

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. I.

Nr. 10.

1. März 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einkaufsgesühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflichen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Bericht

der

Mehrheit der nationalrätlichen Kommission im Jura- Eisenbahnkonflikt.

(Vom 5. Februar 1856.)

Tit.

Unterm 23. November 1853 ertheilte der Große Rath des Kantons Neuenburg der Jurabahn-Gesellschaft eine Konzession. Den 29. November 1853 bewilligte er eine zweite für die Verrièresbahn.

Diese beiden Konzessionen wurden von der hohen Bundesversammlung (die von Verrières am 6. und die für den industriellen Jura am 8. Februar 1854) ratifizirt und genehmigt.

Der Artikel 1 der Konzession für die Jurabahn lautet:

„Der Große Rath des Kantons Neuenburg ermächtigt die Gesellschaft der Eisenbahn durch den industriellen Jura, und diese letztere verpflichtet sich, als Bestandtheil genannter Bahn und in Verlängerung der Linie Besançon-Brenets, eine Eisenbahn von Les Brenets über Locle und La Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Les Converts, und von da durch das St. Immerthal in die Seelandebene zu bauen.“

Der Art. 1 der Verrièresbahn-Konzession lautet:

„Die Konzession, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Uebereinkunft bildet, umfaßt:

- 1) eine Eisenbahn von der Schweizergränze bei Verrières nach Neuenburg und von Neuenburg nach la Thielle an der Gränze des Kantons Bern;
- 2) eine Zweigbahn, welche gegen den Kanton Waadt in der Nähe von Yverdon (Baumarcus) ausmünden soll.“

Die Konzession der Eisenbahn des industriellen Jura enthält einen Artikel, welcher uns von großer Wichtigkeit in dem vorliegenden Streite zu sein scheint; wir meinen den Art. 31, im 3. Alinea also lautend:

„Im Falle der Konzessionserteilung für eine Zweigbahn, zur Verbindung des Seelandes über das Ruz- oder das Traverserthal 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.“

In Folge dieses Vorbehalts bewilligte der Große Rath von Neuenburg unterm 23. November 1855 der Jura-Eisenbahngesellschaft eine neue Konzession, umfassend:

- „1) eine Eisenbahn von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg 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 Neuenburg 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 Verrièresbahn 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.

Schon vor Genehmigung dieser letztern Konzession durch den neuenburgischen Großen Rath richteten die Konzessionäre der Verrièreslinie eine Bittschrift an denselben, worin sie darlegten, daß diese Konzession, welche damals nur noch ein Gesetzesprojekt war, und welche heute den Konflikt bildet, ihre Rechte beeinträchtige und daß sie dieselben wahren müssen.

Der Große Rath von Neuenburg scheint darauf wenig Rücksicht genommen zu haben; wenigstens erteilte er den Verrièresbahnkonzessionären hierauf keine Antwort.

Den 25. November 1855 legte die Gesellschaft der Verrièresbahn einen Protest beim Bundesrath gegen den Art. 2 der letzten Konzession des neuenburgischen Großen Rathes ein.

Den 28. November 1855 verlangte dagegen die Gesellschaft für die Eisenbahn durch den industriellen Jura die Genehmigung die Konzession vom 23. November 1855.

Hierauf beschloß der Bundesrath unterm 7. Januar 1856, der Bundesversammlung zu beantragen:

es möge der Art. 1, Ziffer 2 der Konzession, betreffend die Verlängerung der Linie Neuenburg an die bernische Gränze zur Zeit nicht genehmiget werden.

Dieser Konflikt wurde unterm 25. Januar 1856 von dem hohen Ständerathe behandelt, mit 28 gegen 9 Stimmen in obigem Sinne des Bundesrathes entschieden und genehmigt.

Der Nationalrath und Ihre bestellte Kommission wollte sich eben mit dem Gegenstand beschäftigen, als den 28. Januar die beiden Herren Ständeräthe Humbert und Lambelet als Mandataren der Jurabahn-gesellschaft dem Bundesrathe eine Erklärung eingaben, dahin lautend, daß sie auf die zweite Alternative der Verlängerung der Eisenbahn Chaux-de-Fond-Neuenburg an die bernische Gränze verzichteten, und den Art. 2 dahin modifizieren:

daß sie die Konzession bloß noch von Neuenburg-Landeron an die bernerische Gränze in der Richtung nach Biel verlangen.

Diese Erklärung enthält den Vorbehalt, daß sie nur dann in diese Modifikation einwilligen, wenn die Konzession für die Verlängerung Neuenburg-Landeron durch die Bundesversammlung bewilligt werde.

Mittelsst Zuschrift vom 29. Januar 1856 der Verrièresbahndirektion an den Bundesrath beharrt diese auf ihrem Protest und glaubt nicht, daß obige Modifikation die mindeste Veränderung an diesem Konflikt bewirkt habe.

Diese neuen Dokumente veranlaßten Ihre Kommission, die Sache an den Ständerath zurückzuweisen, damit er erwäge und entscheide, ob die Deklaration der Jurabahn der Art sei, daß er sich ebenfalls zu einer Modifikation seines Beschlusses vom 25. Januar bewegen fühle.

Den 1. Februar beschloß hierauf der Ständerath mit 24 gegen 14 Stimmen, daß er bei seinem frühern Beschlusse beharre.

In diesem Zustande ist der Konflikt wieder an Ihre Kommission zurückgekommen.

Allgemeine Bemerkungen und Erwägungen.

Gestützt auf den erwähnten Thatbestand, gelangt die Mehrheit Ihrer Kommission nun zu folgenden Betrachtungen und Entschlüssen:

- 1). Da keinerlei Einwendungen in Bezug auf Art. 1 der Konzession vom 23. November 1855 gemacht werden, demselben die Genehmigung zu ertheilen.
- 2). Was dagegen die Konzession, betreffend die Verlängerung (prolongement) von Neuenburg bis an die bernerische Gränze, sei es in der Richtung nach Thielle oder in jener nach Landeron anbelangt, so betrachten wir selbige als so zu sagen identisch, und daher mit Berücksichtigung der Verrières-Konzession vom 29. November 1853, in Verbindung mit dem Art. 34, für unzulässig.

In einer Distanz von circa $1\frac{1}{2}$ Stunden ist das Terrain zwischen Neuenburg und St. Blaise so zusammengedrängt, daß es bloß eine Breite von 300 à 600 Meter bei ganz abschüssigem Boden enthält, daher kaum zwei Eisenbahnen sich auf derselben frei bewegen könnten.

Von St. Blaise bis an die Bernergränze (Thielle oder Landeron) beträgt die Distanz circa eine Wegstunde. Tritt nun der Fall ein, daß die Verrièresbahn am äußersten Ende der Zihl, bei Landeron, den Uebergang in das Bernergebiet suchen und festsetzen würde, wo zu sie nach Art. 34 das Vorrecht besitzt, so kämen auf dieser Strecke die beiden Bahnen in dem Zwischenraume von weniger als einem Kilometer zusammen, deßhalb nicht ernstlich von zwei verschiedenen Bahnen und Ausmündungen die Rede sein kann, weil ohne den mindesten Zweifel beide Gesellschaften auf den gleichen Ausgangspunkt, Vereinigung und Verbindung mit der Centralbahn, in der Richtung nach Biel, hinsteuern werden, wie die bereits gethanen Schritte der beiden Konzeßionäre es satzsam beweisen.

Es läßt sich ferner nicht bestreiten, daß bei einer Konzeßion von zwei Bahnen, bei der kurzen Strecke Neuenburg-Landeron, oder an die Bernergränze, diese Bahnen die gleichen Ortschaften berühren, mehr oder weniger von den gleichen Personen benutzt, eine Menge Konflikte hervorrufen würden und sich sicherlich gegenseitig zu Grunde richten müßten.

Ob eine solche Maßregel im Interesse des schweizerischen Eisenbahnwesens und der Aktionäre, so wie der hohen Regierung des Kantons Neuenburg selbst liegt, müssen wir entschieden verneinen und freimüthig mißbilligen, und geben Ihnen, Tit., ernstlich zu bedenken, ob es nicht höchst gefährlich wäre, ein solches wichtiges Präcedenz in den Annalen der Eisenbahnkonzeßionen aufzustellen? Sicherlich würden sie es später bereuen, und die Folgen würden schwer auf unser Vaterland zurückfallen und seinen moralischen Kredit, seine bekannte Loyalität gefährden.

- 3) Weil die Regierung von Bern unterm 24. November 1852 der Centralbahn ein Privilegium für die Linie Bern-Biel in südlicher Richtung ertheilt hat, so könnte der Fall eintreten, daß beide Gesellschaften in der Richtung nach Biel bauen, die Centralverwaltung aber nur bei Landeron ausmünden wollte. Dabei käme die Verrièresbahn in die Unmöglichkeit, nach dem Kanton Bern zu gelangen. Und wollte sie dann die Regierung dieses Kantons dazu zwingen, so würde dieselbe, nach Art. 17 des eidg. Eisenbahngesetzes, erklären, ein zweiter Eingang in den Kanton Neuenburg liege nicht im Interesse der Schweiz, oder eines bedeutenden Theils derselben.
- 4) Betrachten wir den vorliegenden Konflikt auch von der Seite der Gerechtigkeit und Billigkeit, so müssen wir uns gestehen, daß selbige zu Gunsten der Verrièresbahn sprechen.

Der industrielle Jura hatte zuerst eine Konzeßion nach Locle-Chaux-de-Fonds; er wollte durch das St. Immerthal nach Biel, und nicht über Neuenburg und Landeron. Er hat nur sein Tracé geändert, und will auch nach Neuenburg und Biel über

Landeron. Die Regierung von Neuenburg steht ihr mit drei Millionen Franken Bethheiligung zur Seite, während sie der Verrièresbahn, die doch auch einen bedeutenden Theil des Kantons durchschneidet, und zu deren Gunsten Petitionen mit 6000 Unterschriften vorliegen, keinen Centimen gibt. Während die Regierung der Verrièresbahngesellschaft die Konzession bloß für 99 Jahre ertheilte, erhielt sie die vom Jura mit ändern günstigen Bedingungen, bezüglich Personen- und Waarentaren, auf ewige Zeiten.

- 5) Fassen wir endlich in's Auge, daß das Zustandekommen und Gedeihen beider Bahnen noch wesentlich von dem Umstande abhängt, ob und nach welcher Richtung (Salins-Verrières oder Besançon-les Brenets) die französische Bahn nach dem Kanton Neuenburg ausmünden wird, so ist es im Interesse der Schweiz und Klug, die Verrièresbahn in ihren wohlervorbenen Rechten zu schützen und zur Zeit die doppelte Konzession der Linie Neuenburg-Biel an die bernerische Gränze der Jurabahngesellschaft zu verweigern.

Unser Antrag geht deshalb dahin,

der hohe Nationalrath möge beschließen:

„er trete bezüglich Art. 2 der Konzession vom 23. November 1855 an die Jurabahngesellschaft dem ständeräthlichen Beschlusse bei.“

Dagegen will eine Minderheit von 2 Mitgliedern Ihrer Kommission die sämtlichen Konzessionen zu Gunsten der Jurabahn genehmigen, und wir überlassen es denselben, Ihnen ihre Ansichten vorzutragen.

Bern, den 5. Februar 1856.

Die Mitglieder der Mehrheit der Kommission:

Ed. Blösch.

A. N. Planta.

Wäffler-Ggli, Berichterstatter.

**Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission im Jura-Eisenbahnkonflikt.
(Vom 5. Februar 1856.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1856
Date	
Data	
Seite	193-197
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 843

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.