

## Bericht

der

ständerräthlichen Kommission betreffend die Ligne d'Italie.

(Vom 17. Dezember 1872.)

### Tit. I

Die Kommission, welche Sie mit dem Untersuch und der Begutachtung vorliegender Rekursangelegenheit betraut haben, hat keine Mühe gescheut, sich in das reichhaltige Material der Akten hineinzuarbeiten, anerkennend die grosse Tragweite, welche Ihre Schlussnahme in verschiedener Richtung haben wird. Auf der einen Seite ist nicht zu übersehen, welche wichtigen Konsequenzen damit verbunden sind, wenn die ertheilte Conzession als dahingefallen erklärt wird, da in Folge dessen laut Concessionsakt die Bahn auf gerichtliche Versteigerung gebracht werden muss, und möglicherweise der Konkurs der bestehenden Gesellschaft eintritt. Auf der andern Seite sind die Folgen aber gleichfalls von ganz erheblicher Bedeutung,

für den Staat, oh er den Bau und Betrieb einer Gesellschaft länger anvertrauen soll, die nicht mehr im Stande wäre, ihre Verpflichtungen zu erfüllen,

und für die Aktionäre selbst, ob ein Zustand länger geduldet werden solle, der mangels der benötigten finanziellen Mittel für Vollendung der Bauten wie für den Betrieb nur noch eine grössere Entwerthung der Bahn und damit eine noch grössere Entwerthung der Obligationen und Aktien zur Folge haben müsste.

Von allen Seiten betrachtet, handelt es sich daher um grosse, wichtige Interessen, die in Frage kommen, und die es zur Pflicht machen, die Angelegenheit sorgsam und allseitig zu prüfen.

Es hat nun zwar der Staatsrath von Wallis vor Allem dem Verwaltungsrath der Ligne d'Italie die Legitimation bestreiten wollen, gegenüber dem Beschlusse des Bundesrathes an die Bundesversammlung rekurriren zu dürfen, aus dem Grunde, besagter Verwaltungsrath könne sich nicht darüber ausweisen, dass er derzeit noch die Ermächtigung besitze, Namens der Gesellschaft der Ligne d'Italie zu handeln;

seit dem Jahre 1869 habe keine Generalversammlung der Aktionäre mehr stattgefunden und es sei daher die Amtsdauer des Verwaltungsrathes im Januar 1872 erlösen, weil diese Amtsdauer laut Statuten jeweilen nur 3 Jahre betrage.

Herr von La Valette wurde wiederholt aufgefordert, schon mit Note des Staatsrathes von Wallis vom 18. Mai 1872, wie durch Beschluss des Bundesrathes vom 14. Oktober 1872, einen authentischen Auszug aus dem Protokoll der Gesellschaft der Ligne d'Italie einzureichen, enthaltend die Namen des Verwaltungsrathes.

Herr von La Valette hat diesem Begehren nie entsprochen, sondern nur darauf sich berufen, dass in Folge seiner Auffassung die Vollmachten der seiner Zeit eingesetzten Verwaltungsmitglieder wenigstens in ihrer Mehrzahl noch fort dauern.

Die Kommission ist der Ansicht, dass wegen Mangels der Legitimation die Verweigerung, in die Behandlung des Rekurses überhaupt einzutreten, in einer derart wichtigen Angelegenheit, wie die vorliegende, nur dann ausgesprochen werden dürfte, wenn durch nähere Untersuchung der Beweis wirklich erbracht worden wäre, dass der derzeit noch funktionirende Verwaltungsrath nicht mehr berechtigt sei, die Interessen der Gesellschaft der Ligne d'Italie Dritten gegenüber zu vertreten.

Ein solcher förmlicher Beweis ist jedoch nicht erbracht und finden wir uns auch nicht veranlasst, den Verschiebungsantrag zu stellen, auf einen solchen Untersuch zu dringen, weil wir der Ansicht sind, dass die Angelegenheit materiell entschieden werden kann, ohne dass irgend welche Interessen gefährdet werden. Ueberdies darf berücksichtigt werden, dass die Gesellschaft der Ligne d'Italie jedenfalls derzeit noch nicht förmlich aufgelöst ist und auch nicht behauptet wird, dass ein anderer Verwaltungsrath eingesetzt worden, der beauftragt sei, die Interessen der Gesellschaft zu ver-

treten, wofür auch in den Akten nicht die mindeste Spur liegen würde, dass solches geschehen wäre.

Wir legen daher auf diese Frage der Legitimation kein weiteres Gewicht und erlauben uns, in die Materie der Sache selbst einzutreten:

Durch Bundesbeschluss vom 20./21. Dezember 1854 wurde der Aktionärgesellschaft der Ligne d'Italie die Konzession ertheilt zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bouvet-Sitten-Brieg-italienische Grenze und Bouveret-St. Gingolph.

Nachdem die Strecken Bouveret-Massonger-Sitten erstellt und dem Betrieb übergeben waren, erklärte die Generalversammlung genannter Aktionärs 11 Jahre später mit Beschluss vom 30. Juni 1865 sich ausser-Stande, ihren Verpflichtungen weiter nachzukommen.

Mit Verfügung vom 3. Juli 1865 legte nun der Staatsrath von Wallis im Interesse des Fortbetriebes der Strecken Bouveret-Massonger-Sitten die Bahn unter Sequester, worauf der Konkurs über die Gesellschaft ausbrach.

Während des Konkurses wurde der Betrieb unter kantonaler Verwaltung fortgeführt. Das von der Masse beauftragte Syndikat suchte die Bahn mit dazu gehörigem Material zu veräussern, zu welchem Zwecke vom Grossen Rathe des Kantons Wallis unterm 17. Februar 1866 ein neues Pflichtenheft aufgestellt wurde.

Nach verschiedenen erfolglosen Versteigerungen erfolgte endlich der Zuschlag der Bahn am 15. Juli 1867 an den Herrn von La Valette Namens einer neuen internationalen Gesellschaft der Ligne d'Italie, der von der Bahn Besitz nahm, in Folge dessen der Sequester vom Staatsrath von Wallis aufgehoben wurde.

Den 23. November 1867 wurde sodann vom Grossen Rath das Pflichtenheft für die neue Gesellschaft definitiv festgesetzt und kam letztere bei der Bundesversammlung um die Genehmigung der Konzession ein.

Schon damals hat aber der Ständerath, der die Priorität in Sachen hatte, in Uebereinstimmung mit dem Berichte des Bundesrathes, gewisse Bedenken gegen sofortige Ertheilung der Konzession geäussert.

Der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1867 ging daher dahin, der Bundesrath sei ermächtigt, die Genehmigung zu ertheilen, sobald die fraglichen Bedenken gehoben seien, und unter der weitem Bedingung, dass ein die Interessen der Eidgenossenschaft

rücksichtlich der Rhonekorrektion sichernder Zusaz aufgenommen werde.

Es dauerte nun längere Zeit, bis die neue Gesellschaft im Falle war, den Bundesrath zu beruhigen und besonders auch den Kaufpreis der Bahn zu bezahlen.

Unterm 15. Mai 1868 wurde sodann vom Bundesrathe, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1867, der neuen Gesellschaft gegenüber die Konzessionsgenehmigung ausgesprochen, jedoch unter folgenden im Beschlusse ausdrücklich enthaltenen Bedingungen:

„Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die noch zu erstellenden Strecken der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, dass widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für das vorliegende Pflichtenheft erlischt.“

„Art. 4. Es soll allen Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, sowie der sämtlichen einschlägigen Bundesgesetze u. s. w. durch die Bestimmungen des vorliegenden Pflichtenheftes in keiner Weise Eintrag geschehen.“

Die Fristen, welche zur Vollendung der verschiedenen noch zu erbauenden Strecken vorgeschrieben waren, sind laut Pflichtenheft folgende:

Für die Streke	Sitten-Siders	=	1 Jahr,
„	„	„	Siders-Leuk = 2 „
„	„	„	Leuk-Viége = 3 „
„	„	„	Viége-Brieg = 4 „

Den 15. November 1868 war die Frist verstrichen, bis zu welcher die neue Gesellschaft den nöthigen Finanzausweis dem Bundesrath hätte vorlegen sollen, ohne dass solche Bedingung erfüllt worden wäre.

Eine daherige erste Mahnung des Bundesrathes blieb ohne Beantwortung.

Am 7. Februar 1869 machte die Gesellschaft dem Bundesrathe die Mittheilung, dass die angeordnete französische Subscription (Obligationen) gedeckt und damit das Kapital für die Fortsetzung vorhanden sei.

Am 18. Februar 1869 fand der Bundesrath diesen Ausweis nicht als genügend, blieb aber wieder ohne Antwort.

Erneute Aufforderung Seitens des Bundesrathes den 5. Mai 1869 mit der Androhung, dass bei Nichtbeachtung der Mahnung die Rückziehung der Bundesgenehmigung in Aussicht gestellt werde.

Herr von La Valette fand, es sei dies eine sonderbare Aufforderung des Bundesrathes, dass von der Gesellschaft ein weiterer Finanzausweis verlangt werde, indem die Streke Sitten-Siders vollendet und die Streke Siders-Leuk in Angriff genommen sei; überdies seien 62,000 Obligationen gezeichnet zu Fr. 240.

Auch der Staatsrath von Wallis fand diesen Ausweis merkwürdigerweise für genügend, nicht aber der Bundesrath, welcher dem Konzessionär einen neuen Termin auf 1 Monat zu einer Vorlage des Finanzausweises wenigstens für die Streke bis Visp stellte.

Die Gesellschaft antwortete, sie halte sich zu weiterem Ausweis nicht verpflichtet. Indessen sei die Gesellschaft bereit, durch ihre Bücher über die Subscription von 62,000 Obligationen, und in Folge dessen über die Fortführung des Unternehmens durch Erstellung der erforderlichen Arbeiten auf der Streke Siders-Leuk innerhalb der durch das Pflichtenheft bestimmten Frist sich auszuweisen.

Sie verpflichtete sich ferner, keine weiteren Arbeiten vorzunehmen, ohne die für die Vollendung dieser Streke erforderlichen Kapitalien zu reserviren.

Dagegen müsse die Gesellschaft verlangen, dass der Kanton Wallis Gewähr leiste, dass mit der Vollendung der Streke Leuk die Vorschriften des Art. 3 der Bundesgenehmigung als erfüllt erklärt und so der Konzession definitiver Bestand gesichert werde.

Der Bundesrath beschloss am 9. Juli 1869 sodann:

Von einem Ausweis für gehörige Fortführung des Unternehmens der Ligne d'Italie wenigstens bis Visp könne nicht abgegangen werden. Dagegen sei der Bundesrath bereit, diesen Nachweis als geleistet anzusehen, unter folgenden Bedingungen:

- a. Vorlage des Registers und Ausweis, dass 62,500 Obligationen definitiv gezeichnet seien;
- b. Verpflichtung zur Beförderung der Arbeiten auf der Streke Siders-Leuk zur Betriebseröffnung am Termin laut Pflichtenheft;

- c. keine andern Arbeiten auszuführen, ohne die hiefür benötigten Kapitalien zu reserviren;
- d. innert 2 Monaten die Baupläne für Leuk-Visp mit der Regierung von Wallis definitiv zu vereinbaren;
- e. Die Regierung von Wallis übernimmt die Pflicht, sofort nach genehmigtem Bauplan Leuk-Visp zur Ausführung des Durchstichs bei Leuk und Tourtemagne zu schreiten.

Die Gesellschaft erklärte, den Bedingungen nachzukommen; ebenso der Staatsrath von Wallis; Herr de Weck, der Beauftragte des Ministers Kern, bestätigte nach Untersuchung der Bücher, dass die 62,500 Obligationen definitiv gezeichnet seien; der eidgenössische Inspektor der Rhonekorrektur erklärte, dass am 23. Dezember der Delegirte des Verwaltungsrathes die Pläne zur Streke Siders-Weissgeplätt unterzeichnet, und dass für die Streke Susten bis Visp eine Konvention mit Normalien festgestellt worden.

Der Bundesrath beschloss auf diese Erhebungen und die gemachten Zusicherungen, dass dem Begchren um Ausweis für die Ausführung des Bauunternehmens ein Genüge geleistet sei.

Es war das ein vorläufiger Abschluss, unter der Gewährigung, dass die Gesellschaft den Bedingungen betreffend Vollendung der Streke Siders-Leuk innerhalb Termin laut Pflichtenheft (bis 15. Mai 1870) nachkomme und die 3. Bedingung (litt. c, Reservirung der Kapitalien) erfüllen werde.

Diese Bedingungen, an deren genaue Erfüllung die Genehmigung der Konzession geknüpft worden, wurden nun von der Gesellschaft nicht erfüllt.

Um, gegenüber der dahingigen Beschwerde des Staatsrathes von Wallis, sich klares Licht zu verschaffen, ordnete der Bundesrath eine Expertise an, bestehend aus dem Herrn Oberingenieur Koller, mit Rücksicht auf den Stand der Eisenbahnarbeiten, und dem Herrn Oberingenieur Blotnizki, bezüglich der mit dem Eisenbahnbau in Verbindung stehenden Rhonekorrektionsarbeiten.

Das Gutachten beider Experten ging dahin, dass die Gesellschaft der Ligne d'Italie den ihnen obgelegenen Verpflichtungen nicht nachgekommen sei.

Die Streke Siders-Leuk, 10 Kilometer Länge, hätte laut Pflichtenheft und berechnet vom Tage der Bundesgenehmigung an (15. Mai 1868) im Mai 1870 vollendet und dem Betrieb übergeben sein sollen. Es war dies nicht geschehen; bis Mai 1870 waren auf

dieser Streke nur Fr. 300,000 verwendet worden, während der Voranschlag auf Fr. 2,800,000 lautet.

Mit Rücksicht auf den ausgebrochenen deutsch-französischen Krieg und die nachherige Pariser Revolution war der Gesellschaft der Termin zur Vollendung dieser Arbeiten bis Juni 1871 und später noch bis Juli 1872 angeboten worden; auch diese Termine konnten von der Gesellschaft nicht eingehalten werden.

Laut Expertise fehlen auf der Streke Siders-Leuk sogar derzeit noch bedeutende Erdarbeiten und sind überhaupt erst  $\frac{1}{3}$  der Kosten des Voranschlages verwendet (Fr. 895,855).

Die Streke Leuk-Visp war zwar auf Kosten der Gesellschaft vom Kanton Wallis laut Separatvertrag vom Mai 1869 zum Bau übernommen worden, mit Rücksicht darauf, dass der Eisenbahndamm theilweise gleichzeitig als Schuzbaute gegen die Rhone dienen soll. Die Gesellschaft hatte aber übernommen, je nach Stand der ausgeführten Arbeiten, alle 3 Monate Abschlagszahlungen von  $\frac{2}{3}$  der ausgelegten Summen daran zu leisten — war jedoch mit diesen Abschlagszahlungen im Rückstand geblieben.

Die Vollendung der Stationen von Bouveret bis Sitten hatte gleichfalls noch nicht stattgefunden. (Zur Vollendung sämtlicher Bauten bedarf es nach eigener Anerkennung des Herrn von La Valette noch 4 Millionen, nach Angabe des Staatsrathes von Wallis, die glaubwürdig scheint, noch 8 Millionen.) Der Unterhalt der in Betrieb gesetzten Strecken war höchst mangelhaft, eben weil man die Betriebseinnahmen, anstatt auf den Unterhalt der Bahn, auf den Bau der noch nicht ausgeführten Strecken verwandte.

Das gezeichnete Obligationenkapital betreffend, stellte sich heraus, dass von den 62,500 Obligationen 25,000 in einer Hand ruhten, welche die bezüglichen Zahlungen nicht hatte leisten können, offenbar eine fingirte Zeichnung, wie es in andern Aktien-Unternehmungen auch schon geschehen, um die Behörden hinsichtlich eines zu fordernden Ausweises stattgehabter vollständiger Zeichnung zu täuschen. Nicht einmal für die Streke Siders-Leuk, die doch im Mai 1870 schon hätte dem Betriebe übergeben werden sollen, hatten die genüglichen Kapitalien aufgebracht werden können, abgesehen von den übrigen Strecken.

Die Expertise erklärt weiter: Es seien keine Vorkehrungen getroffen, um den Bau ernstlich fortzusetzen; Mittel seien keine mehr dafür vorhanden, da die Reineinnahmen der in Betrieb gesetzten Strecken nicht ausreichen. — Die Strecken Siders-Leuk und Leuk-Visp könnten daher mit den vorhandenen Mitteln nicht mehr vollendet werden.

Ebenso trostlos lautet der Bericht des Herrn Blotnizki, der schliesslich erklärt: Die Ligne d'Italie habe seit den 5 Jahren ihres Bestandes hemmend auf die Rhonekorrektur eingewirkt, indem ihr nicht genügende Mittel zur Erfüllung ihrer Bedingungen zu Gebote gestanden.

Ein ebenso trostloses Bild bieten aber auch die übrigen Verhältnisse der Gesellschaft.

Von den Obligationen sind schon 4 Zinscoupons nicht mehr bezahlt worden.

Den Obligationen wurde eine Auslosung von Fr. 3,500,000 versprochen, aber nie gehalten.

Laut Pflichtenheft sollten 3 Züge laufen; dies geschah beim Winterdienst 1871/72 nicht mehr, da die Gesellschaft erklärte, dass ohne diese Massregel, die eine Ersparniss von circa Fr. 18,000 zur Folge habe, der ganze Betrieb in Frage gestellt sei.

Die Einzahlungen auf die Obligationen sind nicht vollständig erfolgt und deren Kurs enorm gefallen.

Seit dem 23. November 1867 wurde der Generalversammlung keine Rechnung mehr vorgelegt, obwohl diess alle Jahre laut Statuten hätte stattfinden sollen.

Seit dem Jahre 1869 hat überhaupt keine Generalversammlung mehr stattgefunden, so dass man sagen darf, dass man es bei der Ligne d'Italie zwar noch nicht mit einer förmlich aufgelösten, aber mit einer gänzlich desorganisirten Gesellschaft zu thun habe.

Da gegenüber dem Drängen des Staatsrathes von Wallis auf Vollendung der Bauten Herr von La Valette Namens der Gesellschaft immer nur weitere Termine zur Vollendung der Arbeiten begehrt hatte, so entschloss sich der Staatsrath, gegen den Verwaltungsrath der Ligne d'Italie, um selben zur Erfüllung seiner Verpflichtungen anzuhalten, auf dem Wege der Anrufung eines Schiedsgerichtes vorzugehen.

Die Aburtheilung des Schiedsgerichtes verzögerte sich aber. Die daherigen Verumständungen und Gründe sind nicht klar zu Akten gebracht. Ueberhaupt ist die ganze Geschichte bezüglich des angerufenen Schiedsgerichtes und der Einstellung seiner Funktionen etwas mysteriös.

Der Grosse Rath des Kantons Wallis fiel nun auf den Gedanken, einen andern Weg einzuschlagen:

Er beschloss nämlich den 27. Februar 1872: „Die Gesellschaft werde aufgefordert, bis zum 1. Mai 1872 sich über die genügenden Mittel zur Fortführung des Unternehmens auszuweisen und besonders eine Summe von Fr. 1,700,000 für die Streke Siders-Leuk und Fr. 2,300,000 für die Streke Leuk-Visp. — Dieser Ausweis sei zu leisten durch eine Deposition von 4 Millionen bei einem schweizerischen Geldinstitut; — falls solches nicht geschehe, behalte sich der Grosse Rath vor, gutfindend neue Schlussnahmen zu fassen und die Konzession als dahin gefallen zu erklären.“

Mit Schreiben vom 16. März 1872 protestirte die Gesellschaft gegen das gestellte Begehren des Finanzausweises, und nun entspann sich ein gegenseitiger Schriftenwechsel, wobei der Verwaltungsrath der Ligne d'Italie beharrlich an der Behauptung festhielt, dass er zur Erfüllung des vom Staatsrath von Wallis gestellten Begehrens nicht pflichtig, und eine Erledigung der Streitpunkte durch die Staatsgewalt nicht statthaft sei, indem das vom Staatsrath von Wallis selbst angerufene Schiedsgericht in Sachen abzusprechen habe.

Den 5. Juli 1872 stellte dann der Staatsrath von Wallis beim Bundesrath das Begehren:

„derselbe wolle die der Konzession der Ligne d'Italie unterm 15. Mai 1868 ertheilte Genehmigung als dahin gefallen erklären.“

Dieses Begehren wurde dem Verwaltungsrath der Ligne d'Italie unterm 9. Juli 1872 mitgetheilt, mit Fristansetzung zur Vernehmung inner 4 Wochen.

Unterm 4. und 16. August gingen zwei fernere Eingaben des Staatsrathes von Wallis beim Bundesrathe ein, welche wieder der Ligne d'Italie notifizirt wurden.

Am 1. September kam die Vernehmung der Gesellschaft, unterzeichnet von den Herren Rochefoucauld-Liancourt, Comte de La Valette und Bullot, als Delegirte des Verwaltungsrathes der Ligne d'Italie.

Der Bundesrath, nachdem er die schon erwähnten Expertengutachten eingeholt hatte, beschloss nun nach reiflicher Erdauerung der Sache am 19. September 1872:

1. Die Konzession der Ligne d'Italie sei als dahin gefallen zu erklären, gestützt auf die Art. 11 und 18, 2. Satz des Eisenbahngesetzes;

- ° 2. bis zur Vorlage einer neuen Konzession sei der Fortbetrieb der gebauten Strecken gestattet unter Vorbehalt der Einhaltung der einschlägigen Gesezesbestimmungen und unter Verantwortlichkeit des Kantons Wallis.

Dieser Beschluss wurde sowohl dem Staatsrath von Wallis wie dem Verwaltungsrathe der Ligne d'Italie amtlich mitgetheilt.

Mit Schreiben vom 20. und 28. September reichte nun Herr von La Valette gegen den Beschluss des Bundesrathes Rekurs an die Bundesversammlung ein, folgende Begehren stellend:

- (1.) Es sei das Bundesgericht als kompetent zu erklären, in Sachen zu entscheiden, eventuell
- (2.) sei die Angelegenheit an das in der Konzession vorgesehene Schiedsgericht zu verweisen und
- (3.) es wolle die Bundesversammlung der Ligne d'Italie zur Beschaffung des Finanzausweises und der Vollendung der Bauten eine neue Frist festsetzen.

In einer Eingabe vom 28. September 1872 verlangte Herr von La Valette überdiess, der Bundesrath wolle den Vollzug seiner gefassten Schlussnahme, gestützt auf den eingereichten Rekurs, sistiren.

Nach eingeholter Vernehmlassung des Staatsrathes von Wallis fand sich aber der Bundesrath, mit Rücksicht auf die in Frage liegenden öffentlichen Interessen, hiezu nicht veranlasst, verfügte dagegen mit Schlussnahme vom 14. Oktober 1872:

„Der von der Regierung von Wallis unterm 21. September über die Ligne d'Italie angeordnete Sequester bleibe provisorisch in Kraft, und sei die Regierung von Wallis für interimistische Verwaltung verantwortlich; bis zum Entscheide der Bundesversammlung bleibe aber die Ligne d'Italie sammt Zubehör Eigenthum der Gesellschaft, und darf eine Veräusserung derselben ohne deren Zustimmung nicht stattfinden.“

In einem dritten Schreiben berief sich dann Herr von La Valette zur Begründung seines Rekurses auch noch auf Art. 74, Ziff. 16 und 17 der Bundesverfassung, welche Artikel gar nicht hiéher passen, — im Uebrigen ein besonderes, ausführliches Memorial an die Bundesversammlung noch in Aussicht stellend, welches aber trotz der ihm gestellten Termine bis zur heutigen Stunde noch nicht eingegangen ist.

Die Kommission frug sich: ob wegen dieses Umstandes der Entscheid in Sachen aufgeschoben werden solle. Sie musste solches verneinen, weil die Gründe der Einsprache aus den schon bei den Akten liegenden verschiedenen Eingaben des Verwaltungsrathes der Ligne d'Italie sattsam ersichtlich sind, der Verwaltungsrath Zeit genug gehabt hätte, bis heute das in Aussicht gestellte weitere Memoire einzureichen, eine längere Verzögerung aber vom grössten Nachtheile wäre, indem der bestehende provisorische Zustand nicht bis zur Sommersizung 1873 belassen werden kann.

Fassen wir nun die Momente zusammen, auf welche gestützt Herr von La Valette das Vorgehen des Staatsrathes von Wallis, auf dem Wege des Konkursentzuges die Angelegenheit zu erledigen, angefochten hat.

Es geben uns darüber Auskunft seine ausführlichen Eingaben vom 25. April, 16. März und 28. September 1872, neben den schon weiter angeführten Schreiben und noch andern, die bei den Akten liegen.

Sie bestehen in Folgendem:

- (4.) Es sei der Gesellschaft nicht möglich gewesen, die angesetzten Fristen einzuhalten, indem der ausgebrochene deutsch-französische Krieg und die nachherige Revolution in Paris sie daran behindert hätten, was als force majeure zu betrachten sei; — gemäss Art. 9 des Pflichtenheftes werde aber ausdrücklich erklärt:

„dass die an die Nichteinhaltung der Fristen geknüpften Konzessionsverwirkung nicht Plaz greifen kann im Falle, wo der Konzessionär durch gehörig konstatierte Umstände einer höhern Gewalt an der Ausführung seiner Verpflichtungen verhindert worden.“

Der Staatsrath von Wallis habe selbst anerkannt, dass besagter Krieg als force majeure zu betrachten sei, indem mit Berufung hierauf ihm der Termin zur Vollendung der Arbeiten freiwillig auf Juni 1871 habe verlängert werden wollen, welcher Termin aber zu kurz gewesen und er daher berechtigt sei, von dem Schiedsgericht oder der Bundesversammlung die Festsetzung einer längern Frist zu verlangen.

Ueberdiess trage der Kanton Wallis an der Nichtvollendung der Streke Leuk-Visp selbst die Schuld, indem er (der Kanton) laut Vertrag die Verpflichtung übernommen, den Bau dieser Streke auszuführen, — derselbe überdiess genüliche Gelder, welche Eigenthum der Gesellschaft seien, in Händen gehabt habe, um daraus

die Summe zu erheben, welche die Gesellschaft als Abschlagszahlungen hätte leisten müssen.

- (5.) Die Gesellschaft sei im Uebrigen auch im Besitze genügenden Vermögens für die Fortführung des Unternehmens; mehr als 20 Millionen seien verbaut, auf diesen Werth hin könne man mit Leichtigkeit durch Ausgabe von Obligationen genügende Kapitalien zur Fortführung des Unternehmens finden, besonders wenn, wie in sicherer Aussicht stehe, die Subsidien von Seite Frankreichs für den Durchstich des Simplon dekretirt werden.

Ein Entzug der Konzession könne übrigens auch nicht mehr stattfinden, nachdem einmal eine grosse Strecke in Betrieb gesetzt sei.

Wir erlauben uns nun, auf diese verschiedenen Gesichtspunkte zu antworten, dabei einige weitere von Herrn La Valette angeführte Momente, welche jedenfalls unerheblich sind, übergehend, indem uns unsere Berichtersattung sonst zu weit führen würde.

1. Von einer Kompetenz des Bundesgerichts, in Sachen abzusprechen, kann jedenfalls nicht die Rede sein, da dessen Kompetenzen in Art. 101 der Bundesverfassung genau formulirt sind, keine derselben aber hier zutrifft.
2. Ueber die Frage, ob der Entscheid in Sachen dem in dem Konzessionsakt vorgesehene Schiedsgerichte überwiesen werden müsse, — werden wir, um Wiederholungen zu vermeiden, bei Behandlung der Frage der Bundeskompetenz sprechen.
3. Das Begehren um Ansetzung einer neuen Frist zur Vollendung der Arbeiten, welche Frist durch die Bundesversammlung anzusezen wäre, entbehrt jeder materiellen und formellen Begründung.

Die Bundesversammlung ist einzig in der Lage, darüber zu entscheiden, ob die seiner Zeit ertheilte Konzessionsgenehmigung als erloschen zu betrachten sei oder nicht, — mit andern Worten, ob der von der Ligne d'Italie gegen den Beschluss des Bundesrathes ergriffene Rekurs begründet sei oder nicht.

4. Von anderer Bedeutung ist dagegen die Frage: ob die Gesellschaft bezüglich Nichteinhaltung der laut Konzessionsakt gestellten Termine für Vollendung der Bauten auf *force majeure* sich berufen könne, — und ob im Falle solcher Einrede das laut Konzessionsakt vorgesehene Schieds-

gericht oder nur der Bundesrath kompetent sei, in Sachen zu entscheiden.

In dieser Richtung, wenn allein in Rücksicht fiele, ob die Gesellschaft der Ligne d'Italie sich auf force majeure berufen könne, oder nicht, wäre die Sache schwieriger und jedenfalls der Art, dass verschiedene Meinungen walten könnten.

Es liegt nahe, die Einrede der force majeure als eine zivilrechtliche anzusehen, welche demgemäss auch nur durch eine richterliche Behörde entschieden werden darf. Das um so mehr, wenn man die Art. 7, 8, 9 und 57 des Pflichtenhefts der Ligne d'Italie in Würdigung zieht.

Andererseits wäre nach Ansicht der Kommission übrigens sehr zweifelhaft, ob die Gesellschaft zur Einrede der force majeure materiell berechtigt wäre. Es steht fest, dass laut Pflichtenheft die Streke Siders-Leuk bis Mai 1870 hätte dem Betrieb übergeben werden sollen. Zu jener Zeit war der deutsch-französische Krieg noch nicht ausgebrochen.

In wiefern die Absendung eidgenössischer Experten zur Festsetzung der Pläne Sitten-Leuk für die Gesellschaft ein Entschuldigungsmoment bilden könnte wegen Nichteinhaltung der ursprünglichen und verlängerten Bautermine, wollen wir dahin gestellt sein lassen, indem auch über diesfalsige thatsächliche Momente die Akten nicht die genügende Auskunft geben.

Uebrigens, um wieder auf die eingewendete force majeure die Rede zu bringen, war nach Friedensschluss im März 1871 der Gesellschaft erneut ein längerer Termin zur Vollendung eingeräumt worden, und zwar bis Juni 1871, hernach bis Juli 1872, ohne dass die Gesellschaft auch diesen Termin hatte einhalten können, während doch andere Aktiengesellschaften in der Schweiz und Deutschland gerade von dem Friedensschluss an (März 1871) mit grossem Erfolge Unternehmungen gegründet und vollendet und die genügenden Gelder dafür auf dem Geldmarkte gefunden hatten. Warum sollte dies nicht auch der Verwaltung der Ligne d'Italie möglich gewesen sein, wenn sie eine Verwaltung gewesen wäre, die Zutrauen genossen hätte?

Auch die materielle Begründung der Einrede der force majeure erscheint daher der Kommission als eine höchst zweifelhafte und können wir dies Kapitel um so mehr bei Seite legen, da

5. ganz unzweifelhaft der Staatsgewalt das Recht zustehen muss, und wirklich auch zusteht, im Falle eine Gesell-

schaft sich über den Ausbau und Betrieb einer Bahn nicht genügend auszuweisen im Falle ist, hinsichtlich der benötigten Finanzen, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

Bei jeder Konzession, die der Bund genehmigt, wird der ausdrückliche Vorbehalt bezüglich der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes. — Dies war auch bei der Konzessionsgenehmigung der Ligne d'Italie ausdrücklich der Fall, laut Art. 4 des dahingegen Beschlusentwurfes vom 11. Dezember 1867.

Der Art. 11 des Eisenbahngesetzes knüpft an den Mangel eines genügenden Finanzausweises die Androhung des Verlusts der Konzessionsgenehmigung.

Der Art. 18, 2. Satz des gleichen Gesetzes erklärt zudem:

„Die Entscheidung über die Zulänglichkeit des gemäss Art. 11 von den Eisenbahnverwaltungen über die gehörige Fortsetzung einer Eisenbahnunternehmung zu leistenden Ausweises steht dem Bundesrath zu.“

Die Entscheidungsbefugniß ist daher diesfalls ausdrücklich der Staatsbehörde vorbehalten, und kann daher der Konzessionär, die Frage des Finanzausweises betreffend, nicht ein Schiedsgericht anrufen.

Unrichtig ist auch, dass diese Bestimmung nur auf solche Eisenbahnen Anwendung finde, bei denen die Arbeiten erst begonnen und nicht schon einzelne Strecken in Betrieb gesetzt worden, wie hier. Die einfache Hinweisung auf den schon vom Bundesrath, resp. dem Departement des Innern, zitierten Kommissionsbericht zu Art. 11 des Eisenbahngesetzes genügt, um darzuthun, dass man mit jener Vorschrift dem Bunde die Mittel in die Hand geben wollte, solid geglaubte Unternehmer, welche die Konzessionsgenehmigung für eine Bahn erhalten, dieselbe aber entweder garnicht in Angriff nahmen, oder wenn sie solche in Angriff genommen hatten, die Arbeiten ins Stocken gerathen liessen — die also den von ihnen gehegten Erwartungen nicht entsprachen, sobald als möglich ohne grossen Nachtheil wieder los zu werden.

Dass im Falle der Begründung des Konzessionsentzugs solcher auch gegenüber den Bahnen statthaft ist, die theilweise schon dem Betriebe übergeben, geht übrigens auch aus Art. 7 und 8 der Konzessionsurkunde der Ligne d'Italie hervor, wo solches ausdrücklich erklärt wird.

Die daherige formelle Kompetenz des Bundes steht daher unbeding fest.

Ebenso anerkennt die Kommission, dass dem Bundesrathe das Recht zugestanden, im vorliegenden Falle von sich aus die Konzession als erloschen zu erklären, weil durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1867 dem Bundesrathe überlassen worden war, die Bedingungen näher festzusetzen, unter welchen die Konzession der Ligne d'Italie zu bewilligen sei, — der Bundesrath diese Bedingungen in seinem Beschlusse vom 15. Mai 1868 festgesetzt, und nun auch das Recht hatte, darüber zu entscheiden, ob die Ligne d'Italie die von ihm gestellten Bedingungen (worunter auch einen in bestimmter Form vorgeschriebenen Finanzausweis) erfüllt habe oder nicht. Selbstverständlich bliebe auch gegenüber einem Beschluss des Bundesrathes der Rekurs an die Bundesversammlung vorbehalten, falls der Beschluss des Bundesrathes materiell nicht gerechtfertigt wäre.

Dass der Konzessionsentzug aber auch materiell aus genanntem Grunde sattsam gerechtfertigt ist, muss die Kommission nach reiflicher Prüfung des Aktenmaterials gleichfalls zugeben, unter Berufung auf ihre daherigen Eingangs gemachten Ausführungen und die erwähnten Ergebnisse der auf Anordnung des Bundesrathes aufgenommenen Expertise.

Die Kommission spricht ihre vollendete Ueberzeugung aus, dass die Ligne d'Italie schon längst nicht mehr im Falle war, den ihr obliegenden Verpflichtungen nachzukommen, was sie ja auch thatsächlich bewiesen hat, und hat dieselbe gegenüber dem langmüthigen Verfahren, das sowohl der Staatsrath von Wallis wie der Bundesrath ihr gegenüber bewiesen hat, sich gewiss nicht zu beklagen.

Im öffentlichen Interesse sowohl, wie im Interesse der desorganisirten Gesellschaft selbst liegt es, dass hier endlich einmal Ordnung geschafft werde. Nicht allein der Verkehr auf fraglicher Linie ist in Frage gestellt, sondern auch die Ehre des Staates ist dabei engagirt.

Die Kommission stellt daher den einstimmigen Antrag:\*)

Der vom Verwaltungsrathe der Ligne d'Italie gegen den Beschluss des Bundesrathes vom 19. September 1872 eingereichte Rekurs sei als unbegründet abzuweisen.

Bern, den 17. Dezember 1872.

Namens der Kommission,  
der Berichterstatter:

**Morel, Ständerath.**

\*) Zum Beschluss erhoben, vom Ständerath am 20. und vom Nationalrath am 23. Dezember 1872.

## Bericht

der

ständerräthlichen Kommission, betreffend Rechnungen über  
Truppenaufgebote, sowie das Kommissariatswesen.

(Vom 18. Dezember 1872.)

Tit.!

Ueber die Rechnung betreffend die Truppenaufgebote von 1870 und 1871 liegen vor: a) mehr denn hundert starke Belegbände, b) die Prozessakten in Sachen des Kriegskommissariats gegen die Lieferanten Dreifuss, Spindler, Böhlen und Schenk, c) ausführliche Tabellen über den Getreide- und Fleischmarkt zur Zeit der Truppenaufgebote, d) Berichte und umfangreiche Gutachten über die in den Magazinen zurückgebliebenen Vorräthe, e) endlich die Generalrechnung mit den speziellen Ausweisen über die Liquidirung der nicht verwendeten Vorräthe, sowie über die Rückvergütungen.

Angesichts dieses so umfangreichen Materials und der so kurz zugemessenen Zeit ist die Kommission zuerst nur mit Zögern und mit Bedenken an die Besprechung des ihr überwiesenen Traktandums herangetreten. Eine genauere Sichtung der erheblichen Punkte bestimmte jedoch die Kommission, unverweilt auf den Gegenstand einzutreten, um so mehr, als bereits der Bundesrath und nachher der Nationalrath die Arbeit im Wesentlichen bewältiget hatten.

## **Bericht der ständeräthlichen Kommission betreffend die Ligne d'Italie. (Vom 17. Dezember 1872.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.02.1873
Date	
Data	
Seite	259-274
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 576

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.