

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. I.

Nr. 3.

16. Jänner 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.

Eindrucksgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

B o t t s c h a f t

des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend
die Eisenbahn von La Chaux-de-Fonds nach Neuchâtel
und von da an die bernische Gränze.

(Vom 7. Januar 1856.)

I t t.

I. Thatbestand.

Der Verwaltungsrath der neuenburgischen Gesellschaft für die Eisenbahn durch den industriellen Jura hatte in einer, am 28. November v. J. eingelangten Zuschrift dem Bundesrathe angezeigt, er habe Herrn Lambellet abgeordnet, um in Folge der vom Großen Rathe des Kantons Neuenburg in der Sitzung vom 23. und 24. gl. Mts. genehmigten Konventionen, betreffend eine Eisenbahn von Voele-Chaux-de-Fonds-Neuchâtel dem Bundesrathe diese Dokumente zuzustellen und bei ihm die eidgen. Ratifikation der in Frage stehenden Eisenbahnkonzession nachzusuchen. Der Verwaltungsrath bemerkte, das Interesse des Unternehmens erheische eine baldige Entscheidung durch die Bundesbehörden, weil die sehr gegründete Hoffnung vorhanden sei, dasselbe vor Ablauf des Jahres finanziell zu konstituiren, und weil die Absicht obwalte, die Arbeiten so schnell als möglich zu beginnen.

Herr Lambellet überreichte dem Bundesrathe wirklich

a. eine Konvention für die Erstellung einer Eisenbahn zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel, mit Genehmigung des Großen Rathes des Kantons Neuenburg, vom 23. November 1855. Laut diesem Akte konzessirt der Kanton Neuenburg an die Gesellschaft der Eisenbahn des industriellen Jura:

- 1) eine Eisenbahn von Chaux-de-Fonds nach Neuchâtel durch das Val-de-Ruz, d. i. die im Art. 31, drittes Lemma, der Konzession für die Eisenbahn durch den industriellen Jura, vom 23. November 1853, vorgesehene Zweigbahn;
- 2) die Verlängerung dieser Linie von Neuchâtel an die Bernergränze, sei es in der Richtung gegen Landeron und Biel, oder in der Richtung gegen Murten oder Laupen. Wenn die Gesellschaft die letztere Richtung wählt, so kann sie ihren

Uebergangspunkt nicht bestimmen, bis sie die Gesellschaft der Verrières-Bahn veranlaßt hat, den Punkt an der Zihl zu bezeichnen, wo sie auf bernisches Gebiet überzugehen gedenkt. Im Art. 2 der Konvention wird bestimmt, daß sich die Gesellschaft in keiner Form mit einer andern fusioniren darf, ohne Zustimmung des Großen Rathes. Eben so behält sich der Große Rath die Ratifikation der Uebereinkommen vor, welche die Gesellschaft mit den Konzessionären der Verrièreslinie für die gemeinschaftliche Erbauung und den Betrieb derjenigen Bahnstrecken schließen möchte, die zu einer solchen Gemeinschaft geeignet sind.

- b. Eine Konvention, betreffend die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen der neuenburgischen Eisenbahn durch den industriellen Jura, mit einer Aktienzeichnung von 3 Millionen Franken, vom Großen Rathe des Kantons Neuenburg genehmigt den 24. November 1855.

Bereits vor der Behandlung dieser Konventionen durch den Großen Rath von Neuenburg machten die Konzessionäre der Verrièresbahn durch Eingabe vom 21. November dem Bundesrathe Mittheilung von den dießfälligen Projekten und versuchten nachzuweisen, daß diese Projekte ihren erworbenen Rechten widersprechen. Eine förmliche Opposition reichten sie unmittelbar nach der erfolgten Großrathsverhandlung dem Bundesrathe ein, worin sie dahin schließen: es möchte diese Behörde der Konzession, so weit sie die Linie von Neuenburg bis an die bernische Gränze betrifft (§. 2 des Artikels 1 des Konzessionsaktes), die Sanktion verweigern. Zur Begründung dieses Schlusses machen sie geltend, was folgt:

Der Art. 31 der Konzession für die Eisenbahn durch den industriellen Jura, vom 23. November 1853 (siehe Sammlung der schweiz. Eisenbahnakten, Band II, Seite 200) laute:

„Im Falle der Konzessionsertheilung für eine Zweigbahn zur Verbindung des Seelandes über das Ruz- oder Traverser-Thal, mit der Linie durch den industriellen Jura, soll der Gesellschaft für die Eisenbahn durch den industriellen Jura, bei gleichen Bedingungen, stets der Vorzug vor andern Bewerbern zugesichert sein.“

Demnach sei die Eisenbahn von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg schon damals nur als Zweigbahn behandelt worden. Auf der andern Seite gehe aus den Vorstudien sowol für diese projektirte Zweigbahn, als für die Verrièresbahn hervor, daß die Zweiglinie mit der Verrièreslinie in ihrer Richtung auf Neuenburg im Niveau sich vereinigen sollte an einem Punkte oberher dieser Stadt, bei Beauregard.

Von diesem Punkte hinweg, wo die Zweiglinie auf die Hauptlinie einmünden soll, seien die Opponenten der Ansicht, könne die Verlängerung der Bahn bis an die Zihl nicht verschieden sein von der Haupt- resp. der Verrières-Linie. Die Konzessionsakte für diese letztere besage in Art. 1 in der That (Sammlung der Eisenbahnakten, Band II, Seite 211):

„Die Konzession, welche den Gegenstand gegenwärtiger Konvention bildet, umfaßt:

- 1) „Eine Eisenbahn von der Schweizergränze bei Verrières nach Neuenburg, und von Neuenburg nach La Thielle an der Gränze des Kantons Bern.“

Ungeachtet dieses thatsächlichen und rechtlichen Verhaltes setze nun der §. 2 des Artikels 1 der Konvention vom 23. November abhin die Gesellschaft des industriellen Jura in den Besitz der Verlängerung der Linie bis an die Bernergränze. Dadurch habe der Große Rath eine Bahn konzedirt, welche er früher schon der Verrières-Gesellschaft zugesagt, und auf diese Weise verletze er die Rechte der letztern auf das gröbste.

Ursprünglich — und dieß sei noch jetzt die bundesrechtliche und gesetzliche Sachlage — habe die Konzession des industriellen Jura eine Eisenbahn von Les Brenets nach Les Converts über Locle und La Chaux-de-Fonds und von da durch das St. Immerthal in die Ebene des Seelands begriffen.

Die Verrières-Konzession ihrerseits umfasse eine Linie, ausgehend von Verrières auf Neuenburg und sich an den Ufern des Sees verlängernd, auf der einen Seite bis nach der Zihl und auf der andern bis Baumarcus. Beide Konzessionen seien zu gleicher Zeit den Berathungen des Großen Rathes unterworfen worden; nie jeder zugeschiedenen Linien seien klar bestimmt und zur Zeit der Entscheidung dem Großen Rathe sowohl als der Gesellschaft des industriellen Jura genau bekannt gewesen. Bei den neuesten Großrathsverhandlungen sei dann auch allseitig zugestanden worden, daß zwischen dem Vereinigungspunkt bei Beauregard und der Zihl niemals zwei verschiedene Linien gebaut werden würden.

Auf diese dem Staatsrathe von Neuenburg zur Vernehmlassung überwiesene Opposition erwidern die von ihm dazu besonders Abgeordneten Herren Staatsräthe Humbert und Ladame in einer Eingabe vom 1. Dezemb. 1855:

Die Konzession des industriellen Jura vom 23. November 1853 sei älter als diejenige von Verrières, die vom 16. Dezember 1853 datire.

Der Art. 31 dieser Konzession rede von einer Zweigbahn zur Verbindung mit dem Litorale und nicht mit der Verrièreslinie.

Die Verrières-Konzession begreife auch eine Zweigverbindung mit dem Litorale bei Baumarcus in sich.

Dieß beweise, daß die Regierung von Neuenburg die Möglichkeit von drei verschiedenen Linien und von zwei Zweigverbindungen im Auge gehabt habe.

Erste Linie: konzedirt am 23. November 1853, von Les Brenets nach Les Converts über Locle und La Chaux-de-Fonds, und von da durch das St. Immerthal in das Seeland.

Zweite Linie: konzedirt den 16. Dezember 1853, von Verrières nach Neuenburg, und von da an die Zihl, bernische Gränze.

Dritte Linie: diejenige des Litorale, worunter die Linie des Seeufers verstanden sei, d. i. eine Eisenbahn entlang dem Secuser von Baumarcus über Neuenburg und St. Blaise, an die bernische Gränze. Diese Linie sei noch nicht konzedirt, mit Ausnahme desjenigen Stückes, welches

so eben der Gesellschaft des industriellen Jura zugesagt wurde, nämlich von Neuenburg bis an die bernische Gränze, in der Richtung gegen Biel oder gegen Murten.

Die beiden Zweiglinien endlich seien:

- 1) diejenige, welche zur Verbindung des Litorale mit dem industriellen Jura bestimmt sei, nun konzedirt an die Gesellschaft des industriellen Jura;
- 2) diejenige, welche zur Verbindung des Litorale mit der Verrières-Linie bestimmt sei, konzedirt an die Herren Leuba und Comp., welche zu diesem Zwecke das Tracé Trois-Rods-Baumarcus angenommen haben.

Dies sei die wahre Sachlage der Eisenbahnfrage im Kanton Neuenburg. Der Beweis dafür liege in den Vorarbeiten, welche seiner Zeit von der Regierung angeordnet und wobei obige Linien alle unterschieden worden seien; ferner in den Erklärungen des Großen Rathes von Neuenburg. Dieser habe die Verrièreslinie nie als Hauptlinie anerkannt; eine solche Bezeichnung erscheine in keinem einzigen offiziellen Akte; alle drei Linien: des Litorale, des industriellen Jura und von Verrières, seien von ihm gleichmäßig als Unternehmen von öffentlichem Nutzen erklärt und alle drei jederzeit sorgfältig aus einander gehalten worden. Endlich ergebe sich der gleiche Beweis aus der gesetzlichen Stellung der Konzessionäre. Jede Gesellschaft oder Vereinigung von Konzessionären genieße nur diejenigen Rechte, welche ihr in dem Konzessionsakte eingeräumt wurden. Allein keine Konzession von Eisenbahnen auf neuenburgischem Gebiete schließe andere Bahnunternehmungen aus. Im ersten Konzessionsentwurfe für die Verrièresbahn, den Herr Besnard im Dezember 1852 vorgelegt, sei zwar der Vorschlag zu einem solchen Ausschlusse enthalten gewesen, indem es im Art. 8 heiße:

„Die Regierung von Neuenburg untersagt sich förmlich, auf ihrem Gebiete irgend eine andere Eisenbahn, welche mit den konzedirten „parallel läuft oder ihnen Konkurrenz machen könnte, zu bewilligen.“

Diese Klausel sei aber gestrichen worden, und gleichwol habe Herr Besnard die Konzession angenommen; und gerade diese nämliche Konzession sei es, welche heute in den Händen der Herren Leuba u. Comp. sich befinde und auf die sie ihre nunmehrige Opposition gründen.

Die Behauptung, die Linie La Chaux-de-Fonds-Neuenburg habe bei Beauregard zu enden, und von da hinweg könne die Verlängerung der Linie von derjenigen, die der Verrières-Gesellschaft konzedirt worden, nicht verschieden sein; es habe folglich der Große Rath der Gesellschaft des industriellen Jura exakt die gleiche Linie konzedirt, die er schon der Verrières-Gesellschaft vergeben hatte, sei unrichtig. Bisher hätten sich zwar die Verrières-Konzessionäre geweigert, gegenüber den neuenburgischen Behörden sich über das Bahntracé auszusprechen, und noch am 23. November abhin erklärt, nicht zu wissen, ob die Linie durch den Sablon gehen werde. Aus dem von den nämlichen Konzessionären bei dem Bundesrathe

ingezeichneten Plane ergebe sich nun aber auf das evidenteste, daß beide Linien bis an die Bernergränze eine ganz getrennte Richtung einhalten.

Ihr Schluß geht dahin: Der Bundesrath möchte der fraglichen Eisenbahnkonzession des Großen Rathes von Neuenburg im Namen der Eidgenossenschaft die Ratifikation ertheilen, gestützt auf den Bundesbeschluß vom 25. Juli 1855.

II. Kompetenz.

Es kann nun vorerst die Frage aufgeworfen werden, ob nicht der Bundesrath von sich aus über das eingelangte Konzessionsgesuch hätte entscheiden sollen. Am 25. Heumonath 1855 hatte nämlich die Bundesversammlung nachstehende Schlußnahme gefaßt: „Der Bundesrath wird ermächtigt, Namens des Bundes, etwaigen Eisenbahnkonzessionsgesuchen, welche vor dem nächsten Zusammentritte der Bundesversammlung einlangen, sofern deren Erledigung als dringlich erscheint, und sofern bezüglich derselben von Kantonen keine Anstände erhoben worden sind, im Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen.“

Man gieng bei Erlassung dieses Beschlusses offenbar von der Ansicht aus, daß es sich nach den vielen meistens gleichlautenden Beschlüssen über Genehmigung von Eisenbahnkonzessionen, bei neuen Konzessionsgesuchen meistens nur noch um eine bloße Formsache handeln könne, und glaubte daher unbedenklich eine Delegation aussprechen zu dürfen unter dem Vorbehalte:

- a. daß die Erledigung als dringlich erscheine, und
- b. daß von Kantonen keine Anstände erhoben werden.

Anstände von Kantonen lagen nun allerdings nicht vor; allein dringlich erschien die Erledigung durch den Bundesrath in so fern nicht, als bei Berathung dieser Angelegenheit die Einberufung der Bundesversammlung auf den nächstkünftigen Monat bereits beschlossen war. Da es sich nun zudem herausstellte, daß im vorliegenden Falle eine sehr wichtige Frage zur Entscheidung kommen müsse, die Frage nämlich: ob bei einer bereits erteilten Konzession eine zweite Konzession für die gleiche Linie erteilt werden dürfe, eine Entscheidung, die leicht für andere ähnliche Fälle präjudizirlich werden könnte, daß es sich demnach nicht um eine bloße Formsache handle, und das Hauptmotiv, das dem Bundesbeschluß vom 25. Heumonath 1855 zu Grunde lag, auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finde, so glaubten wir von der im Allgemeinen erteilten Ermächtigung keinen Gebrauch machen zu dürfen, und den Entscheid der Bundesversammlung, welcher hiefür ordentlicher Weise laut Gesetz die Kompetenz zusteht, anheim stellen zu sollen. Wäre die Angelegenheit überhaupt so vorgelegen, daß die Genehmigung der Konzession ohne Anstand hätte ausgesprochen werden können, so hätten sich noch abweichende Ansichten über die Frage der Dringlichkeit erklären lassen. Nachdem aber der Bundesrath zu der Ueberzeugung gekommen, daß die verlangte Kon-

zession für die Linie Neuenburg an die Zihl gegenwärtig ohnehin nicht genehmigt werden dürfe, so muß es um so eher gerechtfertigt erscheinen, daß der Bundesrath, so kurze Zeit vor dem Zusammentritt der Bundesversammlung, einen ablehnenden Bescheid von sich aus nicht erteilt hat.

Wir beschränken uns daher, Ihnen, Tit., unser Gutachten über das eingelangte Gesuch abzugeben und Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses zu beliebigem Entscheide vorzulegen.

III. Erwägungen.

Die vorliegende Konzession enthält im Art. 1 die Bewilligung für die Erstellung zweier Linien:

- 1) von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg, und
- 2) von Neuenburg an die Bernergränze, sei es in der Richtung nach Landeron, um nach Biel zu gelangen, oder nach der Zihl, in der Richtung von Murten oder Laupen.

Für die erste Linie tragen wir kein Bedenken auf Genehmigung der Konzession anzutragen, denn aus militärischen Rücksichten kann gegen diese Linie noch weniger eingewendet werden, als gegen die Linie von Verrières nach Neuenburg. Zudem hat auch die Linie von der franz. Gränze nach La Chaux-de-Fonds die Genehmigung des Bundes schon erhalten. Dagegen haben wir uns nicht entschließen können, bei gegenwärtiger Sachlage auch die Genehmigung der Konzession für die zweite Linie von Neuenburg an die Bernergränze zu empfehlen.

Der Art. 7 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonat 1852 sagt zwar, daß bei eingelangten Konzessionen die Genehmigung des Bundes zu erteilen sei, wenn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft nicht verletzt werden; nur sei die Genehmigung an die in den Artikeln 8 bis und mit 14 enthaltenen Bedingungen zu knüpfen. Es kann nun aber gleichwol nicht bestritten werden, daß Fälle eintreten können, in welchen die verlangte Genehmigung, abgesehen von militärischen Rücksichten, doch nicht erteilt werden kann. Wenn z. B. in der Konzession Bestimmungen enthalten wären, die mit der Bundesverfassung oder mit Bundesgesetzen im Widerspruche stünden, so versteht es sich, daß die Bundesversammlung die Verfassung und die Bundesgesetze eben so gut handhaben muß, als die gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, und daß also auch eine Verletzung derselben nicht sanktionieren kann. Derselbe Fall kann eintreten, wenn die verlangte Konzession bereits schon an eine andere Gesellschaft erteilt worden ist. Man kann es wol nicht auffallend finden, wenn der Art. 7 des zitierten Gesetzes die Bestimmung nicht enthält, daß eine bereits erteilte Konzession nicht noch einmal an einen Zweiten erteilt werden dürfe. Es versteht sich dieses von selbst und es kann sich nur noch darum handeln, ob in der Angelegenheit, wie sie vorliegt, dieser Fall wirklich vorhanden sei. Die Gesellschaft der Verrièresbahn protestirt schon gegen eine zweite Konzession von Beauregard nach Neuenburg, d. h. von dem Punkte aus,

wo die Jurabahn mit der Verrièresbahn zusammentrifft. Das natürliche Rechtsverhältniß würde allerdings verlangen, daß bei Beauregard die Juralinie in die Verrièreslinie einmünde. Allein wenn die Regierung von Neuenburg der Juralinie eine selbstgändige Ausmündung nach Neuenburg gestatten will, so läßt sich dagegen nicht viel einwenden. Die beiden Bahnen von Verrières und von La Chaux-de-Fonds sind zwar Konkurrenzbahnen, allein sie verfolgen ganz verschiedene Richtungen und verschiedene Zwecke; die eine namentlich dient dem Traverssthal, die andere dem industriellen Jura zu ihrer leichtern Verbindung mit Neuenburg und der übrigen Schweiz. Wenn nun diese beiden Bahnen an ihren äußersten Enden zusammentreffen, und die beiden Endlinien auf kurzen Strecken wirklich neben einander erstellt werden sollten, so können sich diese beiden Stücke Eisenbahn gegenseitig keinen erheblichen Abbruch thun, und der erste Konzessionär, dem in dieser Richtung Rechte eingeräumt worden sind, kann seine Zwecke gleichwol ungehindert verfolgen.

Anders verhält es sich aber mit der Linie von Neuenburg an die Zihl, indem für diese Linie eine Konzession nachgesucht wird, die bereits früher schon an eine andere Gesellschaft erteilt worden ist. Der Konzessionsakt der Verrières-Gesellschaft vom 16. Christmonat 1853, genehmigt von der Bundesversammlung am 6. Hornung 1854, erteilte nämlich die Konzession für „eine Eisenbahn von der Schweizergränze bei Verrières nach Neuenburg, und von Neuenburg nach La Thielle an der Gränze des Kantons Bern.“

Die neue Konzession, die der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt wird, konzedit dagegen

„die Verlängerung dieser Linie (d. h. derjenigen von La Chaux-de-Fonds) von Neuchâtel an die Bernergränze, sei es in der Richtung gegen Landeron und Biel, oder in der Richtung gegen Murten oder Laupen, zwischen der Zihl und dem rothen Haus.“ Es wird dann noch beigefügt, daß die Gesellschaft, wenn sie die letztere Richtung wähle, den Uebergangspunkt auf die Bernergränze nur festsetzen könne, nachdem sie die Konzessionäre der Verrièresbahn aufgefordert habe, die Stelle an der Zihl zu bezeichnen, wo sie auf das Bernergebiet überzugehen gedenke.

Die Regierung des Kantons Neuenburg behauptet nun, es handle sich hier nicht um die gleiche Linie, sondern nur um eine Parallellinie, um eine Konkurrenzlinie, die in der ursprünglichen Konzession nicht ausgeschlossen worden sei.

Zur Unterstützung dieser Behauptung bezieht sie sich auf eine Karte, in welcher sich die projektirten Tracés beider Konzessionäre eingezeichnet befinden. Dasjenige der Verrières-Gesellschaft beginnt hinter der Stadt Neuenburg und zieht sich in der Richtung der Straße auf der nördlichen Seite von St. Blaise an die Zihl. Das Tracé der Juragesellschaft dagegen geht in Neuenburg von einem Bahnhof am See aus und zieht sich meistens dem Seeufer folgend bis an die Zihl.

Dieser Ansicht können wir aber nicht beipflichten. Schon der Wort-

laut beider Konzessionen bezeichnet die gleiche Linie, Neuenburg als den Anfangspunkt, die Zihl als den Endpunkt. Ein bestimmtes Tracé ist in dieser Richtung weder für die Verrièresbahn, noch für die Jurabahn festgesetzt, und die oben erwähnte Karte kann daher von keinem entscheidenden Werthe sein, weil sie nur Entwürfe enthält, die von der Regierung noch nicht genehmigt wurden, und die Verrières-Gesellschaft kann für ihre Linie eben so gut das Sceufer wählen, als die Jurabahn-Gesellschaft. Sollten aber auch die beiden Tracés definitiv so festgesetzt werden, daß dieselben einige hundert Fuß von einander entfernt blieben, so haben doch beide Linien ganz die gleiche Richtung, den gleichen Zweck; sie berühren nicht verschiedene Ortschaften, wo Stationen erstellt werden könnten; sie suchen beide ihre Verlängerung gegen Bern. Die neue Konzession bezeichnet ausdrücklich Murten oder Laupen, als den Zielpunkt. In der früheren Konzession ist der Gesellschaft dagegen zugesichert, daß die Regierung bei den benachbarten Kantonen jedes Ansuchen behufs Verlängerungen oder Vereinigungen, welches die Ausdehnung und Vervollständigung der Linien zum Zwecke haben sollte, unterstützen werde. Während daher der Große Rath des Kantons Neuenburg den Konzessionären der Verrièresbahn die Bewilligung zur Erstellung einer Linie von Neuenburg nach der Zihl schon erteilt und die Regierung selbst verpflichtet hat, sich dafür zu verwenden, daß dieser Gesellschaft die Fortsetzung nach Murten oder Laupen gestattet werde, gibt derselbe der Jurabahn-Gesellschaft die gleiche Konzession noch einmal, und zwar wieder für die Linie Neuenburg an die Zihl, in der Richtung nach Murten oder Laupen. Daß übrigens der Große Rath des Kantons Neuenburg vorausgesehen hat, daß nicht beide Linien neben einander bestehen werden, geht schon aus dem Art. 2 der neuen Konzession hervor, in welchem derselbe verlangt, daß eine allfällige Verständigung zwischen beiden Gesellschaften über gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der Linie seiner Genehmigung unterstellt werde. Wir haben keineswegs übersehen, daß die neue Gesellschaft eventuell sich auch die Verlängerung der konzedirten Linie nach Landeron in der Richtung nach Biel vorbehalten hat. Sollte die Jurabahn-Gesellschaft für diese Richtung eine Konzession auf Berner Gebiet erwerben und auf die Linie nach der Zihl verzichten, so kann sich die Frage anders gestalten. Allein, so wie die Sache jetzt vorliegt, können wir uns von der Ansicht nicht trennen, daß für die Linie Neuenburg-Zihl die gleiche Konzession erteilt worden ist, die einem früheren Konzessionär schon zugesichert wurde, und es widerstreitet unserm Rechtsgefühl, die Ratifikation einer Konvention zu empfehlen, die einem ältern Konzessionär ein wohl-erworbenes, von der Bundesversammlung sanktionirtes Recht entweder ganz zerstören, oder doch in der Weise verkümmern soll, daß er zur gemeinschaftlichen Ausübung desselben mit einem Andern gezwungen würde. Wir anerkennen vollkommen die Befugniß der Kantone, Konkurrenzlinien auf ihrem Gebiete zu bewilligen. Der Art. 17 unsers Eisenbahngesetzes geht selbst im eidgenössischen Interesse noch weiter und gibt dem Bunde das Recht, Konkurrenzlinien selbst gegen den Willen der Kantone zu bewilligen. Mögen auch die Aktionäre bei einer solchen freien Konkurrenz,

wie sie sonst in keinem Staate vorkommt; leiden, das verkehrtreibende Publikum wird sich nur wohl dabei finden. Allein wenn es nicht um Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sich handelt; wenn die Tendenz am Tage liegt, Gesellschaften, die zu nützlichen Zwecken Millionen aufgewendet haben, aus ihrem Rechte zu verdrängen, ihnen neue Mitheredrigte für ein Unternehmen auf ganz gleicher Linie an die Seite zu stellen, so glauben wir, zum Schutze des Rechtes, zum Schutze des Credits schweizerischer Eisenbahnunternehmungen, pflichtig zu sein, davor zu warnen, solche Bestrebungen durch die eidgenössische Sanktion zu befördern.

So wie gegenwärtig die Sachlage sich uns darstellt, glauben wir daher, daß die Konzession einer Linie von Neuenburg an die Zihl, wie sie in Nr. 2 des ersten Artikels enthalten ist, nicht zur Genehmigung empfehlen zu dürfen.

Nichten wir jedoch unsere Blicke in die Zukunft, so können wir uns verschiedene Eventualitäten denken, die der Sache eine andere Wendung geben, so daß später eine Konzessionserteilung dieser Linie an die Jurabahn-Gesellschaft nicht wol verweigert werden könnte. Wir können uns nämlich nicht verhehlen, daß das Gedeihen der Unternehmung der Verrièresbahn und insbesondere die Möglichkeit, eine Verlängerung der Verrièreslinie in der Richtung nach Bern und nach Yverdon von Bedingungen abhängig ist, deren Erfüllung außer dem Bereiche der Gesellschaft liegt. Es ist bekannt, daß die französische Regierung zögert, sich über den Anschluß der französischen Linien an die Schweizerlinien im Kanton Neuenburg auszusprechen. Wir können nicht wissen, ob Frankreich die Konzession einer Eisenbahn von Salins nach Verrières oder von Besançon nach Les Brenets, beide oder gar keine bewilligen wird; ob im Falle der Bewilligung dieselbe erst nach Monaten, nach Jahren erteilt werden soll. Hinsichtlich der Fortsetzung der neuenburgischen Linien nach dem Kanton Bern hat sich die Regierung dieses Kantons ebenfalls noch nicht ausgesprochen. Wird Bern mit der Jurabahn-Gesellschaft oder mit der Verrières-Gesellschaft in Unterhandlung treten wollen? und für welche Linien, für die Richtung nach Lyß-Laupen oder Murten? Kommt diese Linie überhaupt zu Stande? und was sagt Freiburg zu einem Anschlusse auf seinem Gebiete? Kann die Jurabahn-Gesellschaft eine Konzession von Landeron nach Biel erhalten? Geschieht die Verständigung auf gütlichem Wege, oder müssen Zwangskonzessionen nachgesucht werden? Dieses sind Fragen, deren Lösung wir gegenwärtig nicht voraus sagen können; und doch sind die Fortschritte der beiden neuenburgischen Unternehmungen, die beide nicht bloß auf einen beschränkten Lokalverkehr, sondern auf einen großartigen Transit von Frankreich nach dem Innern der Schweiz berechnet sind, wesentlich durch den Entscheid der oben berührten Fragen bedingt. Wir sehen ferner, daß die Verrières-Gesellschaft bisher durch die Ungewißheit, welche Verbindungen ihre Linie erhalten werde, in Erstellung derselben bedeutend gehemmt war. Der Art. 2 der Konzession ermächtigt die Konzessionäre, die Linie Verrières-Neuenburg-Zihl in Zeit von 3 Jahren, vom Tage der Ratifikation der Bundesversammlung an gerechnet, also

bis zum 6. Hornung 1857 zu erbauen. Wenn nun bis zu diesem Zeitpunkt die konzebirte Linie nicht erstellt ist, so fragt es sich, wie alsdann die Rechtsverhältnisse der Gesellschaft gegenüber dem Kanton Neuenburg sich gestalten. Alle diese Fragen deuten darauf hin, daß in nicht weit entfernter Zeit neue Verhältnisse eintreten dürften, die unter ganz veränderter Sachlage ein neues Eintreten der Bundesbehörden in alte oder neue Gesuche zur Folge haben könnte.

In der Aussicht auf diese Eventualitäten haben wir nicht geglaubt, auf einfache Nichtgenehmigung des Art. 1, Ziffer 2 der Konzession, der die Bahnverlängerung von Neuenburg an die bernische Gränze enthält, antragen zu sollen, und schlagen daher im Art. 2 unsers Beschlußentwurfes nur vor, diese Ziffer 2 zur Zeit nicht zu genehmigen.

In den übrigen Beziehungen liegen gegen die Genehmigung der fraglichen Konzession durch den Bund keine Gründe vor. Einzelne Konzessionsbestimmungen, die den Artikeln 8 bis 14 des Eisenbahngesetzes oder andern Bestimmungen der Bundesgesetzgebung nicht entsprechen, werden wir in dem nachstehenden Beschlußentwurf herausheben und dieselben von der zu ertheilenden Ratifikation ausnehmen.

IV. Beschlußentwurf.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der durch den Großen Rath des Kantons Neuenburg am 23. Wintermonat 1855 an die neuenburgische Gesellschaft der Eisenbahn durch den industriellen Jura ertheilten Konzession für eine Eisenbahn von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg, und von da an die bernische Gränze, in der Richtung gegen Landeron oder in der Richtung gegen Murten oder Laupen;

nach Einsicht der gegen diese Konzession eingereichten Opposition der Konzessionäre für die Eisenbahn von Verrières-Chille-Baumarcus, d. d. 21. und 25. Wintermonat 1855;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852,

beschließt:

Art. 1. Es wird dieser Konzession, unter Vorbehalt der in den Artikeln 2 und 3 bezeichneten Ausnahmen und der in den Artikeln 4, 5, 6 und 7 aufgestellten Bedingungen, die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 2. Der Art. 1, Ziffer 2 der Konzession, betreffend die Bahnverlängerung von Neuenburg an die bernische Gränze wird zur Zeit nicht genehmigt.

Art. 3. Ausgenommen von der Genehmigung sind ferner Art. 27, Lemma 3 und 4, über Posttransporte durch außerordentliche Züge und Omnibusdienste, so weit es sich auf die Erlassung von besondern Strafbestimmungen über Beschädigung der Eisenbahn und Störung ihres Betriebes bezieht, und Art. 35 über Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht.

Art. 4. In Erledigung vom 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. 5. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahnen, für deren Erstellung die vorstehende Konzession, so wie die Konzession des Kantons Neuenburg an die Zentralkommission der Eisenbahn durch den industriellen Jura, vom 23. Wintermonat 1853, ertheilt worden ist, in ihrer Gesamtheit, so weit sie wirklich erstellt worden sind, 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 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt 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 dem letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen 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 25 fache 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 22½fache, 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. 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 Rückauf 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.

Streitigkeiten, die darüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 6. Binnen 12 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn 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. 7. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung, insbesondere die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonat 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Namentlich ist zu bemerken:

- a. die volle Anwendung des Bundesgesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850, soll durch Art. 6 der Konzession keinerlei Beschränkung erleiden;
- b. die Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft durch ordentliche oder außerordentliche Bahnzüge (Art. 28) soll um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen stattfinden;
- c. der Bundesbeschluß vom 19. Juli 1854 über die Zollbefreiung von Eisenbahnbestandtheilen soll durch den Art. 36 der Konzession nicht beeinträchtigt werden.

Art. 8. Dieser Beschluß ist in die eidg. Gesesammlung aufzunehmen und der Regierung des Kantons Neuenburg, der Gesellschaft der Eisenbahn durch den industriellen Jura und den Konzessionären der Verrièresbahn mitzutheilen.

Also den gesetzgebenden Räthen vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Jänner 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Präsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler: **Schiesß.**

Nachtrag.

Seit der Abfassung obigen Berichtes langten folgende weitere Eingaben ein:

1) Zuschrift des Staatsrathes des Kantons Neuenburg, vom 3. Dezember 1855, worin diese Behörde den von ihren Delegirten Herren

Humbert und Ladame eingegebenen Bericht in allen Theilen bestätigt; im Weiteren dann zur Rechtfertigung der Behörden des Kantons auf die Souveränität der Kantone im Eisenbahnwesen, so weit sie nicht durch das Bundesgesetz vom 28. Heumonats 1852 beschränkt, sich beruft und am Schlusse um eine beförderliche Entscheidung der Frage durch den Bundesrath im Interesse des Unternehmens und der Pazifikation des Kantons nachsucht.

2) Zuschrift des Administrationsrathes der Eisenbahngesellschaft des industriellen Jura, vom 4. Dezember 1855, worin auf die Oppositionsschrift der Konzessionäre der Verrièresbahn eingetreten wird und einige Angaben derselben zu widerlegen oder zu berichtigen versucht werden und ebenfalls auf baldige Entscheidung gedrungen wird.

Diese Zuschriften veranlassen keine Aenderung an dem bevorstehenden Berichte und Antrage und werden deshalb den übrigen Akten beigelegt.

Beschluss

des Grossen Rathes des Kantons Zürich, betreffend Ertheilung einer Konzession für die Fortsetzung der Glattthal-Eisenbahn.

(Vom 20. Chriimonat 1855.)

Der Grosse Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,
nach Einsicht eines vom 22. Wintermonat 1855 datirten Gesuches der Glattthal-Eisenbahngesellschaft um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung der Glattthal-Eisenbahn von Uster bis an die südöstliche Kantonsgrenze zum Behufe des Anschlusses an die Südbahn,

beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird der Glattthal-Eisenbahngesellschaft unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonats 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während 30 Jahren, vom 1. Jenner 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn von Uster nach der südöstlichen Kantonsgrenze selbst auszuführen noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Eisenbahn von La Chaux-de-Fonds nach Neuchâtel und von da an die bernische Gränze. (Vom 7. Januar 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.01.1856
Date	
Data	
Seite	75-87
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 811

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.