

## Bericht und Antrag

der

ständerräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Tessiner-  
bahnen.

(Vom 17. November 1865.)

---

### Tit. I

Ihre Kommission findet sich in der Lage, folgenden Antrag zu stellen:

„1. Die Behandlung der Vorlage des Bundesrathes vom 6. November 1865, betreffend die Tessinerbahnen, sei bis zum nächsten Zusammentritt der Bundesversammlung verschoben.

„2. In der Zwischenzeit bleibt sowohl der Beschluß der Bundesversammlung vom 31. Juli 1863, als derjenige vom 22. Juli 1865, so weit dieser eine allfällige Uebertragung der Konzession für unzulässig erklärt, in Kraft.“

Vor Eröffnung der speziellen Verschiebungsgründe hält es der Berichterstatter nicht für unangemessen, den gegenwärtigen Stand der Sache kurz anzudeuten.

Das Mißtrauen gegen die Konzessionäre, das gleich von Anfang aus den, der Bundesgenehmigung beigelegten, von der frühern Praxis abweichenden Vorbehalten (Art. 4) \*) und hinwieder aus dem Beschlusse der Bundesversammlung vom 22. Juli 1865 deutlich erhellt, \*\*) hat sich durch die seitherigen Vorgänge vollständig gerechtfertigt.

Wir sehen eine von Geldmitteln gänzlich entblößte Gesellschaft im Besitze der Schlüssel zu zwei konkurrirenden Schweizer-

\*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band VII, Seite 594.

\*\*) " " " " VIII, " 481.

Alpenbahnen; sehen die Konzeßionäre in einem Zeitraume von dritthalb Jahren zur Aufrechthaltung ihres Kredites neue Gesellschaften bilden unter vielversprechenden Namen: International Contractors-Company, Zentral-Europäische Eisenbahngesellschaft u. s. w.

Nebenher wird der Konzeßionsakt vom Bauunternehmer Holden gegen ein Darlehen von 1600 Liv. Sterl. einem Londoner-Bankinstitut angetragen; später erwirbt ein anderer Bauunternehmer (Genazzini) die wichtigsten, die Lebensfähigkeit der Tessinerbahnen geradezu bedingenden Konzeßionsrechte.

Nur unter den Auspizien einer Londoner-Finanzgesellschaft (The financial corporation) kann der vorgeschriebene Finanzausweis, jedoch lange nach Ablauf des Termins und in ungenügender Weise geleistet werden, so zwar, daß die Genehmigung nur bedingt vom Bundesrath ausgesprochen wird.

Und heute — nachdem von der ganzen Bahnunternehmung, die nach genauen Berechnungen über 90 Kilometer Gesamtlänge hat, und deren Kosten bei 30 Millionen Franken betragen, erst ungefähr  $1\frac{1}{2}$  Million verbaut und kaum etwas mehr als  $\frac{1}{10}$  der konzeßierten Bahnlinien in Angriff genommen ist; heute erklären der tessinische Staatsrath, der Bundesrath und der Vertreter der Gesellschaft, Herr Gavey, selber, daß der Konzeßionsinhaber, die Centraleuropäische Eisenbahngesellschaft, in großer ökonomischer Bedrängniß und unfähig sei, ihren Verpflichtungen nachzukommen, wofern sie nicht sich neue Hülfsmittel verschaffen kann.

Zwar wird auch dem Staatsrath von Tessin ein Theil der Schuld daran beigemessen, daß die Arbeiten nicht im Verhältnisse zu den konzeßionsgemäßen Baufristen gefördert wurden, indem er die vom Unternehmer Villa angeregte Abänderung eines bereits genehmigten Tracestückes noch nicht gutgeheißen habe.

Wir überlassen es dem tessinischen Staatsrathe, welcher bis jetzt darüber noch nicht einvernommen ist, von dem scharfen Tadel sich zu reinigen, der diesfalls in der bundesrätlichen Botschaft\*) gegen ihn ausgesprochen wird, und treten demalen auch nicht auf die Erörterungen ein, ob in jenem von der Gesellschaft leicht zu beseitigenden Hemmnisse wirklich, wie der Bundesrath behauptet, höhere Gewalt erblickt werden könne.

Ob schon nach dieser angedeuteten Sachlage der Antrag sich unschwer begründen ließe, daß, in Anwendung des bekannten Art. 4 des Bundesgenehmigungsbefchlusses, die bereits im letzten Sommer vom Ständerath beschlossene und von der nationalrätlichen Kommissionsmehrheit beantragte Konzeßions-Erlöschung hierorts neuerdings auszusprechen sei, so

\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1865, Band III, Seite 927.

wollte Ihre Kommission noch nicht zu einem solchen, die Interessen der Gesellschaft aufs Empfindlichste berührenden Beschlusse jetzt schon drängen.

Nachdem Sie heute der vom Nationalrathe ausgesprochenen Ver- tagung auf nächsten Frühling (Hornung resp. März) bereits zugestimmt haben, kann eine einfache Verschiebung, wie Ihre Kommission vor- schlägt, weder einen erheblichen Verzug in die Erledigung dieser Sache, noch Gefährde oder Nachtheil bringen.

Wird ja der Bundesrath die in dieser Beziehung vorsorgenden Bundesbeschlüsse vom 31. Juli 1863 und 22. Juli 1865 auch ohne die von ihm nachgesuchte Einladung in Anwendung bringen.

Bis dahin ist alsdann auch den Parteien Gelegenheit geboten, sich in zwei Richtungen näher auszuweisen.

Der tessinische Staatsrath wird inzwischen, wofern er wirklich mit seinen konzeSSIONsmäßigen Pflichten im Rückstand sich befinden sollte, das Versäumte auch ohne spezielle Aufforderung nachholen.

Die KonzeSSIONäre aber mögen diesen letzten Aufschub dazu be- nutzen, um dem im Bundesrathsbeschlusse vom 22. Juli abhin enthalte- nen, hissdahin aber unberücksichtigten Auftrage bestens nachzukommen: „genaue Aufschlüsse mit den nöthigen urkundlichen Belegen über den Stand der Geldmittel, sowie über die behauptete Formation einer neuen (zur Zeit noch namens- und heimathlosen) Gesellschaft vorzulegen.“

Wenn der Bundesrath durch seinen Antrag gleichfalls den End- entscheid auf einen spätern Zeitpunkt hinausrücken will, so geschieht dies unter Voraussetzungen und in einer Weise, womit Ihre Kommission nicht einverstanden sein kann.

Der bundesrathliche Antrag geht von der deutlich ausgesprochenen Annahme aus, daß gegenwärtig der äußerste Fall noch nicht vorliege, in welchem die Bundesversammlung die Konze- sion erloschen erklären könne.

Dieser Antrag bedingt demnach schon eine materielle Untersuchung und Würdigung vieler verschiedener Thatsachen und Verhältnisse, ja so- gar den Entscheid der streitigen Kardinalfrage des vorliegenden Eisen- bahnstreits.

Dieser Streitpunkt sammt allen damit zusammenhängenden Momenten, welche eine ruhige und reifliche Erdaurung erfordern, kann und soll nach unserm Vorschlage zur Zeit gänzlich i n t a k t belassen werden.

Indem wir es für ungeeignet halten, heute noch in dieser oder jener Weise auf den Gegenstand selbst einzutreten, in einem Mo- mente, wo die Bundesversammlung nach langwierigen Revisionsberathun-

gen ermüdet und die beiden Rätthe bereits die Vertagung beschlossen haben, empfehlen wir Ihnen schließlich die Annahme unsers, dem Hauptentscheide in keiner Richtung präjudizirenden Verschiebungsantrages.

Bern, den 17. November 1865.

Namens der Kommission,  
Der Berichterstatter:  
**Renward Meyer.**

---

Note. Die Angelegenheit der Tessiner Eisenbahnen ist auf eine spätere Session verschoben worden.

## **Bericht und Antrag der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Tessinerbahnen. (Vom 17. November 1865.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1865             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 55               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 23.12.1865       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 118-121          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 004 988       |

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.