

B e r i c h t

der

Minderheit der nationalrätlichen Kommission,

betreffend

die Eisenbahnkonzession des Kantons Tessin für die Linien
Chiasso-Biasca und Locarno-Vellenz.

(Vom 30. Juli 1863.)

Tit. I

Die Eisenbahnkonzession, deren Genehmigung die Regierung des Kantons Tessin beim Bunde nachsucht, d. d. 12. Juni d. J., beschlägt eine Linie

Chiasso-Mendrisio-Lugano-Montecenero-Vellinzone-Biasca, mit einer
Zweigbahn Vellinzone-Locarno.

Sie lautet auf eine englische Compagnie, bestehend aus den Herren

J. A. Hallett, Banquier,

D. Dumaney, Banquier,

H. Haggard, Banquier,

H. G. Sillar, Banquier, und

H. A. Holden, entrepreneur de chemins de fer,

welche Gesellschaft Hr. Banquier Sillar, Mitglied derselben, repräsentirt.

Bedingungen der Konzession, welche besonders in Berücksichtigung fallen können, sind:

Art. 1.

Die Bahn ist für einmal auf eine Spur berechnet; die Gesellschaft verpflichtet sich aber, sobald die Entwicklung der Zirkulation ein zweites Geleise nöthig mache, auch dieses herzustellen.

Den KonzeSSIONÄren wird das Recht ertheilt, die Linie von Chiasso an die lombardisch-venetianische Eisenbahn anzuschließen.

Art. 2.

Die KonzeSSION wird auf 99 Jahre ertheilt, nach deren Ablauf alle Rechte und Privilegien aufhören und auf den Staat übergehen, sofern nicht eine neue Verständigung eintritt.

Art. 3.

Die Arbeiten müssen ernstlich innert 6 Monaten nach der Bundesratifikation begonnen und ernstlich ohne Unterbruch fortgesetzt werden.

Die Sektionen Chiasso-Mendrisio-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca müssen innert 3, die Sektion Lugano-Bellinzona innert 5 Jahren nach dem Beginn der Arbeiten vollendet und dem Betrieb übergeben sein.

Art. 6 (Wortlaut).

„Der Gesellschaft wird, unter gleichen Bedingungen, für die KonzeSSION aller andern Eisenbahnlinien im Canton der Vorzug eingeräumt.

„Werden von anderer Seite neue KonzeSSIONen begehrt, so haben die Gesuchsteller zugleich ihre Uebernahmebedingungen und Studien vorzulegen und sich über hinlängliche Mittel für das Unternehmen auszuweisen.

„Die Regierung wird hievon der konzeSSIONirten Gesellschaft Kenntniß geben, unter Anberaumung einer Frist von 3 bis 12 Monaten (je nach der Natur des Bodens und der Wichtigkeit der Arbeiten), damit dieselbe sich über Geltendmachung des ihr gewährten Vorzuges erkläre. Spricht sie sich für dieselbe aus, so hat sie gleichzeitig damit auch die Uebernahmebedingungen und die bezüglichen Studien einzureichen und sich gegenüber dem Staat über den Besitz der für das Unternehmen erforderlichen Mittel auszuweisen.

„Die Regierung ihrerseits übernimmt die Verpflichtung, während der Dauer der gegenwärtigen KonzeSSION keinen Eisenbahnbau zuzugeben, der dem in dieser KonzeSSION behandelten Unternehmen Konkurrenz machen könnte, noch sich mit anderweitigen Linien einzulassen.

„Als solche Konkurrenzlinien werden bezeichnet: die Linie von Bellinzona über Agno nach Varese und diejenige von Bellinzona über Magadino nach der italienischen Grenze.

„Nicht inbegriffen in dieser Einschränkung ist oder sind dagegen die Linie oder die Linien, welche von Biasca (oder Umgegend) aus die Richtung nach dem Alpenübergang nehmen, noch die in Art. 1 erwähnte Verbindung und diejenige von Locarno an die italienische Grenze bei Brissago.

„Vorbehalten bleiben stets die Bestimmungen des Bundesgesetzes und die Rechte der Eidgenossenschaft.“

Art. 16 (Wortlaut).

„Unabhängig von den durch das Bundesgesetz vorgesehenen Rückkaufsrechten wird der Kantonsregierung das Recht eingeräumt, die Bahn mit bezüglichem Material und allen Rechten und Privilegien den KonzeSSIONÄREN zurückzukaufen, sobald die Sektionen Locarno - Bellinzona - Biasca und Chiasso - Mendrisio - Lugano vollendet und dem Betriebe übergeben sein werden, wosfern gleichzeitig eine AlpenbahnkonzeSSION ertheilt sein wird.

„Zu welcher Zeit immer der Rückkauf stattfindet, so ist der Preis nach einer Schätzung gemäß den Bestimmungen der Bundesgesetze vom 1. Mai 1850 und 28. Juli 1852 festzusetzen, wie sie im Bundesrätlichen Beschlusse vom 22. Dezember 1856 bei der Ratifikation des kantonalen KonzeSSIONSaktes vom 4. Dezember 1856 zu Gunsten der deutschschweizerischen Kreditbank in St. Gallen angewendet wurden.*) Wenn immer übrigens die Regierung zum Rückkauf schreitet, so hat sie die Beiträge unverändert einzuhalten, welche die KonzeSSIONÄRE, oder die Gesellschaft oder Andere (!?) betreffend die Eisenbahn und die KonzeSSION festgesetzt haben, und welche zur Zeit des Rückkaufes noch bestehen, immerhin nach Erwahrung ihrer sachlichen Richtigkeit (réalité) und guten Treue.

„Im Rückkaufsfalle hat die Regierung dem Vertreter der Gesellschaft in seinem gesetzlichen Domizil im Kanton eine schriftliche viermonatliche Aufkündigung zuzustellen.“

Art. 22 (Wortlaut).

„Die KonzeSSIONÄRE haben das Recht, eine anonyme Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der fraglichen Linie zu bilden, oder nur den Betrieb und die Verwaltung einer andern Gesellschaft zu übertragen, oder ihr die KonzeSSION ganz oder theilweise abzutreten.“

Art. 23.

Die KonzeSSIONÄRE haben eine Caution von Fr. 400,000 zu leisten.

Art. 25 (Wortlaut).

„Wenn 6 Monate nach der Ratifikation des Bundes die Bauarbeiten auf den beiden Sektionen Chiasso - Lugano und Locarno - Biasca nicht ernstlich in Angriff genommen werden, so ist die von den KonzeSSIONÄREN erlegte Caution dem Staate verfallen und die KonzeSSION erloschen, vorbehaltlich der Bestimmungen in Art. 28 (höhere Gewalt).“

Art. 26.

Wenn innert der bestimmten Fristen oder im darauf folgenden Jahre die Sektionen der in Art. 3 bezeichneten Linien nicht vollendet und dem Betriebe übergeben wären, ist die Gesellschaft zu einer Entschädigung an

*) Siehe eidg. Gesefzsammlung, Band V, Seite 504.

den Staat für eine Summe verpflichtet, welche den Drittel des in Art. 23 bestimmten Depositums für jede nicht vollendete und dem Betrieb nicht übergebene Linie nicht übersteigen soll, die Bestimmung des Art. 23 immerhin vorbehalten.

Wenn 6 Monate nach dem obbezeichneten Jahre die Arbeiten nicht vollendet und die Linien nicht dem Verkehr geöffnet sind, so wird die Konzession null und nichtig.

Art. 27 (Wortlaut).

„Wenn die begonnenen Bauarbeiten für die Dauer eines Jahres unterbrochen würden, so erlischt gegenwärtige Konzession, und für die Kantonregierung tritt die Befugniß ein, die ausgeführten Bauten, welche durch eine andere Gesellschaft vollendet werden können, öffentlich zu versteigern und den Erlös der außer den Besitz gestellten Gesellschaft zu behändigen, nach Abzug einer Summe im Betrage des in Art. 23 erwähnten Depositums, falls dieses bereits zurückgegeben wäre. In diesem Falle verbleibt der Cautionsbetrag (den Art. 28 vorbehalten) Eigentum des Staates.“

Zusatzartikel (30) (Wortlaut).

„Die Gesellschaft verpflichtet sich, Studien für einen Alpenübergang vornehmen zu lassen und bei den beteiligten Staaten die nöthigen Unterhandlungen einzuleiten, um sodann binnen 2 Jahren nach der Bundesratifikation der gegenwärtigen Konzession für diesen Alpenübergang einen Uebernahmenvorschlag vorlegen zu können.“

„Wenn die Gesellschaft die Konzession für einen Alpenübergang erlangt, so kann sie vom Kanton Tessin kein pekuniäres Opfer für diesen Zweck ansprechen.“

Die übrigen Bestimmungen sind ähnlich den in anderen Konzessionen vorkommenden Cautelen und Garantien.

Unter'm 15. Juli übermittelt der Bundesrath die Konzession. Die Botschaft sagt darüber:

„Wir haben in der Konzession nichts gefunden, was den Interessen der Eidgenossenschaft und speziell den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852, sowie den sämmtlichen einschlägigen Bundesgesetzen zuwiderliefe.“

Einzig die Bedingungen des erwähnten Art. 6, womit der Gesellschaft ein Vorrecht bei Ertheilung fernerer Eisenbahnkonzessionen im Canton eingeräumt und die Nichtgestattung von Konkurrenzbahnen, als welche die Linien von Bellinzona über Agno nach Varese und über Magadino an die italienische Grenze speziell bezeichnet sind, veranlassen den Bundesrath zu folgenden Bemerkungen:

„Da nach Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath

1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft solche Ausschlußbestimmungen und Vorrangszusicherungen für den Bund nicht verbindlich sein können, so erachten wir für nothwendig, dießfalls einen Vorbehalt in die Genehmigungsakte aufzunehmen, wie es übrigens auch in dem Bundesbeschlusse betreffend die Neppischaubahn, bei Genehmigung der Konzessionen für die Linien Bern-Bröschenbrunnen, Freiburg-Lausanne zc. und in neuester Zeit für die Linie Altstätten (Zürich)-Zug-Luzern geschehen ist.“

Die Botschaft fährt dießfalls fort:

„Wenn auch in der vorliegenden Konzession die Rechte des Bundes schon im Allgemeinen gewahrt sind, so hielten wir es im Hinblick auf Art. 17 und 19 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonath 1852 für angemessen, dießfalls noch einen ausdrücklichen Vorbehalt in den Entwurf des Genehmigungsbeschlusses aufzunehmen.“

„Es schien uns dieß um so nothwendiger, als fragliche Eisenbahn für die gesammte Schweiz eine ganz besondere Bedeutung hat, indem es sich hier nicht nur um einen gewöhnlichen Anschluß an auswärtige Bahnen handelt, sondern um Erstellung einer künftigen Alpenbahn, welche in Artikel 8 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und dem Königreiche Sardinien vom 8. Juni 1851*) (auf das Königreich Italien ausgedehnt durch die Erklärungen vom 11. August und 10. September 1862) bereits vorgesehen ist.“

„Da nun der Fall denkbar ist, daß durch die im Art. 16 der Konzession vorgesehenen Verkommnisse, sei es durch Ausübung der im Artikel 6 der Konzession stipulirten Tarife oder durch übertriebene Vorzugsrechte, oder auf anderweitige Weise der Erstellung einer Alpenbahn Hindernisse in den Weg gelegt werden könnten, so muß sich der Bund sowohl der Gesellschaft als dem Kanton gegenüber sicher stellen, obwohl allerdings mit Zuversicht angenommen werden darf, daß letzterer zu solchen Transaktionen keine Hand bieten würde. Die Hauptsache ist, daß dem Bunde für den Fall, daß solche Eventualitäten eintreten sollten, die Mittel in die Hand gegeben werden, denselben entgegen zu treten, und daß ihm das Recht gewahrt werde, nöthigenfalls von sich aus zu verfügen, was dem allgemeinen eidgenössischen Interesse und den vertragsmäßigen internationalen Verpflichtungen angemessen ist.“

Der Beschlußentwurf des Bundesrathes enthält daher in Art. 4, welcher die Vorschriften der Bundesgesetzgebung vorbehält, noch die Klausel: „Inßbesondere soll den Befugnissen, welche den Bundesbehörden gemäß Art. 17 und 19 des erwähnten Bundesgesetzes — der letztere Artikel in Beziehung auf die Ausführung des Staatsvertrages vom 8. Juni 1851, Art. 8 — zustehen, durch die in Art. 6 oder in an-

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band II, Seite 414.

bern Artikeln der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein."

Uebrigens wurde noch in Art. 6 beigelegt:

"Die gegenwärtige Konzession darf ohne Bewilligung der Bundesbehörden weder an eine auswärtige Gesellschaft, noch an einen fremden Staat abgetreten werden."

Die Frist zum Beginn der Erdarbeiten und der Ertheilung des Ausweises über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bauunternehmung wurde auf 12 Monate gestellt. (Art. 3.)

Von den Regierungen der Cantone St. Gallen und Graubünden ist dann aber, d. d. 17. Juli 1863, unter Bezugnahme auf den Bestand bezüglich feierlicher Vertragsverhältnisse, in welchen sie seit 1845 und 1847 mit Tessin stehen, das Gesuch eingegangen: der Bundesrath wolle ihnen, jedem weiteren Vorgehen in dieser Angelegenheit vorgängig, sowohl die fragliche Konzession als darauf bezügliche, allfällig von der Regierung des Cantons Tessin eingegebene Akten zur Kenntniß bringen, damit sie Gelegenheit erhalten, den Gegenstand nach Maßgabe der ihnen zustehenden Rechte ihrer Würdigung zu unterstellen und ihre diesfälligen Erklärungen und Begehren zu eröffnen.

Dabei sprechen sie die Erwartung aus: daß jegliches Eintreten der Bundesversammlung über die nachgesuchte Konzessionsgenehmigung bis nach Eintreffen ihrer diesfälligen Erklärung verschoben werde.

Die Eingabe von St. Gallen lautet also:

"Es ist uns bekannt geworden, daß der Große Rath von Tessin, nach längern Berathungen im abgewichenen Monat Juni, über die dortigen Eisenbahnfragen Beschlüsse gefaßt hat, welche in hohem Maße auch die Rechte und Interessen des hiesigen Kantons beschlagen. Es wurde dem Vernehmen nach die Konzession für den Bau von Eisenbahnen im Kanton Tessin unter Bestimmungen ertheilt, die sich auch auf den Alpenübergang erstrecken, Alles, ohne daß irgend eine diesfällige Vereinbarung zuvor mit Kantonen stattgefunden hätte, gegenüber welchen der hohe Stand Tessin ganz positive rechtliche Vereinbarungen eingegangen und zu erfüllen hat. St. Gallen ist einer dieser Kantone und wendet sich deshalb mit gegenwärtiger Zuschrift an den hohen Bundesrath.

"Die vertragsmäßige Stellung, in welcher sich der Stand Tessin gegenüber dem hiesigen Kanton in Folge feierlicher Vereinbarungen vom Jahr 1845 und 1847 befindet, hätte ihm die Pflicht auferlegt, nicht anders als in Gemeinschaft mit seinen Mitkontrahenten abzuschließen. Statt dessen ging er einseitig vor, und ist, wie wir vernehmen, bereits bei Ihrer Behörde um Genehmigung der einer Gesellschaft Sillar ertheilten Eisenbahnkonzession eingelangt.

"Hinwieder ist unser unter'm 17. v. M. an den Staatsrath des

dortigen Kantons gerichtetes Gesuch um Mittheilung dieser Konzession und der bezüglichlichen Beschlüsse bis zur Stunde unbeantwortet geblieben.

„Einem solchen Vorgehen gegenüber sind wir zu dem ausdrücklichen Verlangen berechtigt, es wolle Ihre Behörde, jeglichem weiteren Schritte in dieser Angelegenheit vorgängig, uns sowohl die fragliche Konzession als die darauf bezüglichlichen Akten, welche die Regierung des Kantons Tessin behufs Genehmigung derselben eingegeben haben möchte, zur Kenntniß bringen, damit wir Gelegenheit erhalten, den Gegenstand nach Maßgabe der uns zustehenden Rechte unserer Würdigung zu unterstellen und dem hohen Bundesrath unsere dießfälligen Erklärungen und Begehren zu eröffnen.

„Weit entfernt, durch unser Begehren den Fortgang wichtiger und lebensfähiger Verkehrsunternehmungen beeinträchtigen oder hinhalten zu wollen, geht unsere Absicht vielmehr dahin, darauf Bedacht zu nehmen, daß nicht durch möglicherweise schädliche Zwischenprojekte die allgemeinen Interessen gefährdet werden, jedenfalls aber, und dazu haben wir eine nicht zu verkennende Befugniß, nichts geschehe, was den urkundlichen Berechtigungen des hiesigen Kantons zuwiderlaufen oder denselben präjudiziren würde.

„Wir werden nicht ermangeln, nachdem wir durch gefällig entsprechende Verfügung seitens Ihrer Behörde in den Stand gesetzt sein werden, die vorwürfige Eisenbahnfrage gehörig zu würdigen, unsere dießfälligen Eröffnungen mit thunlicher Beförderung Ihnen zukommen zu lassen, sprechen aber gleichzeitig die Erwartung aus, daß jegliches Eintreten der Bundesversammlung über die von Seite des Kantons Tessin befürwortete Genehmigung der von ihm ertheilten Konzession bis nach Eintreffen unserer dießfälligen Erklärung verschoben werde.“

Der Bundesrath übermittelt unterm 20. Juli die Eingaben mit der einfachen Bemerkung:

„Er habe von derselben auch der Regierung des Kantons Tessin mit der Einladung Kenntniß gegeben, darüber Bericht zu erstatten. Dieser Einladung liege jedoch durchaus nicht die Absicht zu Grunde, daß die Angelegenheit verschoben werden sollte, sofern nicht die hohen Räthe selbst eine Verschiebung bis zum Eintreffen der Antwort Tessin's für angemessen erachten würden.“

Im Ständerathe rapportirte seine Kommission: sie habe geglaubt, sich bei Prüfung der Vorfrage auf den Boden der Bundesverfassung und der Bundesgesetzgebung stellen zu müssen. Diese zwei Thatsachen haben das Eisenbahnwesen in der Schweiz in eine ganz verschiedene Lage gebracht als diejenige gewesen sei, welche in den Jahren 1845 und 1847, der Zeit der von St. Gallen und Graubünden angerufenen Staatsverträge, gegeben gewesen. Jene Verträge, aus einer Zeit, wo die Kantone sich selbst helfen mußten, sagen, daß die Kantone

und Sardinien einer Ueberschneidung der Alpen jede mögliche Erleichterung gestatten werden. Auf unserer Seite der Alpen haben inzwischen unter dem neuen Bunde St. Gallen und Graubünden derartige Konzessionen schon erteilt und ausgeführt; die gegenwärtige Konzession Tessin's übe im Grunde nur die gleichen Rechte aus und verhindere nicht im Mindesten die Ertheilung weiterer Konzessionen über die Alpen. Jene Verträge von 1845 und 1847 behandeln Transitzölle, Expropriationsrecht, die polizeiliche Aufsicht, den Schmuggel sogar, — eine große Zahl von Verhältnissen, die alle durch die erst nachher in's Leben getretene Bundesverfassung an den Bund übergegangen und jetzt bundesgemäß geordnet seien. Der allgemeine durch die Eidgenossenschaft geschlossene Handelsvertrag mit Sardinien vom Jahr 1851 habe im §. 8 diejenigen Bestimmungen früherer Verträge im Allgemeinen ersetzt, welche auf Erleichterung von Ueberschneidungen der Alpen ausgehen. Wenn nun die angerufenen Verträge schon Tessin gegenüber wohl kaum den Cantonen St. Gallen und Graubünden gegen die in Frage liegende Konzession klare, bestimmte Einspruchsrechte geben möchten, so können sie eben noch weniger — und dies scheint der Kommission die Hauptsache — die eidgenössischen Räte berechnigen, gegenüber dem Canton Tessin von der durch Verfassung und Gesetz geordneten, in vieljähriger Praxis geübten Art abzuweichen, wie derartige Konzessionen hierorts behandelt worden seien, d. h. dieselbe etwa bis Austrag kantonaler Streitigkeiten zu vertagen u. s. f. Die Cantone mögen nebenher ihre Separatrechte gegen einander geltend machen, Entschädigungsklagen erheben u. s. w. Wohl möge die außerordentliche Wichtigkeit des vorliegenden Vertrages dazu auffordern, die Cautelen im Interesse des ganzen Landes genauer zu erwägen und festzustellen, aber eine Verzögerung aus Grund kantonaler Separatstellungen wäre mit einer gleichen Behandlung aller Bundesglieder im Rechte der Konzessionsertheilung kaum verträglich. — Die Begründtheit dieses Standpunktes werde man auch bei Würdigung von Inhalt und Tenor der betreffenden Verträge kaum verkennen können.

Das Recht dagegen und die Pflicht der eidgenössischen Behörden, bei einer Konzession, wie sie vorliegt, im Interesse des Bundes gehörige Cautelen an die Ertheilung derselben zu knüpfen, ergebe sich aus dem Gesetze über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, und die Vorsicht, die im gegebenen Falle gerechtfertigt sei, ergebe sich aus dem großen nationalen Interesse, das sich an die konzessionirte Linie, und namentlich an die Fortsetzung derselben über die Alpen knüpft.

„Ohne von irgend einem besondern Mißtrauen auszugehen, — so lautet der Rapport buchstäblich — muß Jedermann vor Augen liegen, daß der Besitz dieser Thallinie ohne die Verpflichtung des Baues der Berglinie eben so leicht

zu einer Erschwerung und weitem Belastung des ohnehin mit immensen Schwierigkeiten belasteten Alpenüberganges gebraucht werden, als sie der Anstrengung dieses Zieles Vorschub leisten kann. Diejenige Gesellschaft, die die Alpen überschient, wird diese Thallinie nicht entbehren können, und z. B. in einem zu theuern Ankauf derselben neue finanzielle Abschreckung, statt Ermuthigung sehen."

Schon der Canton Tessin habe sich deswegen durch eine ansehnliche Cautionssumme und ein Rückkaufsrecht gleich nach Verlauf der Baufrist sicher zu stellen gesucht.

In der Commission habe Anfangs eine Minorität, in Hoffnung auf die Erstellung einer Alpenbahn, einen erleichterten Rücklauf für die nächsten Jahre angerathen.

Die Anträge, welche der Ständerath dann annahm, forderten:

- 1) die Frist von 6 Monaten für den ernsthaften Beginn des Baues;
- 2) die Ertheilung des Auftrags an den Bundesrath, nicht nur den Beginn, sondern auch die energische Fortführung der Baute nach Verhältniß der gesetzten Endtermine genau zu überwachen;
- 3) jeden Verkauf der Conzession an die Genehmigung des Bundesrathes zu binden (Art. 7 des Beschlusses vom Ständerath).

Außerdem sprach die Commission ihre Meinung dahin aus, daß der Bundesrath die Prüfung der hinreichenden Mittel zur Fortführung des Baues, die ihm durch Gesetz und Conzessionsbeschluss übertragen ist, ernstlich genau nehmen und keineswegs als eine bloße Form behandeln werde. Der Bericht fügt dann wörtlich noch bei: „Daß die Rätthe zu allen diesen Cautelen vollständig berechtigt und mit Rücksicht auf das hohe nationale Interesse gerade dieser Bahn auch aufgefordert und verpflichtet seien, wird schwerlich bestritten werden. Die Vollmachten hiezu liegen klar ausgesprochen in den Artikeln 2, 7, 11, 14, 17, 18, 19 des Gesetzes. Mit Rücksicht auf die nationale und internationale Bedeutung der Bahn; mit Rücksicht auch auf bestehende Vertragsverpflichtungen der Schweiz gegenüber Italien (S. 8 des Handelsvertrages von 1851); mit Rücksicht auf die gerechte Erwartung des Landes, daß diese Conzession nicht nur durch onerose Uebertragungen an Dritte zu einer Spekulationsache gemacht und in eine Erschwerung, statt in eine Förderung für die Uebersehienung der Alpen verwandelt werde, hält die Commission des Rathes auch die letzte Bestimmung, betreffend das Genehmigungsrecht jeder Uebertragung für vollkommen berechtigt. Für einen Theil der Commission war zudem nur diese Bestimmung das Motiv, auf ein außerordentliches und genau normirtes, in finan-

zieller Beziehung mehr sicherndes Rückkaufsrecht (§. 14 des Gesetzes) zu Händen einer Gesellschaft, die sich die Ueberschiebung der Alpen zum Zwecke setzen wird, einstweilen zu verzichten."

Der Beschluß des Ständerathes entspricht in seinen Artikeln mit den bezüglichen Modifikationen des bundesrätlichen Entwurfes genau jenen Anträgen der Commission.

Nebenbei wurde hinwieder aus Art. 4 des bundesrätlichen Antrags der Zwischenatz, welcher die Citation des Handelsvertrages mit Sardinien (§. 8) enthält, gestrichen.

Die Minderheit nun Ihrer Commission, Tit., sah sich durch die Eingaben der Regierungen von St. Gallen und Graubünden veranlaßt, die von denselben angerufenen Verträge ihrer Würdigung zu unterstellen.

Nach dem ersten — vom 30. Oktober 1845 — verpflichten sich die Cantone St. Gallen, Graubünden und Tessin: „sich gegenseitig (Wortlaut des Eingangs vom Vertrag) zur Herstellung einer Eisenbahn, welche den Langensee mit dem Bodensee und mit dem Zürchersee verbindet, Hand zu bieten und zu diesem Zwecke die Konzessionen unter möglichst gleichförmigen Bedingungen zu ertheilen.“

Art. 1. Der Kanton St. Gallen wird die Konzession ertheilen von Rorschach auf der linken Seite des Rheines bis an die Bündnerische Grenze oberhalb Ragaz, so wie von Rapperschwil nach Wesen und von Wallenstadt nach Sargans.

Der Kanton Graubünden für die Linie von der St. Gallischen Grenze über Chur nach dem Lukmanier; der Kanton Tessin vom Lukmanier über Velenz nach Locarno.

Art. 2. Wird die Bewilligung nachgesucht, diese Bahnen weiter fortzusetzen, so wird der Kanton St. Gallen dieselbe ertheilen für die Fortsetzung von Rorschach nach der thurgauischen Grenze bei Arbon und von Rapperschwil an die Zürcherische Grenze, und der Kanton Tessin für die Fortsetzung von Locarno nach der piemontesischen Grenze, so wie von Velenz an die lombardische Grenze bei Como.

Art. 3. Auf der ganzen Strecke darf die Bahn je nach Bedürfnis ein- oder zweispurig erstellt werden.

Art. 4. Die Cantone werden der Gesellschaft, die sich für die Konzession bewirbt, zur Pflicht machen, andere Seitenbahnen, welche diese Cantone entweder selbst oder durch andere Gesellschaften wollten ausführen lassen, an passender Stelle aufzunehmen, und die auf denselben

zu- oder abgehenden Personen und Waaren, sowohl in Hinsicht der Fahrpreise, als in jeder andern Beziehung durchaus gleich zu behandeln wie diejenigen, welche nur auf der Hauptlinie geführt werden.

Die übrigen Artikel beschlagen dann:

Art. 5. Die Bestimmung von Cautionen;

Art. 6. Die Einräumung von Expropriationsrechten, welche nicht lästiger sein sollen, als diejenigen, die den Regierungen selbst für ihre öffentlichen Bauten zustehen;

Art. 10. Besteuerungsfreiheit;

Art. 7, 9 und 11. Transit- und Postverhältnisse;

Art. 12. Gleichbehandlung aller Personen und Waaren, woher immer sie kommen;

Art. 13. Verpflichtung wegen Militärtransporten;

Art. 14. Die Dauer der zu ertheilenden Konzessionen (75 Jahre, von dem Tage der Ausfertigung der betreffenden Konzessionsurkunde an gerechnet).

Art. 15. Allfälliges Erlöschen, Verlängerung der Termine, Zurückziehen der Konzessionen u. s. f.

Der zweite Vertrag — zwischen den 3 Kantonen und dem Königreiche Sardinien — d. d. 16. Jenner 1847 „betreffend Eisenbahn-, Handels- und Verkehrsverhältnisse,“ bezieht sich im Eingang darauf einerseits, daß die 3 Kantone durch ein Konkordat vom 30. Oktober 1845 über die Gründung einer Eisenbahn, welche, über den Lukmanier führend, den Langensee, Bodensee und Wallenstädtersee verbinden soll, sich verständigt, auch die Konzession dafür, im Wesentlichen gleichförmig, bereits ertheilt haben, — andererseits, daß die königl. sardinische Regierung den genannten Kantonen von den Maßnahmen Kenntniß gab, welche sie zur wirklichen Erbauung einer Eisenbahn von Genua an den Langensee ergriffen habe, und welche auch an mehreren Punkten schon in Angriff genommen sei; dann erwähnt der Vertrag im Eingang noch die Ernennung der beidseitigen Bevollmächtigten „zu dem Zwecke (dans le but), dieses großartige, das gemeinsame Interesse beschlagende Unternehmen durch Erleichterung, besonders des Transit- und Entrepothandels auf dieser Linie, und durch Befreiung desselben von den mit einer Eisenbahn unvereinbaren Hemmnissen zu begünstigen, ferner die Beziehungen guter Nachbarschaft fester zu begründen.“

Die speziellen Artikel beschlagen seitens der Kantone:

Art. 1. Die Garantie der Konzessionen für 75 Jahre und die

Verpflichtung, diese Unternehmung mit keinerlei industriellen Abgaben, weder für den Betrieb, noch für die Bahn selbst, noch für das Materielle derselben zu belegen;

Art. 2. Die Annahme der Spurbreite von der Eisenbahn Genua-Langensee.

Art. 3. Die Beseitigung von Transit-Behinderungen und Lasten.

Art. 4. Garantie eines Expropriationsrechtes für alle Haupt- und accessorischen Bauten zu Bedingungen, die denjenigen wenigstens gleich sein sollen, welche den Regierungen selbst bei Ausführung ihrer öffentlichen Bauten gewährt sind.

Seitens der sardinischen Regierung:

Art. 6. Garantie der Ausführung der Eisenbahn von Genua bis an den Langensee nebst dem Versprechen, dieselbe bis zur schweizerischen Grenze fortzusetzen, sobald sie sich vom Nutzen dieser Verlängerung überzeugt habe, und Garantie der Privilegien der am meisten begünstigten Eisenbahnen.

Art. 7. (Wortlaut): Außerdem erklärt die Regierung Seiner Majestät, daß sie zur Förderung des Baues der Eisenbahn über den Lukmanier bereit sei, den gegenwärtigen Konzessionären, oder allen andern, welche an deren Stelle gesetzt werden möchten, sowohl durch ihren Einfluß, als durch ihre Geldmittel beizustehen.

Art. 8. Auf der Bahn Langensee-Genua vollkommene Freiheit von allem Zoll und andern Gebühren außer dem Transportpreis.

Art. 9. Für 14 Tage freie Lagerung der Waaren in der Niederlagsstätte Arona, die größtmögliche Leichtigkeit in der Waarendeclaration etc. und unmittelbares Inkrafttreten dieses Artikels 3 Monate nach Auswechslung der Ratifikationen.

Art 10. Vereinfachung des Zolltarifs und Herabsetzung der Gebühren auf Natural- und Industrieprodukten der 3 Kantone.

Art. 11, nicht nur freien Transit, sondern auch freie Ausfuhr des Getreides, des Meises, des Weines, Branntweines und aller Arten eßbarer Produkte.

Art. 12. Gegenseitige Gratis-Ertheilung der Passvisa für Handwerker der drei Kantone, und für alle andern Einwohner Reduktion der Gebühren auf die Hälfte.

Art. 13. Behufs des Baues einer Provinzialstraße auf dem rechten Ufer des Langensees bis an die Schweizergrenze willigt die Regierung Sr. Majestät ein, dieselbe bei Vertheilung einer Unterstützung, welche jährlich den Provinzen gewährt wird, einzube-greifen.

Ihrerseits wird die Regierung des Kantons Tessin diejenige Straße, welche in die obige einmünden soll, von Locarno bis an die sardinische Grenze vollenden. Breite der Straße in beiden Staaten wenigstens 6 Meter.

Art. 14. „Gegenseitiger Vertrag wird die nämliche Dauer haben, wie die Privilegien der Erbauung und des Betriebs, welche von den 3 Kantonen den gegenwärtigen KonzeSSIONÄren gewährt worden sind, oder welche, im Falle der Aufhebung der gemachten KonzeSSIONen denselben während der Dauer von 75 Jahren substituirt werden möchten.“

Art. 15. „Sollte in der Folge eine Auslegung des Sinnes oder der Gültigkeit irgend welcher Artikel des gegenwärtigen Vertrages nothwendig werden, so wird ausdrücklich festgesetzt, daß die kontrahirenden Parteien sich einverstehen sollen, die einer Interpretation zu unterstellenden Punkte auf gültlichem Wege ins Reine zu bringen.“

Fragt man nun zuerst nach Sinn und Bedeutung dieser Verträge, nach dem Hauptzweck derselben, so ist es eben die Vereinigung, die Verpflichtung der drei Kantone, und der drei Kantone mit dem Königreiche Sardinien für die Ausführung der großen internationalen Eisenbahn vom Mittelmeere bis zum Bodensee und Zürchersee, mit dem Uebergange Lukmanier.

Man hatte seitens der Kantone die KonzeSSIONen in gemeinsamem Einverständniß bereits erteilt, aber man verkannte nicht die Möglichkeit ihres Rückgängigwerdens, und setzte auf diesen Fall voraus die Ersetzung derselben durch andere und die fortdauernde Gültigkeit des Vertrages während der Dauer von 75 Jahren. (Art. 14 cit.)

Seitens des Königreiches Sardinien hatte man die Linie Genua-Langensee auf seinem Gebiete mit voller Thätigkeit im Werke und garantierte dessen Vollendung, wie sie auch seither längst erfolgt und zum Ziele gebracht ist.

Auf anderer Seite hat St. Gallen, in treuer Beachtung und Erfüllung der Vertragsbestimmungen, nicht nur die KonzeSSIONen erteilt für den Bau auf seinem Gebiete für die Strecken von Norschach bis Chur und von Rapperschwyl bis Wesen, sowie von Wallenstadt bis Sargans; es hat sich zur Fortsetzung der Bahn auf dem linken Wallenseeuser mit Graubünden und Glarus verständigt und die Ausführung selbst durch seine bedeutende finanzielle Betheiligung ermöglicht.

Graubünden hat die Fortsetzung der Bahn bis Chur ebenfalls mit eigener finanzieller Betheiligung unterstützt

unter neuer Verpflichtung zur Gewähr der Fortsetzung derselben — daher auch die Linien vom Bodensee und Zürchersee bis Chur nur als die 1. Sektion der Lukmanierunternehmung erklärt wurde.

Die Verpflichtung für Tessin, sein Gebiet für diese Linie offen zu halten und einzuräumen, steht daher auch, trotzdem, daß inzwischen mehrere Konzessionen erfolglos ertheilt wurden, fortan fest.

Alle Nebenbestimmungen der Verträge sind nur eingegangen aus Rücksicht auf den Hauptzweck und zu dessen Sicherung und Förderung; deswegen gelangte auch eine Reihe dieser Artikel, selbst schon vor der Ausführung der Bahn auf dem Schweizergebiete, sofort zur Ausführung und ist bis zur Stunde im Vollzug geblieben; nur da, wo allgemeine Bestimmungen über die Verhältnisse zwischen der Schweiz und Italien mit gleicher Bedeutung seither in Kraft traten, sind sie in diesen aufgegangen. Der besondere Vertrag der 3 Kantone von 1847 mag mit dazu beigetragen haben, daß später die allgemeinen Beziehungen zwischen der Schweiz und Sardinien, resp. Italien, um so leichter günstig geregelt werden konnten.

In voller Treue aber und unbedingter Achtung der nachbarlichen Vertragsverhältnisse wurde allen jenen Bestimmungen von Sardinien die weiteste Anwendung gegeben, so namentlich jener Begünstigung wegen der Papstvisa, der freien Getreideausfuhr auch in Zeiten, wo sie als ein Nachtheil für das eigene Land erscheinen mochte u. u.

Die im Art. 13 speziell vorgesehene, von Tessin besonders nachgesuchte Erstellung der Straße am rechten Langenseeufer ist beidseitig durch successive Arbeiten während der Jahre 1859 bis 1862 zur Ausführung gebracht, und zwar in Folge und gemäß öfterer gegenseitiger, fortwährend durch das Mittel des Bundesrathes gepflogener Reklamationen und Verhandlungen, unter allseitiger, oft eingeholter Bezugnahme auf den Vertrag von 1847.

Es ist daher auch keine Möglichkeit, daß im Ernste die Rechtskraft, die fortwährende Gültigkeit der berührten Verträge in Frage gesetzt werden könnte, und am wenigsten scheint es möglich von Seite Tessins, seinen durch die Verträge verbundenen Mitständen, zumal aber und voraus dem Königreiche Sardinien, nun Italien gegenüber. Es ist geradezu undenkbar, daß der Tessin diesem Nachbarstaate gegenüber seine Verpflichtungen hintansetzen oder übersehen, daß er Alles, was Sardinien und Italien seit 1847 in Execution der Verträge gewährt und gethan hat, als nichtgeschehen und folgenlos, als keine Gegenpflicht

involvirend erklären könnte. Wenn der Kanton Tessin die gegenwärtigen Verhältnisse Italiens, die Ausdehnung des alten Königreichs auf die Lombardie und die südlichen Ostprovinzen würdigt; wenn er die augenfällige Wahrheit sich gesteht, daß ohne die Subsidien Italiens keine Alpenbeschleunigung zu Stande kommt, und auf diesen Subsidien die Haupt Hoffnung für die Realisirung des großen internationalen Werkes beruht, dessen Zustandekommen eine Lebensfrage für Gewerbe und Verkehr, den Wohlstand des ganzen Kantons bildet; wenn er berücksichtigt, daß deswegen das Wort und der Entschluß Italiens ein entscheidendes Gewicht in die Waagschale der Realisirung eines Alpenbahnprojektes legen wird; und wenn ihm endlich die große, aus den lokalen-, provinzialen- und zum Theil selbst den allgemeinen Landesverhältnissen leicht begreifliche, stets andauernde Bewegung in der Lombardie nicht entgehen kann, daß die Hülfsmittel Italiens einem den Interessen derselben näher liegenden und nicht allein rücksichtlich der Terrainhindernisse aus dem Standpunkte jener Provinz dem Gotthard weit vorzuziehenden Alpenpasse zugewendet werden möchten: so kann ihm auch die Schlußfolgerung nicht entgehen, daß Er voraus Ursache hat, Italien gegenüber an der Rechtfraft des Vertrages von 1847 für den Lukmanier festzuhalten und dafür mitzuwirken, daß jene Subsidien in derselben Weise, wie sie in Aussicht gestellt worden sind, und später auch schon einmal durch einen förmlichen Beschluß der sardinischen Landesrepräsentation votirt waren, ihrem ursprünglichen Zwecke zugesagt bleiben.

So fest die Zuversicht steht, daß Italien sein Wort in vollkommener Treue, dem eingegangenen Vertrage gemäß, lösen und nach Maßgabe desselben dabei beharren werde, das längst bezweckte große Unternehmen, das auch unter den Vermächtnissen eines zu früh verbliebenen, aber unvergeßlichen Staatsmannes seine Stelle einnimmt, im Interesse seines ganzen Südens und Westens zur Ausföhrung zu bringen — ein ehrendes Denkmal für alle nachfolgenden Jahrhunderte: — so wenig könnte ihm zugemuthet werden, wenn den vertragsmäßigen Rücksichten und Verpflichtungen gegen dasselbe nicht pünktlich=getreue Folge gegeben würde, — daß es in solchem Falle nicht auch bloß noch sein Interesse und die ausschließlich eigene Convenienz weiter berücksichtigen würde.

Wenn dann aber auch die Kantone St. Gallen und Graubünden — zumal aber der letztere, für welchen gleichfalls eine Vitalitätsbedingung in Frage liegt — eine ähnliche Stellung einnehmen würden, könnte es ihnen wohl kaum mißdeutet, oder als ein Verstoß gegen pflichtige Bundesrücksichten zur Schuld angerechnet werden.

Erwartet man von diesen Cantonen eine billige Rücksichtnahme auf

die Interessen eines anderen Bundesgliedes, so beachte man gegen sie auch das Recht der Verträge, die sie in voller Berechtigung abgeschlossen und mit dem neuen Bunde keineswegs verwirkt haben; man achte damit auch ihre, auf diesen Verträgen beruhenden, tiefstgreifenden Interessen!

Wenn aber die Rechtskraft der betreffenden Verträge von 1845/47 nicht bestritten werden kann, so versteht es sich, daß dieselben so wenig als direkte eingebrochen, so wenig auch indirekte nullifizirt oder verletzt, bei der gegenwärtigen Frage irgendwie umgangen oder igno- rirt werden dürfen.

Das Letztere ist aber unverkennbar der Standpunkt oder der Boden für alle Argumentation der ständeräthlichen Kommission, welcher wir daher entgegenzutreten genöthigt sind.

Diese Kommission versichert voraus, daß sie sich „auf den Stand- punkt der Bundesverfassung und Gesetzgebung stelle“; nach diesen aber müsse, sobald ein Konzessionsgesuch eines Kantons vorliege, dasselbe, ohne alle Rücksicht auf bezügliche Vertragsverhältnisse, in welchen derselbe mit andern Kantonen stehen könne, einfach genehmiget werden, sofern es nur dem Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 in dessen Spezialbestim- mungen selbst nicht widerspreche. Die Kantone brauchen deswegen über solche Vertragsverhältnisse gar nicht gehört zu werden (!), dagegen bleibe ihnen freigestellt, hintendrein ihre Rechte gegen ihre Mitkontrahenten geltend zu machen, allfällige Entschädigungsan- sprachen zu stellen etc.

Die Minderheit Ihrer Kommission geht hinwieder von folgenden An- sichten aus:

Das Eisenbahngesetz selbst von 1852 hindert in keiner Weise den Abschluß von Eisenbahnverträgen unter den Kantonen, im Gegentheil gestattet es diese unzweifelhaft im weitesten Sinne, weil es dem Bunde nur gewisse Befugnisse in Eisenbahnsachen vorbehält, alles Andere dagegen den Kan- tonen anheimstellt und diese daher insoweit bei ihrer Sou- veränität beläßt und schützt.

So weit aber ein Kanton dem Bunde gegenüber noch zu verfügen berechtigt ist, ist er gleichmäßig auch berechtigt, mit andern Kantonen darüber Konkordate, besonders Verträge abzuschließen, durch welche ein Jeder dem Andern gegenüber sich verpflichtet, auf die freie Herrschaft im eigenen Hause so weit zu verzichten, als auch sein Mit- trahent umgekehrt ähnliche Verpflichtungen gegen ihn einget.

Das Eisenbahngesetz für sich schon involvirt daher keineswegs eine Verpflichtung des Bundes, über interkantonale Verträge in Eisenbahnsachen einfach hinwegzusehen.

Art. 17 des gleichen Gesetzes steht keineswegs damit irgendwie im Widerspruch. Dieser Artikel berechtigt allerdings den Bund, ZwangskonzeSSIONen zu erklären, und es ist möglich, daß durch solche ZwangskonzeSSIONen dann auch Verträge unter den Kantonen sowohl als einzelne KonzeSSIONsbestimmungen aufgehoben werden können; — das ist aber etwas ganz Anderes, als wenn die Kantone von sich aus sich über die von ihnen selbst eingegangenen Verpflichtungen hinwegsetzen, und der Art. 17 des Eisenbahngesetzes gar nicht anrufen, respektive eine ZwangskonzeSSION gar nicht begehrt wird.

Gleich offenbar konnte das Eisenbahngesetz Verträge, welche demselben vorgängig unter einzelnen Ständen schon abgeschlossen waren, im Allgemeinen nicht beseitigen; — es hat solche Verträge nur in so weit modifizirt, als es die im Gesetze bestimmt bezeichneten Befugnisse auf den Bund überträgt. Im Uebrigen bleiben die alten Verträge durchaus unberührt.

Diese Ansichten stehen auch im genauesten Einklange mit dem stringenten Wortlaute, wie mit dem unverkennbaren Sinne der Bundesverfassung selbst; sie finden in der That den einfachsten Ausdruck in diesem neuen Grundgesetze der Eidgenossenschaft, welches einzubrechen oder zu umgehen bei Erlassung des Eisenbahngesetzes Niemanden in den Sinn kommen konnte.

Art. 28 der Bundesverfassung lautet:

„Den in bereits abgeschlossenen Eisenbahnverträgen über Transitgebühren enthaltenen Verfügungen soll durch gegenwärtige Bestimmungen kein Abbruch geschehen. Dagegen tritt der Bund in die durch solche Verträge den Kantonen in Beziehung auf die Transitgebühren vorbehaltenen Rechte.“

Wer möchte, Angesichts einer solchen Spezialbestimmung, auf der Behauptung bestehen, daß die fraglichen Eisenbahnverträge von 1845/47 durch die Bundesverfassung aufgehoben worden seien, oder daß es möglich gewesen sei, sie durch ein späteres Gesetz aufzuheben?

Dabei fällt noch mit in's Gewicht, daß die Eisenbahnverträge, auf welche der Artikel hinweist und welche er als fortbestehend annimmt, eben die in Frage liegenden sein müssen, indem dieselben die einzigen sind, durch welche dazumal Eisenbahn- und Transitverhältnisse einem Nachbarstaate gegenüber notorisch festgestellt waren.

Der Art. 7 der Bundesverfassung lautet allgemein, aber eben so klar und für den Fall eben so schlagend:

„Besondere Bündnisse und Verträge politischen Inhalts zwischen den Kantonen sind untersagt.“

„Dagegen steht ihnen das Recht zu, Verkommnisse über Gegenstände der Gesetzgebung, des Gerichtswesens und der Verwaltung unter sich ab-

zuschließen; jedoch haben sie dieselben der Bundesbehörde zur Einsicht vorzulegen, welche, wenn diese Verkommnisse etwas dem Bunde Zuwiderlaufendes enthalten, deren Vollziehung zu hindern befugt ist. Im entgegengesetzten Falle **sind die betreffenden Kantone berechtigt, zur Vollziehung die Mitwirkung der Bundesbehörden anzusprechen.**“

Wer möchte, Angesichts dieser Bestimmung, läugnen, daß der Bundesverfassung vorgängig abgeschlossene Verträge über Gegenstände des nachbarlichen Verkehrs, wie diejenigen einer durchgehenden Eisenbahn, einer nachbarlichen Straße zc. zc. nicht vollkräftig seien, und folglich, laut dem buchstäblichen Tenor des Schlußsatzes des angeführten Artikels, die Mitwirkung des Bundes zur Vollziehung derselben verlangt werden könne?!

Die Mitwirkung des Bundes für befugte Verträge unter den Bundesgliedern — sie ist wahrlich etwas Selbstverständenes, Natürliches, Nothwendiges beim Bundesstaate, aber unser Grundgesetz sieht sie noch ausdrücklich vor!

Die Mitwirkung des Bundes! Das ist doch nicht der Standpunkt, nach welchem man, wenn der einschlägige Vertrag bekannt ist und angerufen wird, und die unlängbar Beteiligten auf dem Grunde desselben verlangen, gehört zu werden, ihnen das Gehör versagt und aus dem Titel einer Nichtverzögerung der Sache, ohne Rücksichtnahme auf die Vertragsverhältnisse, mit vollkommener Beiseit- oder Hintansetzung derselben, entscheidet!

Mit angeblichem „Rechtsvorbehalt!“ Man kann kaum eine Rechtsstellung vorbehalten und im gleichen Momente das Dekret erlassen, welches sie aufhebt.

Noch muß beigefügt werden: Art. 15 des Vertrages von 1847 sieht speziell den Fall vor, daß, wenn über die Auslegung oder die Gültigkeit des Vertrages oder einzelner Artikel desselben ungleiche Ansichten walten, dann der Weg gütlicher Verständigung betreten werden soll — es ist auch der natürliche Weg, zumal unter Gliedern des Einen Bundesstaates; es liegt daher nahe, als das Natürlich = Sachgemäße, daß die Bundesbehörden, welche ihre Mitwirkung zur Ausführung rechtsständiger Konkordate zu gewähren schuldig sind, auf diesen Weg gütlicher Verständigung verweisen!

Man sagt aber vielleicht noch, und die Mehrheit der ständeräthlichen Kommission scheint auch darauf hinzudeuten, daß der allgemein schweizerische Handelsvertrag der Schweiz mit Sardinien den Separatvertrag der drei Kantone von 1847 absorbiert habe, der letztere in dem ersteren aufgelöst oder in demselben (Art. 8) aufgegangen sei.

Ohne Zweifel hat der Vertrag von 1847 zu Art. 8 desjenigen von 1851 Anlaß gegeben. Ohne Zweifel war es die Regierung von Sardi-

nien, welche, um für die Ausführung des Vertrages mit den einzelnen Kantonen noch eine höhere Gewähr zu erzielen, auch die Garantie des Bundes für die Unterstützung einer Eisenbahn vom Langensee zum Anschluß an die Staaten des Zollvereines verlangt hat.

Damit ist aber der Vertrag von 1847, welcher den Lukmanier speziell fordert, nicht aufgehoben, weil die Verbalien des spätern Vertrages diesen Paf nicht ausschließen, und die allgemeinere Verpflichtung des Bundes die speziellere Verpflichtung der durch besondern Vertrag gebundenen Kantone nicht aufhebt. Auch sagt weder der spätere Generalvertrag ein Wort von Aufhebung des singulären frühern, noch würde den theiligten Kantonen irgend eine dahin zielende Mittheilung gemacht. Im Gegentheil erklärte bei der Behandlung des Gegenstandes im Nationalrath dasjenige Mitglied, welches den Vertrag Namens des Bundesrathes negoziert hatte, daß der Vertrag von 1847 seinen unveränderten Bestand habe.

Das Protokoll des Nationalrathes enthält darüber wörtlich folgenden Eintrag :

„An der Tagesordnung war die am 18. d. M. abgebrochene Verhandlung über den mit Sardinien abzuschließenden Staatsvertrag.

„Im Laufe der Diskussion wurde darüber ausdrücklich Auskunft verlangt, ob durch Art. 8 des Vertrages früheren Verträgen zwischen den Kantonen und Sardinien kein Abbruch geschehe, so insbesondere:

„a. dem Vertrag zwischen Graubünden und Sardinien hinsichtlich der Erbauung und Erhaltung der Bernhardinerstraße, vom 9. Januar und 12. Juli 1810, und

„b. dem Staatsvertrage zwischen Sardinien und den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin, über Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und Zürichsee, vom 16. Januar 1847.

„Es hat Herr A. Bischoff, gewesener Spezialbevollmächtigter der Eidgenossenschaft, die bestimmte Erklärung abgegeben, daß die eben angeführten Verträge als vollkommen zu Recht bestehend anerkannt werden, und daß derselben aus dem Grunde keine Erwähnung geschehe, weil man gefunden habe, es verstehe sich von selbst, daß frühere Verträge, welche durch spätere Uebereinkunft nicht förmlich aufgehoben werden, fortwährend ihre Gültigkeit behalten müßten. Daß aber Sardinien den zuletzt genannten, mit St. Gallen, Graubünden und Tessin geschlossenen Vertrag faktisch anerkenne, beweise der Umstand, daß die Angehörigen jener Kantone kein Pafvisum bezahlen müßten, während von den Bürgern anderer Kantone eine derartige Gebühr abverlangt werde.“

Im gleichen Sinne handelte auch der Bundesrath, indem er bei allen vorgekommenen Fragen allgemeiner oder spezieller Natur über die

Anwendung des Vertrages im Allgemeinen oder einzelner Artikel desselben, auf Verlangen bald von dieser, bald von jener Seite, bis in die neueste Zeit des Jahres 1862 seine Intervention immer im Sinne der Handhabung und treuen Ausführung des Vertrages eintreten ließ.

Die beteiligten Kantone, — wenn ihnen das Wort darüber gestattet wird, — werden im Falle sein, eine fortlaufende Reihe schlagender Thatfachen vorzulegen, (und ihnen muß die nähere Beweisführung, ihrem Gutfinden nach, vorbehalten bleiben); indessen sehen wir uns im Falle, diesen Beweis, auf den ersten Einblick in das eidgenössische Archiv, in der schlagendsten Weise den Akten desselben unmittelbar selbst entnehmen zu können.

Als besonders bedeutsam erscheint zunächst ein Vorgang von 1853. Die Regierung von Graubünden hatte die ursprüngliche Lukmanierkonzession als verwirkt erklärt; von St. Gallen und Graubünden war die Konzession der Südostrbahn ertheilt; Sardinien seinerseits erklärte sich aller Verbindlichkeiten gegen die ursprünglichen Lukmanierkonzessionäre entbunden. Die Regierung von Tessin hingegen nahm Anstand, eine von andern Bewerbern neu nachgesuchte Konzession für die Lukmanierlinie ertheilen zu wollen. Auch das Verhältniß des Vertrages von 1847 neben dem neu in's Leben getretenen allgemein schweizerischen Handelsvertrage von 1847 war in Frage gezogen. Auf Ansuchen der Stände St. Gallen und Graubünden — vom 24. Juni und 6. Juli 1853 — um mit dem königl. sardinischen Ministerium auf Grund des Staatsvertrages von 1847 zu weiterer Feststellung und Vollziehung desselben unmittelbar neue Unterhandlungen zu pflegen, wurde die Ermächtigung dazu vom Bundesrathe unter'm 5. und 12. Juli ohne Anstand ertheilt. In Folge davon kam unter'm 18. Juli unter den beidseitigen Abgeordneten in Turin ein Protokoll zu Stande, welches alle Anstände in jeder Richtung löste, und die feierlichsten Erklärungen, namentlich der königl. sardinischen Regierung, für Anerkennung der fortwährenden Rechtskraft und ferneren Handhabung jenes Vertrages, sowie die unumwundene Zusage der festen Bestimmung ihrer Subsidien für die Lukmanierlinie enthält.

Das Protokoll sagt unter Andern :

„Die königliche Regierung hat den Vertrag stets für gültig angesehen, so weit er das Hauptobjekt berührt, d. h. den Bau einer Eisenbahn durch den Lukmanier; ebenso die andern Artikel desselben, so weit sie nicht durch die neue schweizerische Bundesverfassung, z. B. den Art. 4, oder durch spätere Verträge aufgehoben worden sind. Schließlich konnte sodann die Regierung S. M. keinen bessern Beweis dafür leisten, als denjenigen der Vollziehung des Vertrages, sowie sie denn auch heute noch die darin stipulirten Vorschriften erfüllt. So hat sie laut Art. XI gedachten Vertrages die freie Ausfuhr von Korn, Reis, Wein, Brauntwein und aller andern Lebensmitteln bewilligt. Ebenso gestattet sie, kraft des gleichen Vertra-

geß, den Bewohnern der drei Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin die im Art. XII desselben festgesetzten Vaberleichterungen, wie schon von den schweizerischen Herren Deputirten bemerkt worden.“

Rücksichtlich der zugeordneten Subsidien aber lautet der Schluß des Protokolles:

„Der sardinische Abgeordnete gibt Namens seiner Regierung die förmliche Erklärung ab, daß die mittelst Dekret vom 5. Juni 1853 votirten Subsidien keiner andern als der Lukmanierbahn bewilligt seien.

„Um im Fernern alles Zweideutige oder Zweifelhafte, welches bei Auslegung des Wortes „Lukmanierlinie“ entstehen könnte, zu entfernen, wird hiemit ausdrückliche erklärt, daß, sollte seitens der Regierung von Tessin irgendwann und gegen jedes Erwarten eine Konzession für die Linie Locarno-Viasca an eine Gesellschaft ertheilt werden wollen, die der Richtung nach dem Gotthard zu folgen beabsichtigen würde, unter dem Vorwande, daß diese Linie diejenige des Lukmaniers nicht ausschliesse, die k. sardinische Regierung keinerlei Subsidien, welcher Art immer, einer solchen Gesellschaft gewähren würde. Sie behält sich gegentheils vor, solche einzig und allein derjenigen Gesellschaft zuzuwenden, welche sich mit der ganzen Linie, vom Langensee ausgehend und durch den Lukmanier am Bodensee ausmündend, befassen wird.“

Das Protokoll wurde nicht nur mit den Ratifikationen der Regierungen von St. Gallen und Graubünden versehen in das Bundesarchiv niedergelegt, sondern vom Bundesrathe der k. sardinischen Regierung mit dem Ansuchen, daß sie ihrerseits die Ratifikation desselben einsenden möchte, übermittelt, und diese Ratifikation, d. d. 5. August, ist auch, versehen mit der eigenen Unterschrift Sr. Majestät des Königs Viktor Emanuel II., durch das Mittel des Bundesrathes den beiden Kantonen eingegangen.

Folgendes ist der Wortlaut der Ratifikation:

„Viktor Emanuel II.,
König von Sardinien, Cyprien und Jerusalem, Herzog von Savoyen,
Genua u. u., Prinz von Piemont u. u.

Allen denen, die Gegenwärtiges sehen, unsern Gruß.

Nachdem Wir das in Turin unterm 18. Juli 1853 von Unserm Abgeordneten, Ritter Ludwig Torelli, Mitglied des Parlaments, von J. M. Hungerbühler, Abgeordneter des Kantons St. Gallen, und von Joseph Marca, Abgeordneter des Kantons Graubünden, unterzeichnete, die Erstellung einer Eisenbahn durch den Lukmanier beschlagende Protokoll durchgesehen und erwogen haben, dessen Inhalt also lautet:

(folgt der Text des Protokolles)

bestätigen Wir die von Unserm obgenannten Abgeordneten abgegebenen Erklärungen und eingegangenen Verpflichtungen und ratifiziren demzufolge mittelst Gegenwärtigem den Inhalt obigen Protokolles. Zur

Urkunde dessen haben Wir den gegenwärtigen Akt eigenhändig und unter Gegenzeichnung Unseres Minister = Staatssekretärs für die auswärtigen Angelegenheiten unterzeichnet und ihm unser Siegel beigedrückt.

Gegeben in Unserm königlichen Palaste zu Turin am 5. August im Jahre des Herrn 1853."

(L. S.) (Gez.) Victor Emmanuel.
(Gez.) Dabormida.

Vom Inhalte dieses Protokolles ist nicht nur, unmittelbar nach dem Abschlusse, dem Staatsrathe des Kantons Tessin seitens der Abgeordneten von St. Gallen und Graubünden in der Sitzung desselben persönliche Kenntniß gegeben worden, sondern es wurde davon auch der tessinischen Regierung später schriftliche Mittheilung gemacht.

In Folge und auf Grundlage desselben ist dann auch vom dortigen Großen Rathe bald nachher eine neue Luftmanierkonzession erteilt worden.

Dieser Aushebung mögen noch zwei andere, ebenfalls nach den Akten des eidgenössischen Archives, angerelht werden.

Im Jahre 1855 beabsichtigte die sardinische Regierung eine Aenderung in der Erhebung der Paßgebühren von den Angehörigen der drei Kantone, indem sie die den Kantonen eingeräumte Begünstigung durch eine einfachere ersetzen und diese dann auf sämtliche Schweizer ausdehnen wollte. Ehe sie aber die Maßnahme in Vollzug setzte, ließ sie durch ihre Gesandtschaft und das Mittel des Bundesrathes die drei Kantone durch Verbalnote vom 5. März um ihre Zustimmung angehen, daß die bezweckte neue Verfügung an die Stelle der ältern treten möge. Die Kantone fanden sich dadurch nicht ganz befriedigt, und die königl. Regierung ließ den alten Zustand, dem Vertrage von 1847 buchstäblich entsprechend, fort dauern.

Im Jahr 1857 aber erließ die königliche Regierung ein Gesetz, wodurch die Paßgebühren, allgemein und ohne Ausnahme, auf Fr. 3 gestellt wurden. Aus Achtung jedoch vor der Convention von 1847, Art. 12, machte die königl. Regierung, ehe das Gesetz in Kraft trat, den drei Kantonen, immer durch das Mittel der Gesandtschaft und des Bundesrathes, den Vorschlag, die alte Begünstigung zum Vortheil dieser Kantone in einer neuen Form festzustellen. In Folge davon wurde auf dem Korrespondenzwege durch die Vermittlung des Bundesrathes wirklich eine neue Verständigung getroffen, und durch gegenseitig ausgewechselte Verbalnoten (seitens der königl. Gesandtschaft vom 16. Dezember und des Bundesrathes vom 20. Dezember 1857) als den Art. 12 des Vertrages von 1847 ersetzend, festgestellt, kraft welcher alle Handwerker und Künstler der drei Kantone von jeder Paßgebühr im Königreiche fortwährend vollkommen befreit bleiben, alle übrigen Einwohner derselben aber die

Gebühr von drei Franken für die Hin- und Herreise nur einmal, anstatt doppelt zu entrichten haben.

Die tessinische Regierung legte ein hohes Gewicht auf die im Vertrage von 1847 vorgesehene Erstellung der Straße längs dem rechten Ufer des Langensees; die sardinische Regierung bewies durch die That ihren guten Willen für die Ausführung dieses Werkes, respect. den Vollzug der bezüglichen Bestimmung des Vertrages von 1847, Art. 13. Gegenseitige Gesuche und Zusicherungen, welche fortlaufend jener Vertragsbestimmung rufen, hatten die successive Ausführung des Werkes soweit zur Folge, daß schon mit Note vom 9. November 1859 der Bundesrath der sardinischen Gesandtschaft laut den Angaben der tessinischen Regierung versichern konnte, daß zur Vollendung der Route von Locarno bis zur Grenze nur noch einige Bogen der Brücke über die Maggia und zwei kleine Sektionen von 1500 und 2000 Meter, nebst der von beiden Staaten gemeinsam zu erstellenden Grenzbrücke im Rückstande seien.

Die Note schließt mit der Erklärung: „Die Regierung des Kantons.... erklärt im Weitern, was den Termin der Eröffnung der Straße auf ihrer ganzen Länge betrifft, daß sie keinesfalls hinter dem zurückbleiben werde, was die sardinische Verwaltung ihrerseits ausgeführt haben werde, dergestalt, um in allen Punkten der Spezialkonvention von 1847 Genüge zu thun (de manière à satisfaire en tous points à la convention spéciale de 1847). Der Frühling von 1863 würde daher der äußerste Termin sein, mit welchem die Straße längs dem Langensee, zwischen Intra und Locarno in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr geöffnet werden soll.“

Spätere Mittheilungen im gleichen Sinne bestätigten wiederholt die voraussichtliche Vollendung der fraglichen Straße sammt der Maggiabrücke im Laufe des Jahres 1862.

Prüfen wir nun aber die vorliegende Konzession an dem Maßstabe der mehrerwähnten Verträge und des Bundesgesetzes zugleich, so scheint uns außer Zweifel, daß sie auf eine Umgehung derselben hinausläuft, indem sie die Linie Locarno-Visasca von der Strecke des Lukmanierübergangs abtrennt, und dieselbe einer Gesellschaft behändigt, welche keinerlei besondere Verbindlichkeit für den Lukmanier übernimmt, sondern im Gegentheile freie Hand behält, sich einem andern Alpenübergang zuzuwenden, oder auch jedes Bestreben für Erzielung einer Alpenbahn fallen zu lassen. Die Strecke Locarno-Visasca wird daher auch für einen dem Lukmanierunternehmen fremden oder selbst entgegenstehenden Zweck vergeben, und der Realisirung des großen Unternehmens ist das große Hinderniß in den Weg gelegt, daß es ohne die Verbindung mit der Thallinie und vielleicht bei Konkurrenz einer andern Unternehmung versucht werden soll.

Die Konzession anerkennt aber selbst das Ungereimte einer solchen Zumuthung oder Verträstung, da sie einen außerordentlichen Rückkauf der

Konzedirten Linien sobald zuläßt und vorbehält, als die Linien Locarno-Biasca und Chiasso-Lugano erstellt sein werden.

Der Werth auch dieses Ausweges oder Behelfes ist indessen kaum hoch anzuschlagen. Voraus wird das Bestreben, das Lukmanierunternehmen als ein ganzes und großes zu realisiren, damit für 4 bis 5 Jahre auf die Ruhebant versetzt, indem nach den dem Konzessionär gestellten Terminen für Beginn und Vollendung der Arbeiten, allfällige Unterbrüche u. s. f. diese Zeit wohl verstreichen kann, bis die betreffenden Strecken wirklich ausgebaut und dem Verkehr übergeben werden können. Dann erst könnten die Operationen des Rückkaufes beginnen und müssen die neuen Zeitverluste eintreten, die dieser selbst nothwendig zur Folge haben muß. Vor der Zeit aber, da der Rückkauf möglich und auch der Erfolg desselben gewiß ist, wird Niemand eine Gesellschaft für den Alpenübergang zum voraus bilden, und gar mit Eröffnung von Tunnelbauten u. beginnen, ehe er des Besitzes der Thallinie sicher ist.

Diese Zeit ist es aber, in welcher die Frage des Alpenweges sich entscheiden muß, und wenn ein Hinderniß in den Weg gelegt ist, sie unverkümmert zu benützen, der ist in der Realisirung seines Werkes selbst gehindert.

Obendrein behalten während der ganzen Periode die Herren Sillar und Comp. oder deren Jessionäre, nach Art. 22 der Konzession, die Befugniß, diese abzutreten und einen Dritten in ihre Rechte theilweise oder ganz einzusetzen, wodurch auch dieser wieder dem Lukmanierunternehmen gegenüber in eine günstigere Stellung gesetzt und dessen Ausföhrung voraussichtlich weiter erschwert würde. Die Bedingungen des Rückkaufes selbst, wie sie Art. 16 der Konzession vorausbestimmt, sind wahrlich abschreckend genug.

Nicht nur hängt derselbe zunächst von der Regierung von Tessin ab, sondern nebst der Bezahlung des ganzen eigentlichen Rückkaufpreises muß der Rückkaufende „in alle Verträge einsteigen, welche die gegenwärtigen Konzessionäre, oder die Gesellschaft oder Andere (!Sic.!) betreffend die Eisenbahn und die Konzession, festgesetzt haben, und welche zur Zeit des Rückkaufes noch bestehen.“ Auch jeder Generalafford über Bau oder Betrieb u., welchen Hr. Sillar oder seine Nachfolger eingegangen hätten, müßte daher bei'm Rückkauf übernommen werden. Und wer könnte sich hier vor Gefährde schützen?!

Zu Allem kommt noch die Bedingung des Art. 6, nach welchem der Gesellschaft Sillar das Vorzugsrecht für jede Konzession eines andern Schienenweges im Kanton in der Weise eingeräumt ist, daß wenn Andere eine Konzession begehren wollen, sie verpflichtet sind, ihr Pflichtenheft nebst den bezüglichen Studien vorzulegen und sich zugleich über genügende Mittel für das Unternehmen auszuweisen. Von Allem wird dann Herrn Sillar Kenntniß gegeben; er erhält einen Termin von 3 — 12 Monaten,

um sich zu befinden, und kann dann sein Vorzugsrecht beliebig geltend machen (!!!)

Wer mag unter solchen Bedingungen es versuchen wollen, allen andern Schwierigkeiten einer Niesenunternehmung entgegenzutreten, wenn er auf solche Weise sich vorsehen muß, seine Zeit und Kosten zum Vortheile einer Compagnie Sillar oder seiner Nachfolger zu verschwenden? Allerdings übrig noch eine Intervention des Bundes, die Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes. Man mag sich aber vorstellen, mit welchen Schwierigkeiten die Erzielung und Durchführung einer solchen zu Gunsten einer Alpenbeschienung, zumal über den Lukmanier, zu kämpfen haben mag, wenn die Anrufung der Verträge für diese Linie gegenwärtig schon solchem Widerstande begegnet!

Leichter und erfolgbarer gewährt der Bund seinen Schutz jetzt, so lange die Sache noch im integren Zustande, der Standpunkt der Verträge noch nicht verrückt, ein Präjudizium noch nicht eingetreten ist.

Der Titel, diesen Schutz zu gewähren, ist mehr als vollkommen gegeben.

Der Bundesrath hat schon Stoff zu einem ganz ausnahmsweisen Antrage gefunden, und die Mehrheit der Ständerathskommission geht in allen Direktionen noch weiter. Ihr Bericht enthält bedeutungsschwere Aushebungen, daß auch schon allein aus dem Standpunkte des Eisenbahngesetzes und der nationalen und internationalen Bedeutung der Alpenbeschienung bei Behandlung dieser Konzession besondere Cauteleu geboten und gerechtfertigt seien.

Mit dem schonenden Ausdruck: „ohne ein Mißtrauen bezeugen zu wollen“, deutet sie auf den Artikel der Konzession (22), wornach die Konzessionäre berechtigt sind, nicht nur eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der fraglichen Linie zu bilden, sondern auch beliebig den Betrieb und die Verwaltung einer andern Gesellschaft zu übertragen oder einer solchen auch die Konzession selbst, ganz oder theilweise (!) abzutreten.

Damit ist der Verkaufsspekulation, dem Agiohandel, dem Börsenspiel mit der Konzession, die blanke Karte ausgestellt. Ja, es erscheint als die Hauptbedeutung der Konzession, als der Hauptgewinn der Konzessionäre, daß sie sich einer Gesellschaft, welche sich die wirkliche Ausführung des tessinischen Netzes nebst dem Alpenübergang ernstlich und in guten Treuen zur Aufgabe machen würde, in den Weg stellen könne, um den schweren Sessions- oder Rückkaufs-, oder Expropriations-Tribut ihr abzdringen. — („durch diese hohle Gasse muß er kommen!“) — Mit Recht spricht daher der Bericht der ständeräthlichen Kommissions-Mehrheit von einer „weiteren Erschwerung“ anstatt Erleichterung, von einer „neuen Belastung“ der sonst schon mit immensen Schwierigkeiten belasteten

Alpenbeschiebung, welche die Konzession bilden könnte. Schon die bloße Möglichkeit einer solchen Belastung wird aber hier zum wirklichen Hinderniß, weil sie schon genügt, um abzuschrecken oder zurückzuhalten.

Wir sagen aber, diese weitere Erschwerung, diese neue Belastung ist eine unzweifelhafte Nothfolge der Sillar'schen Konzession, zumal für den Lukmanier, wie aus unsern obigen Aushebungen schon hervorgeht.

Die Extraktanten, womit der Ständerath diese Konzession umgeben und im Grunde modifizirt hat, nämlich: neben der Herstellung der sechs Monate für den Beginn der Erdarbeiten und dem Ausweise über die Ausführungsmittel noch die genaue Prüfung desselben und die ernste Ueberwachung über die verhältnismäßige Fortsetzung der Arbeiten, endlich der Vorbehalt der bundesrätlichen Genehmigung eines jeden Verkaufes der Konzession — alle diese Extraktanten heben weder die Schwierigkeiten auf, welche die Konzession einer ernstlichen Bauunternehmung für das gesammte Tessiner Netz entgegenstellt, noch heben sie die Belastung auf, welche aus der Nothwendigkeit eines gültigen Kaufes derselben, eines erzwungenen Rückkaufes oder einer eidgenössischen Expropriation entstehen.

Die letztere aber insbesondere bleibt, auch nach allen vom Ständerathe angenommenen Cautelen, eine Unmöglichkeit für die Hrn. Sillar wirklich schon konzedirten Linien Chiasso-Viasca und Locarno-Vellenz. Rückichtlich dieser Linien bleibt nur das in der Konzession vorgesehene Rückkaufsrecht der Regierung von Tessin vorbehalten; auf sie leidet der Art. 17 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes keine Anwendung. Den Alpenübergang aber für sich allein, ohne die Thallinie, wird ein besonnener Uebernehmer niemals begehren. Es hat daher auch seinen guten Grund, daß die Kommissions-Mehrheit des Ständerathes darüber ernste Berathung pflog: ob nicht, neben den übrigen bereits erwähnten Cautelen, noch ein ganz besonderes, außerordentliches Rückkaufsrecht für die Eidgenossenschaft, „zu Handen eines ernstlichen Unternehmers“ ausbedungen werden soll? Ein Theil der Kommission scheint sich entschieden dafür ausgesprochen zu haben; die Mehrheit aber fügte sich nur unter der weitem, wie es scheint einstimmigen Schlußnahme, davon zu abstrahiren, daß im Berichte ausdrücklich und in sehr gemessener Weise die Erwartung ausgesprochen werde, der Bundesrath wolle jenen Cautelen die genaueste Aufmerksamkeit zuwenden und den pünktlichsten Vollzug angedeihen lassen.

Unserer Ansicht nach sind alles dieses aber immerhin nur halbe Maßnahmen, die ihren Zweck nicht erfüllen können; die bemerkten Erschwerungen und Belastungen eines ernstlichen Unternehmens bleiben und werfen sich namentlich der Ausführung der Lukmanierlinie entgegen.

Noch eine weitere Bemerkung drängt sich auf. Wie die Beschienung des Bergüberganges ohne die Thallinie als ein Urding erscheint, so ist aber auch kaum denkbar, daß die Thallinie ohne den Alpenübergang eine Rente ergeben werde, zumal unter den übrigen Bedingungen, welche die Konzession Sillar festsetzt. Daran drängt sich die Vermuthung, daß die Erwerbung der Konzession, trotz der erlegten Kautionssumme, kaum in einer andern Absicht ernstlicher gemeint sein könne, als Behufs des im Art. 22 vorgesehenen Verkaufs. Ist es aber der eidgenössischen Behörde würdig, dergleichen zu besiegeln oder zu verklauseln?

Sage man nicht: die Vorerstellung der Thallinie ist eine Vorbereitung des Bergüberganges, ein Mittel zur leichtern Erreichung des letztern. Uns steht die Ueberzeugung fest, daß hier die beiden Unternehmungen Hand in Hand gehen müssen, daß sie nur als ein ungetrenntes Ganzes, und in der Garantie des Anschlusses an das nordöstliche Schweizerneß, eine gegründete Aussicht auf Realisirung und auf eine erfreuliche Realisirung haben. Die Thäler des Kantons Tessin sind zu enge, und seine Bevölkerung ist zu wenig in großen Industriezweigen bethätigt, als daß die Beschienung der Niederungen für sich allein einen Ertrag versprechen könnte.

Auch ziehe man keine Parallele mit St. Gallen und Graubünden, um daraus Folgerungen für die Sezirung im Tessin zu ziehen.

Die Erstellung der St. Gallischen Linien bis Chur erfolgte nur als I. Sektion des Lukmanier und mit genauer Beachtung, ja — durch die Linie längs dem Wallensee und durch die weitere Uebereinkunft mit Zürich über allfällige Fortsetzungen der beiden Zweige von Rapperschwyl gegen Zürich und von Norschach gegen Thurgau — in erweiterter Ausdehnung der bezüglichen Vertragsverpflichtungen.

An eine andere östliche Alpenbahn als den Lukmanier dachte damals Niemand.

Die finanziellen Ergebnisse übrigens der Südoestbahn, trotz ihrer Verbindung mit der St. Gallen - Appenzeller - Bahn und dem weitem Anschluß einer Linie bis in die nächste Nähe von Zürich, bilden, — zumal diese Linien zum Theil noch gewerbreiche Gegenden durchziehen, das industrielle Appenzell, sowie das ganze Toggenburg einschließen und einen Theil von Thurgau anziehen, hier mit dem wichtigsten Schweizerhafen N o r s c h a c h am Bodensee, dort mit demjenigen von Rapperschwyl am Zürichsee münden und für das gewerbreiche Glarus, sowie für ganz Graubünden diesseits der Alpen die alleinigen Aus- und Eingänge bilden, — wir sagen: die finanziellen Verhältnisse der Vereinigten Schweizerbahnen, die trotz aller dieser günstigen Verhältnisse und einer guten und sparsamen

Verwaltung sich so wenig befriedigend gestaltet haben, bilden wohl nur einen frappanten Beweis, daß abgetrennte Stücklinien, welche nicht eine reiche Hauptverkehrsader begreifen, für sich allein nicht rentiren können.

Nun kommen aber entscheidend hinzu die bestehenden Vertragsverhältnisse sowohl unter den Kantonen, als gegenüber der italienischen Krone.

In ersterer Beziehung gibt es kein ungeheimtes Hausrecht mehr, wo man sich verpflichtet hat, im Einklang mit Andern und nach gemeinsam angenommenen Grundsätzen, eine Bahnlinie auf seinem Gebiet, in einer gewissen Richtung, als Theil einer gewissen großen Unternehmung zu gewähren; und die Bundesbehörde ist nicht in der einfachen Lage, das freie Gutfinden eines Kantons einfach zu bestätigen, sondern hat vielmehr seine Vorlage am Maßstabe der gegen andere Bundesglieder eingegangenen Verpflichtungen zu würdigen und für die Beachtung dieser Verpflichtungen den Bundesbeschuß — Mitwirkung zur Ausführung der interkantonalen Verträge — zu gewähren. (Art. 7 der Bundesverfassung.) Ein gleiches aber, ja noch ein bedeutameres Gewicht müssen wir den nachbarlichen und Vertragsverhältnissen zu Italien, mit den besondern Hoffnungen auf dasselbe für die Realisirung des großen internationalen Werkes der Alpenbahn beilegen, welche unsern Verkehrs- und allgemeinen Freundschafts-, ja auch den politischen Beziehungen zu demselben noch eine viel erhöhte Bedeutung verleihen wird.

Nicht ohne Grund hat der Bundesrath in seinem Antrage bei dem Vorbehalte der Bestimmungen des Art. 17 vom Bundesgesetz auch dem mit Sardinien (nun Italien) bestehenden Handelsvertrage von 1851 gerufen; er legt der Schweiz sehr bestimmt die Pflicht auf, für die Verwirklichung der Idee einer Schienenverbindung zwischen Italien und dem Süden von Deutschland mitzuwirken.

Darin muß aber inbegriffen sein, daß die Bundesbehörde keine Konzeption genehmige, welche statt der Erleichterung eine Erschwerung, statt der Förderung eine erhöhte Belastung des großen Unternehmens in sich trage.

Der Ständerath hat die Citation dieses Artikels gestrichen: — warum? Weil er nach dem Mehrheitsberichte seiner Kommission jene Erschwerung befürchtete und deswegen zu jenen Klauseln geführt wurde?! Unzweifelhaft wird aber Projekten, welche solchen Bedenken Raum lassen, am besten mit anfänglicher Festigkeit entschieden begegnet — „*Principiis obsta!*“

Wenn je in einem Falle, so wäre es bei diesem — im Hinblick auf die enorme Wichtigkeit der Frage und ihre Folgen, schon aus Achtung

jenes Art. 8 des Handelsvertrags mit Sardinien, am Plage gewesen, daß der Bundesrath, kraft dem Tenor des Art. 16 vom Eisenbahngesetz bei den Unterhandlungen sich vertreten lassen und dabei dann vorgesorgt hätte, daß eine Konzession zu Stande gekommen wäre, welche nicht nur zu keinen solchen Verwahrungs-Clauseln Grund geboten, sondern den internationalen Beziehungen Rechnung getragen, und der Ausführung des großen Werkes, ohne alle Opfer für den Bund, da Vorschub geleistet hätte, wo es am leichtesten realisirbar ist, wo die Natur mit der langen Entwicklung der Rheinebene darauf hinweist, -- da, wo der erste Gedanke sich hinwandte und jede neue redliche Untersuchung immer neu sich wieder hingewiesen sieht, -- wo endlich die großen Vortheile jenes Werkes sich erreichen lassen, ohne daß im gleichen Momente weder der Kanton italienischer Zunge umgangen, noch ein anderer großer Theil des Landes im Marke seiner Interessen verlegt werden soll.

Wahrlich, hier wäre eine größere Aufgabe und mehr zu erzielen gewesen, als mit der Erlassung jener Note, welche bereits eine sehr verschiedene Beurtheilung gefunden hat und jedenfalls sehr leicht einen ganz anderen Erfolg haben kann, als den bezweckten. Wahrscheinlich ist aber die Erfüllung jener Pflicht der Kenntnißgabe an den Bundesrath seitens der tessinischen Regierung unterblieben, daher dieselbe sich nur um so mehr einem beschränkenden Beschlusse der Bundesbehörde zu fügen hat, durch welchen der bezüglichlichen Gesetzesbestimmung eine richtige Anwendung gegeben wird.

Noch gewichtiger jedoch als der allgemeine Handelsvertrag, weil spezieller, den Fragepunkt direkte beschlagend, fordern hier die besondern Vertragsverhältnisse Sardinien's (nun Italiens) zu den Lukmanierkantonen und voraus zu Tessin ihre Berücksichtigung.

Besteht eine Möglichkeit, daß Tessin Sardinien (nun Italien) gegenüber behaupten könnte, sein Gebiet sei durch die Vertragsbestimmungen von 1847 nicht in der ganzen Länge vom Langensee bis zur Bergspitze, oder in einer andern als der Lukmanier-Richtung beschlagen, und die Konzession der Thallinie dürfe von der des Bergüberganges unter Bedingungen getrennt werden, welche der Realisirung des letztern wesentliche Schwierigkeiten in den Weg legen? Oder besteht eine Möglichkeit, daß Tessin, Italien gegenüber, jene Vertragsbestimmungen als unanwendbar, dahingefallen oder eitel überflüssig bezeichnen könnte -- Italien gegenüber, daß so würdig treu an dem Vertrage festgehalten, ihn namentlich in den, Tessin speziell günstigen Bestimmungen auf's Genaueste vollzogen, sein Schienennetz bis an den Langensee längst vollendet, seine Subsidien für den Alpenübergang schon Anno 1853 bestimmt votirt, und in einem auch von den Abgeordneten der Tessiner Regierung unterzeichneten Vertragsprojekte

jüngster Zeit für die Ausführung des Lukmaniers neu dargeboten hat?! Nur eine Berücksichtigung auch ihrer Interessen oder Ansichten scheint die italienische Regierung, namentlich in Rücksicht auf die Anschlussfrage, dabei erwartet zu haben: — eben diese Frage aber bleibt unzweifelhaft eine der gegenseitigen Verständigung, so weit sie der Vertrag nicht schon ausdrücklich entscheidet.

Gestatte man den Verhältnissen ihre natürliche Entwicklung! Tessin kann sein Schienennetz ohne Italien zu keiner Vollendung, zu keiner Ertragsfähigkeit bringen. Eine Stimme der nachbarlichen Regierung für die vertragsmäßige Gestaltung desselben kann nicht umgangen werden. Die Voraussetzung, auf welche man, wie es scheint, besonders bauet: daß Tessin nur einseitig vorzugehen brauche, um hintennach sowohl des von ihm allein vorausbestimmten Anschlusses an die italienischen Bahnen, als auch der gewünschten, unentbehrlichen Subsidien für den Alpenübergang sicher zu sein, den es auch beliebig hintennach bestimmen möge; eine solche Voraussetzung dürfte doch leicht sich als eine Illusion herausstellen.

Selbst über das Vertrauen, welches Italien in diese oder jene Compagnie setze, dürfte dasselbe, zumal Angesichts der außerordentlichen Bestimmungen einer Konzession Sillar, deren Tragweite ihm sicher nicht entgehen wird, voraus zu hören sein; es entspräche dieß auch nur dem Wortlaut des Vertrages von 1847.

Ja, geht man nur die natürlichen, klar angezeigten Wege, so ist ein neues Einverständnis unter den beteiligten Regierungen, und damit auch ein baldiges Zustandekommen einer Unternehmung, welche das ganze Werk sich ungetheilt zur Aufgabe setzt, und die Realisirung desselben garantirt, eine wohlbegründete Hoffnung.

Und damit ist nicht nur den Interessen der Kantone St. Gallen und Graubünden, sondern wahrlich auch den Interessen des Kantons Tessin, sowie der ganzen Eidgenossenschaft besser gedient, als mit sofortiger Genehmigung einer präjudizirenden, in bestehende Rechtsverhältnisse tief eingreifenden Konzession.

Von einem reellen Schaden, der durch einen kurzen Aufschub, wie er zum Zwecke einer loyalen Unterhandlung und eines nachbarlichen und bundesbrüderlichen Verständigungsversuches veranlaßt wird, kann nicht die Rede sein. Andere Nachtheile aber, die man davon besorgen möchte, fallen in keinen Betracht gegen den nachhaltigen Gewinn, den wir von einem gütlichen Verständniß über ein Werk von so enormer — wie die ständeräthliche Kommissionsmehrheit richtig sagt — „nationaler und internationaler Bedeutung“ gewiß mit Recht erwarten.

Gegenüber den Kantonen St. Gallen und Graubünden wiederholen wir noch, daß wir es als Verkennung eines wirklichen Rechtes derselben, und als eine Verletzung der Bundesverfassung selbst in den angeführten Bestimmungen betrachten müßten, wenn ihnen der Anlaß verweigert würde, in der für ihre materielle Wohlfahrt so folgenreichen Frage sich durch ihre dazu berechtigten Organe, nach deren Ermessen, vollständig vernehmen zu lassen.

Wir glauben daher unsern Antrag vollkommen begründet, es wolle Ihnen, Tit., gefallen, zu beschließen:

„Das Konzessionsgesuch wird in dem Sinne zurückgewiesen, daß die Regierung des Kantons Tessin sich darüber mit den Ständen Graubünden und St. Gallen, so wie mit der königl. sardinischen Regierung zu „verständigen suche.“

Mit vollkommener Hochachtung.

Die Minderheit der Kommission:

Curti, Berichterstatter.

Jenni.

Note. Der von der Bundesversammlung in vorstehender Frage gefasste Beschluß findet sich auf Seite 592 des VII. Bandes der eidg. Gesesammlung.

**Bericht der Minderheit der nationalrätlichen Kommission, betretend die
Eisenbahnkonzession des Kantons Hessin für die Linien Chiasso-Biasca und Locarno-
Bellenz. (Vom 30. Juli 1863.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1863
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1863
Date	
Data	
Seite	682-712
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 216

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.