln und den gewöhnlichen gesetzlichen Bedingungen gegenüber einzelnen theils unstatthafter, theils aus bedingt zulässigen Bestimmungen die nothwendigen Vorbehalte ausgenommen sind, zur Annahme zu empfehlen.

II.

Die Splügenbahnkonzession.

Wir können uns in Betreff dieser Konzession kürzer fassen, als bei den Gotthardbahnkonzessionen, da mit Ausnahme von zwei, theilweise bereits in frühere Zeiten fallenden Anlässen, bei welchen zwischen uns und der italienischen Regierung einige Erklärungen betreffend eine Alpenbahn über den Splügen ausgetauscht wurden, diese letztere uns zu keinen Verhandlungen Anlaß geboten hat und schweizerischerseits überhaupt erst in neuester Zeit Gegenstand und Ziel von bestimmten Projekten geworden ist.

Haben wir damals (es war im Jahre 1861, als Sardinien zu wissen wünschte, welche Auffassung hierseits bezüglich einer schweiz. Alpenbahn herrsche) der Regierung genannten Staates, unter der Voraussetzung, daß nur eine Alpenbahn verwirklicht werden könne, und mit Rücksicht auf den frühern Staatsvertrag, erklärt, daß wir keiner Alpenbahn unsere Zustimmung geben würden, bei welcher die Verbindung des Kantons Tessin außer Acht bliebe, so ist jetzt, wo zwei Alpenbahnen sich darbieten, von denen die eine der damals gestellten Forderung Genüge leistet und zu ihrer Realisirung die bestimmten Zusagen der Regierung von Italien und anderer Staaten hat, die Möglichkeit gegeben, auch die andere, die Splügenbahn, ohne weiteres zu acceptiren.

Ueber das Projekt selbst bedauern wir keine weitere Auskunft geben zu können, weder über dessen technische, noch dessen finanzielle Seite, noch auch über allfällige Verhandlungen, welche behufs der Realisirung des Unternehmens von Seite der Vereinigten Schweizerbahnen als Konzessionsbewerber mit Dritten gepflogen sein mögen.

Wir beschränken uns demgemäß darauf, zu untersuchen, ob und unter welchen Bedingungen der vom Großen Rathe von Graubünden erteilten Konzession die Ratifikation zu erteilen sei.

Was zunächst die Frage betrifft, ob Hindernisse vorliegen, welche die Genehmigung der Konzession überhaupt verbieten, so kann dieser Punkt, nach dem oben Gesagten, speziell den in dem Gutachten des eidg. Militärdepartements enthaltenen Erklärungen als erledigt betrachtet werden.

Betreffend die an die Ratifikation zu knüpfenden Bedingungen, so ist diese Eisenbahn als Bahnunternehmung gleicher Art, gleichen Zweckes, gleicher Bedeutung, im Wesentlichen auch gleichen Voraussetzungen wie die Gotthardbahn, mit geringen Modifikationen, denselben Vorbehalten und Bedingungen zu unterstellen, wie wir sie für letztere vorgeschlagen haben.

Uns somit auf das bei den Gotthardbahnkonzessionen Gesagte beziehend, beschränken wir uns, in Kürze die Abweichungen zu berühren.

Sie betreffen:

- 1) die Frage des Vorbehalts eines abzuschließenden Staatsvertrages;
- 2) die Frist für Beginn der Bauarbeiten und den Finanzausweis.

Ad 1. Von subventionirenden Staaten läßt sich diesen Augenblick bei der Splügenbahn nicht sprechen.

Es ist aber klar, daß wenn einmal ernstlich von einer Splügenbahn die Rede sein wird, alsdann auch mit Italien ein Vertrag über die Anschlußverhältnisse unabweislich ist. An eine Bahn bloß bis zur Grenze am Splügen geführt, läßt sich natürlich nicht denken; für eine solche würden weder im In- noch im Auslande die erforderlichen Kapitalien zu finden sein. Wenn es sich aber früher oder später um dasjenige handelt, was der Bahn einzig und allein Sinn und Bedeutung verleihen kann, nämlich um ihre Weiterleitung nach Italien, so hat man selbstverständlich mit dem Nachbarstaate über die Abnahme der Bahn und über die damit im Zusammenhange stehenden Verhältnisse sich genauer aus einander zu setzen.

Ad 2. Hat bei den Gotthardbahnkonzessionen die Gesellschaft 24 Monate nach erfolgtem Inkrafttreten der Bundesgenehmigung die Bauarbeiten zu beginnen und den Ausweis zu leisten, so ändert sich dies bei der Splügensgesellschaft gemäß den Bestimmungen des § 9 der Konzession dahin, daß der Termin für fragliche Nachweise auf 30 Monate nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung zu stellen ist.

Indem wir uns auf die Hervorhebung dieser besondern Punkte beschränken, beehren wir uns, Ihnen den nachstehenden Beschlusentwurf zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Lit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 19. Juli 1869.

Zu Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Beschlusse Entwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem Gebiete des Kantons Tessin.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer vom Großen Rathe des Kantons Tessin unterm 15. Mai 1869 dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, ertheilten Konzession für eine von Biasca nach Airolo und mittelst eines Tunnels nach dem Kanton Uri führenden und einer von Lugano nach Bellinzona zu erstellenden Eisenbahn, als Theile einer Gotthardbahn;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Eisenbahnkonzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Borräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen.

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben würden, nicht in Betracht fallen. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die

Erstellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Tracé der Bahn dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Verstärkungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbüreaus einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlussentwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem
Gebiete des Kantons Uri.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer von der Landsgemeinde des Kantons Uri unterm 27. Juni 1869 dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, erteilten Konzession für die auf dem Gebiete des Kantons befindliche, von der schwyzerisch-urnerischen Grenze bei Sijikon nach dem Kanton Tessin führende Gotthardbahn;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Eisenbahnkonzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3. des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungssumme gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25 fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20 fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagkapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht in Betracht fallen. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die

Erstellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Tracé der Bahn dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbüreaus einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlusentwurf

betreffend

Die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem
Gebiete des Kantons Schwyz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer vom Kantonsrathe von Schwyz unterm 30. Juni 1869 dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, ertheilten Konzession für die auf dem Gebiete des Kantons Schwyz befindliche, von der schwyzerisch-urnerischen Grenze bei Sifikon ausgehende, in der Gegend von Goldau sich theilende und sodann, einerseits an der schwyzerisch-zugerischen Grenze bei St. Adrian (Arth) an eine von Zug herkommende Eisenbahn und andererseits an der schwyzerisch-luzernischen Grenze bei Ehrensachsen (Rüpnacht) an eine von Luzern herkommende Eisenbahn anschließende Gotthardbahn;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Eisenbahnkonzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt, und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht in Betracht fallen. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkauffumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Er-

stellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbureauz einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlussentwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem
Gebiete des Kantons Luzern.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer vom Großen Rathe des Kantons Luzern unterm 9. Juni 1869 dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, ertheilten Konzession für die auf dem Gebiete des Kantons Luzern befindliche, von Luzern bis zu der luzern-schwyzerischen Kantons-grenze bei Meggen sich erstreckende Gotthardbahn;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession die Genehmigung des Bundes unter nachstehenden Bedingungen ertheilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen, periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören,

mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahr: ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahr der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht mit in Betracht fallen. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b. im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c. die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdbarbeiten für die Erstellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebs in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbüreaus einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlussentwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf dem
Gebiete des Kantons Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer vom Großen Rathe des Kantons Zug unterm 23. Brachmonat 1869 dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn zuhanden einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, erteilten Konzession für eine als Theil einer Gotthardbahn, von Zug über Walschwil an die zugerisch-schwyzerrische Grenze bei St. Adrian führende Eisenbahn;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Eisenbahnkonzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören,

mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Meinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22¹/₂fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth des Meinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht in Betracht fallen. Von dem Meinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einberleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 24 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis für die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Verstärkungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidgenössischen Stabsbüreau einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit den subventionirenden Staaten abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlusſentwurf

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von Chur bis zur italienischen Grenze auf dem Splügen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer vom Großen Rathe des Kantons Graubünden unterm 22. Juni l. J. der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zuhanden einer von ihr zu gründenden Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Chur bis zu der auf dem Splügen oder mittelst eines Tunnels durch denselben zu erreichenden italienischen Grenze erteilten Konzession;
- 2) eines sachbezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 19. Juli 1869;
- 3) in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Der genannten Konzession wird unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören,

mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungssumme gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf, wobei die Summen, welche als Subventionen ohne Anspruch auf Zins und Rückerstattung gegeben wurden, nicht in Betracht fallen. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 30 Monaten nach Inkrafttreten der Bundesgenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für Erstellung der Bahn in erheblichem Maße zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige 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. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidg. Stabsbüreaus einzureichen.

Art. 5. Die Statuten der Bahngesellschaft unterliegen der endlichen Genehmigung des Bundesrathes. Sie dürfen ohne Einwilligung desselben nicht abgeändert werden.

Art. 6. Ohne Einwilligung der Bundesversammlung darf die Bahn weder an eine andere Gesellschaft abgetreten, noch darf mit einer solchen eine Fusion eingegangen werden.

Art. 7. Der mit Italien abzuschließende Staatsvertrag und die zu dessen Vollziehung nothwendigen weiteren Vorschriften werden vorbehalten.

Art. 8. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 2 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 9. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung betreffend die Konzessionen für eine Gotthardbahn auf den gebieten der Kantone Tessin Uri, Schwyz, Zug und Luzern, ferner die Konzession für eine Splügenbahn auf dem gebiete des Kantons Graubünde...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.07.1869
Date	
Data	
Seite	582-616
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 210

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.