

XVII. Jahrgang. III. Nr. 48. 4. November 1865.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den
Staatsvertrag mit Oesterreich und Bayern über die Er-
stellung einer Bodenseegürtelbahn und einer Zweigbahn
Rüthi-Feldkirch.

(Vom 11. Oktober 1865.)

Tit. I

Bereits im Frühjahr 1853, als die auf Schweizergebiet nach dem Bodensee führenden Eisenbahnen erst in Angriff genommen waren, wurde die Herstellung einer Verbindung dieser Bahnen mit den am jenseitigen Ufer des Sees ausmündenden Schienenwegen von den bei dieser wichtigen Verkehrsverbindung zunächst theilnehmenden Staaten ernstlich ins Auge gefaßt. Schon damals wurden zwischen der Regierung von St. Gallen und derjenigen des Königreichs Bayern vorläufige Unterhandlungen gepflogen, welche dann aber infolge der mittlerweile zwischen der Schweiz und Oesterreich eingetretenen ungünstigen politischen Verhältnisse bald ins Stocken geriethen und mehrere Jahre gänzlich liegen blieben.

Im Jahre 1856 fand zwischen den Regierungen von Oesterreich, Bayern und St. Gallen (welch' letztere vom Bundesrathe zur Führung dieser vorläufigen Unterhandlung ermächtigt worden war) die Auswechslung von Punktationen statt, welche als Grundlage für die definitiven Unterhandlungen dienen sollten. Auf diese Präliminarien folgten

dann im Oktober 1858 die ersten Konferenzen von Abgeordneten der theiligten drei Staaten. Bei diesen Konferenzen, welche in München stattfanden, war die Schweiz durch Herrn Landammann Hungerbühler vertreten, welcher vom Bundesrathe beauftragt worden war, die Unterhandlungen auch im Namen der Eidgenossenschaft zu führen. Das Ergebniß dieser Konferenzen war der Entwurf eines Staatsvertrages, dessen Abschluß aber nicht zu Stande gebracht werden konnte, weil Oesterreich Forderungen gestellt hatte (Erstellung eines zweiten Rheinüberganges bei Benden und Fortsetzung der Bahn auf dem rechten Rheinufer nach Feldkirch und Bregenz), auf welche der schweizerische Abgeordnete nicht eingehen konnte. Auf den Antrag des Letztern wurde dann, da keinerlei Aussichten zu einer Verständigung über die waltenden Anstände vorhanden waren, am 22. Dezember 1858 in der fünften Konferenzsitzung die Weiterführung der Unterhandlungen auf unbestimmte Zeit vertagt.

Wieder verstrichen mehrere Jahre, bis es den Verwendungen Bayerns und der Schweiz gelang, Oesterreich zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen zu bestimmen.

Unterm 12. November 1861 machte die österreichische Gesandtschaft dem Bundesrathe die Eröffnung, daß die Regierung von Oesterreich geneigt sei, auf die Fortsetzung der Unterhandlungen einzugehen unter der Bedingung sine qua non, daß gleichzeitig mit der Gürtelbahn von der zu konfessionirenden Gesellschaft auf ihre Kosten eine Zweigbahn Bregenz-Feldkirch hergestellt und diese Verpflichtung mittelst eines förmlichen Vertrags mit Oesterreich gewährleistet werde. In einer spätern, von der österreichischen Regierung unterm 19. März 1863 abgegebenen Erklärung wurde obige Bedingung dahin modifizirt und ausgedehnt, daß statt der Zweigbahn Bregenz-Feldkirch eine solche von Rüti nach Feldkirch auf Kosten der Union Suisse ausgeführt, der Tarif für die auf der Eisenbahn von Lindau, resp. Bregenz nach Feldkirch transitirenden Güter ermäßigt und von der eidg. Zollverwaltung freier Verschluß und freier Transit derselben gestattet werde. Dieser Hauptbedingung war noch das Begehren beigefügt, daß den Herren Canahl & Cie. in Feldkirch die Summe von 12,000 Gulden für die Studien und Pläne über die Eisenbahn von Bregenz nach Feldkirch vergütet werde, eine Bedingung, die aber in den weitern Verhandlungen nie mehr zur Sprache kam.

Nachdem die Regierung von St. Gallen, vom Bundesrathe über ihre Ansichten betreffend die Eröffnungen der österreichischen Regierung angefragt, erklärt hatte, daß sie grundsätzlich mit denselben einverstanden sei, trafen wir ohne Zögerung die zur Inangabezung der Konferenzverhandlungen nöthigen Einleitungen, indem wir uns einerseits bei der Regierung von Bayern um beförderliche Wiedereinberufung der Konferenz verwendeten und andererseits zur Wahl der schweizerischen Abgeordneten und Aufstellung der denselben zu ertheilenden Instruktionen schritten. Als Abgeordneten der Eidgenossenschaft bezeichneten wir den Herrn Re-

gierungsrath Hagenbuch in Zürich, und als zweiter schweizerischer Abgeordneter wurde von der Regierung von St. Gallen Herr Landammann Baumgartner von St. Gallen vorgeschlagen, welcher dann aber später bei der definitiven Wahl der Abgeordneten (ebenfalls nach dem Vorschlage der Regierung von St. Gallen) durch Herrn Landammann Aeppli ersetzt wurde.

Für die Aufstellung der Instruktion wurde der bei den Konferenzen von 1858 zu Stande gekommene Vertragsentwurf zu Grunde gelegt, und wir ermittelten nicht, der Regierung von St. Gallen volle Gelegenheit zu geben, sich über die ihr wünschbar scheinenden Aenderungen auszusprechen. Mit Schreiben vom 22. April 1863 machte auch die Regierung von Thurgau im Hinblick auf das spätere Zustandekommen einer Fortsetzung der Gürtelbahn nach Romanshorn oder Amriswil ihre Interessen geltend, indem sie verlangte, daß in den abzuschließenden Staatsvertrag eine Bestimmung aufgenommen werde, „gemäß welcher hinsichtlich „der Anschlußverhältnisse die nämlichen Rechtsgrundsätze auch für die „Gürtelbahn gelten sollen, welche gegenwärtig mit Beziehung auf das „schweizerische Eisenbahnwesen bestehen, und im Art. 13 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Heumonat „1852 und im Art. 1 des Bundesrathsbeschlusses betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen vom 11. August 1858 „niedergelegt sind.

Nachdem von Seite des Departements des Innern unter Mitwirkung der Vorstände des Handels- und Zoll- und des Postdepartements, sowie der beiden Abgeordneten der Entwurf der diesen Letztern zu ertheilenden Instruktion ausgearbeitet und der Regierung von St. Gallen mitgetheilt worden war, erklärte dieselbe, daß sie, mit Ausnahme des dem obigen Gesuche Thurgaus entsprechend aufgenommenen Artikels betreffend die Anschlußverhältnisse, mit allen übrigen Instruktionsbestimmungen einverstanden sei, um so bestimmter aber darauf dringen müsse, daß jener Artikel, welcher in dem Vertragsentwurfe von 1858 nicht enthalten sei, fallen gelassen werde. Wir werden auf diesen Punkt, welcher in der Folge noch zu vielfachen Erörterungen Anlaß gab, weiter unten einlässlicher zurückkommen, und beschränken uns deshalb vor der Hand auf die Bemerkung, daß die von St. Gallen gegen die Aufnahme fraglichen Artikels geltend gemachten Gründe uns nicht bestimmen konnten, denselben zu beseitigen.

Während dieser vorbereitenden Verhandlungen für die Konferenzen erfolgte im Dezember 1863 die Ertheilung einer Konzession für den Bau der Bodenseegürtelbahn, so weit dieselbe das schweizerische Gebiet berührt. Fragliche Konzession wurde vom Großen Rathe von St. Gallen unterm 1. Dezember 1863 an die Herren Talabot, Gentisch und Blount ertheilt *) und von der schweizerischen Bundesversammlung unterm 22. gleichen

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1864, Band I, Seite 21.

Monats genehmigt. *) Bei den diesfälligen Verhandlungen kamen in den eidg. Räthen auch die bereits oben erwähnten Anschlußverhältnisse zur Sprache, und es wurde hinsichtlich derselben auf Anregung der ständerräthlichen Kommission gleichzeitig mit der Konzessionsgenehmigung noch ein spezieller Beschluß gefaßt, welcher folgendermaßen lautet:

„Der Bundesrath wird bei den zu pflegenden Unterhandlungen betreffend den in der vorerwähnten Konzession vorgesehenen Staatsvertrag „nicht nur die im Art. 24 derselben erwähnten Punkte, sondern auch die „im Art. 13 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852 enthaltenen „Grundsätze im Auge behalten.“

Mit Rücksicht darauf, daß sich in Folge der erwähnten Konzessionsertheilung die Sachlage etwas verändert hatte, mußte die aufgestellte Instruktion, welcher wir unsere Genehmigung bereits ertheilt hatten, noch in einigen Punkten modifizirt und ergänzt werden. Die definitive Ausfertigung derselben nebst den erforderlichen Vollmachten wurde den Herren Abgeordneten unterm 14. November 1864 zugestellt.

Während wir, so vorbereitet, noch immer die Antwort der Regierung von Bayern auf unsere bereits unterm 7. April 1863 an dieselbe gerichtete Verwendung für beförderliche Wiederaufnahme der Konferenz gewärtigten, erhielten wir von dem königl. württembergischen Ministerium des Auswärtigen die Mittheilung, daß sich die württembergische Regierung bei Bayern dafür verwendet habe, „daß im Falle der wirklichen Wiederanfnahme der kommissarischen Verhandlungen über eine Bodenseegürtelbahn die Führung derselben bis nach Friedrichshafen ins Auge gefaßt „und jedenfalls Württemberg zur Theilnahme an den Verhandlungen und „dem Vertragabschlusse eingeladen werden möge.“

Mit dieser Mittheilung war das Ansuchen verbunden, der Bundesrath möchte die Sache unterstützen und sich bei Bayern ebenfalls für die Zulassung Württembergs verwenden.

Da die Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn bis Friedrichshafen offenbar sehr im Interesse des hierseitigen Verkehrs liegt, so nahmen wir keinen Anstand, dem Gesuche Württembergs zu entsprechen, indem wir dasselbe im Einverständnisse und gleichzeitig mit der österreichischen Regierung bei der bayerischen Regierung unterstützten und die Hoffnung aussprachen, daß sie, den vereinigten Wünschen der beiden mitbetheiligten Staaten Rechnung tragend, die Zulassung Württembergs zu den bevorstehenden Konferenzverhandlungen nicht beanstanden werde.

Mit Note vom 20. Februar l. J. eröffnete uns hierauf das bayerische Ministerium, daß der Wiederaufnahme der Konferenzverhandlungen nichts im Wege stehe, daß aber die Gründe, welche im Jahre 1858 die bayerische Regierung bestimmten, die Betheiligung Württembergs an diesen Ver-

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band VIII, Seite 16 und 20.

handlungen abzulehnen, noch heute bestünden, und daß daher Bayern auf seiner damaligen Ansicht beharren müsse.

Um keinerlei Anlaß zu weiteren Verzögerungen in dieser Angelegenheit zu geben, bestünden wir nicht weiter auf der bei Bayern zu Gunsten Württembergs gemachten Anregung und ersuchten auch die österreichische Regierung, der Sache keine weitere Folge zu geben.

Nachdem auf diese Weise auch der letzte Anstand beseitigt war, wurde von Seite der bayerischen Regierung die Eröffnung der Konferenzen in München definitiv auf den 1. Mai l. J. angesetzt.

Was den äußern Verlauf dieser Konferenzen, welche am 1. Mai d. J. wirklich ihren Anfang nahmen, anbetrifft, so ist darüber zu bemerken, daß die ersten Verhandlungen, in welchen ein neuer Entwurf eines Staatsvertrages durchberathen wurde, bis zum 20. Mai dauerten und sodann nach der siebenten Sitzung bis auf Weiteres vertagt wurden, worauf sämtliche Kommissäre von München zurückkehrten, um ihren Regierungen über die Resultate der Verhandlungen Bericht zu erstatten und deren weitere Entschliessungen einzuholen. Da die Ertheilung der diesfälligen neuen Instruktionen zu verschiedenen Zwischenfällen Veranlassung gab, so konnten die Konferenzverhandlungen erst im Juli wieder aufgenommen werden. Der Schluß derselben, d. h. die Unterzeichnung des vereinbarten Staatsvertrages und des darauf bezüglichen Schlußprotokolles erfolgte am 5. August 1865.

Zu den Unterhandlungen und dem Inhalte des Vertrages selbst übergehend, müssen wir die Bemerkung vorausschicken, daß schon in den ersten sieben Konferenzsitzungen der größere Theil der in unseren Instruktionen aufgestellten Bedingungen zur Anerkennung gelangte. Wir glauben uns über diese Punkte nicht weiter verbreiten zu sollen und verweisen dießfalls auf die bezüglichen Konferenzprotokolle.

Zu einschlägigern Erörterungen führten die folgenden Fragen:

1. Ist für den Fall der Anbringung von Trottoirs für Fußgänger an den Eisenbahnbrücken bei St. Margarethen und Rützi die Bewilligung eines Brückengeldes zuzugeben?

Wir glaubten, diese Frage mit Rücksicht auf den Entscheid der Bundesversammlung über das projektirte Brückengeld bei Monstein verneinen zu sollen. Es ist nämlich klar, daß es nicht angehen würde, diese beiden Brückengelder zu bewilligen und nachher solche für andere Rheinbrücken, wie sie gegenwärtig mehrfach projektirt werden, zu verweigern.

Im Uebrigen schien uns diese Frage von keiner großen finanziellen Bedeutung zu sein. Nach mehrfachen Erfahrungen, z. B. bei der

Brücke oberhalb des Rheinfalles, lassen sich derartige Trottoirs ziemlich wohlfeil konstruiren. Wenn auch, wie wahrscheinlich, Oesterreich sich weigern sollte, von Staatswegen an die Erstellung dieser Trottoirs etwas beizutragen, so werden die umliegenden österreichischen und St. Gallischen Gemeinden wohl gern zu einem Opfer bereit sein; das Fehlende wird der Kanton St. Gallen zu bestreiten haben. Aus den angeführten Gründen beauftragten wir daher unsere Abgeordneten, dahin zu wirken, daß zwar die Erstellung der Trottoirs im Staatsvertrage in Aussicht genommen, die Bewilligung eines Brückengeldes jedoch bestimmt abgelehnt und hinsichtlich der Entschädigungsfrage weitere Verständigung vorbehalten werde. Diesem Verlangen wurde von Seite der österreichischen Abgeordneten entsprochen, und in Folge dessen der betreffende Artikel des Vertragsentwurfes angemessen modifizirt. (Siehe Art. 9 des Staatsvertrages und Art. V des Schlußprotokolles.)

2. Sind zusammengelegte Zollbüreaux zu gestalten?

Bezüglich der an den beiden Rheinübergängen zu errichtenden Zollstätten hatten wir unsern Abgeordneten die Instruktion ertheilt, zu verlangen, daß der eidg. Zollverwaltung behufs der zollamtlichen Abfertigungen passende Lokalitäten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Für den Fall, daß von österreichischer Seite die Errichtung gemeinschaftlicher Büreaux u. s. w. für die schweizerische und österreichische Verwaltung beantragt würde, ermächtigten wir die Abgeordneten, auch zu einer diesfälligen Vereinbarung mitzuwirken.

Da nun bei den Unterhandlungen, die den Interessen des Schweiz. Zolldienstes am besten zusagende Errichtung getrennter Zollbüreaux nicht erhältlich war, so mußten wir trachten, wenigstens eine möglichst zweckmäßige Placirung der gemeinsamen Büreaux zu erlangen. Aus diesem Grunde verlangten wir, entgegen dem Antrage Oesterreichs (Errichtung eines gemeinschaftlichen Büreaux in Haag), daß gemeinschaftliche Büreaux in St. Margarethen und Müti oder eventuell zu Lautrach und Müti errichtet werden. Der letztere, eventuelle Antrag erhielt dann schließlich die Zustimmung Oesterreichs. (Art. 18, Lemma 2 des Staatsvertrages.)

3. In dem von den Abgeordneten von Oesterreich und Bayern (in der 8. Konferenzsitzung, welcher die Schweiz. Abgeordneten nicht beigewohnt hatten) ausgearbeiteten Entwürfe eines Schlußprotokolles zu dem modifizirten Staatsvertrage wurde sub Ziffer VIII zu Art. 18 verlangt, daß die Schweiz sich bereit erkläre, der Uebereinkunft beizutreten, welche am 2. August 1862 zwischen dem Zollverein und Frankreich über die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs abgeschlossen worden ist, und zweitens ein ähnliches Uebereinkommen auch mit Oesterreich abzuschließen. Wir konnten auf dieses Verlangen nicht eintreten; dagegen ermächtigten wir unsere Abgeordneten, zu erklären, die Schweiz behalte sich vor, einer derartigen Uebereinkunft beizutreten, beziehungsweise die diesfälligen Ver-

hältnisse durch ein besonderes Uebereinkommen zu ordnen (Art. IX des Schlußprotokolles). In zweiter Linie wurde verlangt, daß die Schweiz der Vereinbarung beitrete, welche am 11. April d. J. zwischen Oesterreich und Bayern bezüglich der gegenseitigen Bestrafung der Nachahmungen und Fälschungen von amtlichen Siegeln, Post- und Stempelmarken, Stempelpapier, Plomben, Bescheinigungen und Beglaubigungen getroffen worden ist.

Da eine solche Erklärung in einer Anzahl von Punkten über den Zweck des vorliegenden Vertrages hinausginge, so konnten wir auf dieselbe ebenfalls nicht eintreten; wir ertheilten deshalb unsern Abgeordneten die Weisung, die Aufnahme einer Erklärung ins Schlußprotokoll zu verlangen, welche die Zusicherung enthält, daß jede der drei Regierungen Fälschungen oder Nachahmungen von Plomben oder von Schriftstücken, welche im Eisenbahnverkehr zum Zwecke der zollamtlichen Controle verwendet werden, nach den Gesetzen ihres Landes bestrafen werde. Diesem Verlangen ist im Art. IX b des Schlußprotokolles Genüge geleistet.

4. In Bezug auf die Erstellung der beiden Rheinbrücken bei St. Margarethen und Rütli ist auf unsern Vorschlag im Art. 9 des Vertrages die Bestimmung aufgenommen worden, „daß diese Bauten mit den Rheinkorrektionsbauten in beiderseitig entsprechende Uebereinstimmung zu bringen und nach den von den Regierungen der Schweiz und Oesterreichs einverständlich zu genehmigenden Plänen zu konstruiren seien.“

5. Im Schlußprotokolle (Art. XI) wurde auch noch auf die Fortsetzung der Gürtelbahn bis Friedrichshafen Bedacht genommen, so daß gegründete Aussicht vorhanden ist, daß diese Fortsetzung, auf welche schweizerischer- und österreichischerseits großes Gewicht gelegt wurde, gleichzeitig mit der Strecke St. Margarethen-Bregenz oder wenigstens bald nachher zu Stande kommen werde.

6. Wie oben schon angedeutet, verursachten die meiste Schwierigkeit in den Verhandlungen die Bestimmungen über die sogenannten Anschlußverhältnisse. Die Regierung von St. Gallen, unterstützt von Hrn. Wirth-Sand, Generaldirektor der Vereinigten Schweizerbahnen, und von dem eidg. Abgeordneten, Herrn Landammann Aepli, bestritt in erster Linie, daß überhaupt in dieser Beziehung irgend welche Bestimmungen zu treffen seien, indem sie sich darauf berief, daß noch bei keiner andern Bahn eine solche Bundesintervention stattgefunden habe. In zweiter Linie stellte sie die Behauptung auf, daß das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Jännermonat 1852 im Art. 13 nur von der Anschlußverpflichtung gegenüber einmündenden Bahnlinien spreche, und somit einzig das Verhältniß der Union Suisse zu der Gürtelbahn in Frage kommen könnte, weil nur jene in letztere einmünde. Dabei deutete sie an, daß es sich lediglich um eine Konkurrenzfrage zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen handle. Die Regierung

von St. Gallen verlangte demzufolge das Fallenlassen jedes derartigen Begehrens, da der Vertrag daran scheitern müßte.

Wir ermannten nicht, diese Frage einer genauen Prüfung zu unterwerfen. Wir entheben aus einem diesfälligen Gutachten unser Departements des Innern, mit welchem wir uns ganz einverstanden erklärten, folgende Stellen, welche einläßliche Antwort auf die erhobenen Bedenken geben :

„Wäre es möglich, so fragt das Gutachten vom 5. Juni, diese Forderung fallen zu lassen? Nach Ansicht des Departements ist dieses geradezu undenkbar, selbst wenn der Vertrag daran scheitern sollte, was übrigens höchst unwahrscheinlich ist.“

„Fürs Erste müßte sich nämlich der Bundesrath in Opposition setzen gegen einen ausdrücklichen, mit voller Sachkenntniß gefaßten Beschluß der Bundesversammlung vom 22. Christmonat 1863.“

„Fürs Zweite müßte er die Prinzipien des schweizerischen Eisenbahnrechtes in einem der wesentlichsten Punkte preisgeben, selbst für ein auf schweizerischem Gebiete liegendes Bahnstück. Die Gürtelbahn fällt auf das Gebiet dreier Staaten. Das auf das schweizerische Gebiet fallende Stück ist allerdings klein; aber nichts desto weniger fällt es unter die Grundsätze des schweizerischen Eisenbahnrechtes, und es ist um so wichtiger, da der Einmündungspunkt auf diesem Stüke enthalten ist. Ist es nun moralisch denkbar, daß der Bundesrath in einem Staatsvertrage mit den beiden andern Staaten von der Forderung abgehen könne, daß für den durchgehenden Verkehr auf den Eisenbahnstücken außerhalb des Schweizergebietes keine andern Taxen bezogen werden dürfen als auf dem Stüke innerhalb dieses Gebietes? Ist es denkbar, daß der Bundesrath zu einer solchen Umgehung oder Zerstörung seines Rechtes die Hand bieten könnte? Das Alles scheint uns unmöglich zu sein. Sobald man von dem Grundsatz ausgeht, daß die Gürtelbahn ein einheitliches Ganzes für alle Betriebsfragen bilden solle, welcher Grundsatz das Fundament des gegenwärtigen Staatsvertrages bildet, so kann man nicht zugeben, daß der Betrieb nach verschiedenen Verwaltungsgrundsätzen statffinde und es wird Bedürfniß, derartige Punkte im Staatsvertrage so oder anders einheitlich zu regeln.“

„Fürs Dritte gestatten die Interessen der Schweiz das Abgehen von jener Forderung nicht. Beim Durchlesen der Zuschriften der Regierung von St. Gallen und des Herrn Wirth-Sand sollte man freilich glauben, es handle sich um eine bloße Konkurrenzfrage zwischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen. Wenn es sich so verhalten würde, so möchte allerdings eine Einmischung des Bundes in diesen Streit wenig gerechtfertigt sein. Allein es kommen neben den allerdings wesentlich beteiligten Interessen der Nordostbahn, die übrigens ebenfalls auf den Schutz des schweizerischen Eisenbahnrechtes Anspruch hat, noch andere, wesentlichere Interessen mit ins Spiel. Setzen wir z. B. den

nahe liegenden Fall, daß eine Linie Konstanz-Morschach zu Stande komme, so ist es klar, daß es der Inhaberin der Gürtelbahn mit gewissen Tag-manipulationen möglich würde, den ganzen Verkehr mit Basel, Besançon, Lyon und selbst Marseille über die badische Bahn zu instradiren, so daß neben der Nordostbahn auch die Centralbahn, die bernische Staatsbahn, Franco-Suisse, Dron- und Westbahn den diesfälligen Transit verlieren würden. Ebenso kann das auf der Gürtelbahn geltende sachbezügliche Eisenbahnrecht sehr gewichtig in die Waagschale fallen, wenn es sich darum handelt, die Alpenbahnfrage zu einem Entscheide zu bringen."

"Trotzdem würde das Departement nicht zum Festhalten an der gestellten Forderung rathen, wenn auch nur die geringste Härte oder Unbilligkeit darin läge. Allein es läßt sich dies auch nicht einmal mit einem Schein von Recht behaupten."

"Biemehr leuchtet es Jedermann auf den ersten Blick ein, daß es höchst unbillig wäre, die Gesellschaften im Innern mit Art. 13 des Eisenbahngesetzes gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen zu binden, jene dagegen den letztern auf pure Discretion anheim zu geben. Und es entstünde die große Gefahr, daß wenn die bindenden Grundätze im Innern nicht auch für die Gürtelbahn zur Norm gemacht würden, die Gesellschaften im Innern Aufhebung des Art. 13 und der damit zusammenhängenden Bestimmungen verlangen würden und mit Recht verlangen könnten. Der Bund steht mit andern Worten in Gefahr, daß im Falle des Preisgebens seiner bisherigen Position, wichtige Sätze des Eisenbahnrechtes auch im Innern preisgegeben werden müssen, Sätze, in denen sonst gerade die Vereinigten Schweizerbahnen eine Schutzwehr gegen Unterdrückung gefunden haben."

"Das Departement kann auch den Einwurf nicht als stichhaltig betrachten, daß streng genommen die Gürtelbahn ein besonderes Unternehmen für sich sei, so daß dato nur die Vereinigten Schweizerbahnen in dieselbe einmünden, und somit nur zu Gunsten dieser, aber keiner andern schweizerischen Bahn nach Art. 13 des Eisenbahngesetzes die Anschlußverhältnisse zu reguliren wären. Art. 13 und Art. 1 des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858 haben keineswegs die beschränkte Bedeutung, welche ihnen die Regierung von St. Gallen beilegen will, sondern sie stellen gewisse einheitliche Regeln auf für das ganze schweizerische Bahnnetz, gleichviel ob die einzelnen Bahnen unmittelbar an einander anschließen oder nicht. Es hätte ja gar keinen Sinn, wenn die für den zusammenhängenden Betrieb gegebenen Vorschriften jeweilen nur für zwei unmittelbar an einander stoßende Eisenbahnunternehmen Gültigkeit hätten. Die Vereinigten Schweizerbahnen können die Grundätze jener Gesetzesbestimmungen gegen die Centralbahn eben so gut in Anspruch nehmen, wie gegen die Nordostbahn."

"Die entgegengesetzte Anschauungsweise dürfte sogar die Interessen der Vereinigten Schweizerbahnen in hohem Maße gefährden. Nehmen wir

an, die Gürtelbahn wäre wirklich eine gesonderte Unternehmung, und nur die Vereinigten Schweizerbahnen hätten die im Art. 13 und Art. 1 des Bundesrathsbeschlusses bezeichneten Rechte und Pflichten gegen dieselbe, so wird daraus mit Nothwendigkeit folgen, daß die Nordostbahn nun auch gegenüber der Gürtelbahn durch jene Art. 13 und Art. 1 nicht gebunden und somit auch für alle von daher kommenden Güter Targzuschläge zu machen berechtigt wäre.“

Die Regierung von St. Gallen schien sich hierauf mit dieser Anschauungsweise des Bundesrathes befreunden zu können. Dagegen reklamierte sie zu wiederholten Malen gegen die in den bundesrathlichen Instruktionen enthaltene Formulirung dieses Gedankens. Betreffend diese Redaktionsfragen glauben wir indeß, trotzdem daß dieselben zu höchst einschläglichen und wiederholten Erörterungen geführt haben, einfach auf die Akten verweisen zu dürfen, aus denen man sich überzeugen wird, daß eine sachliche Verschiedenheit der beiderseitigen Anschauungsweisen im Grunde nicht besteht, was für die Interpretation in etwaigen Streitfällen entscheidend sein wird. Wir begnügen uns, hier die schriftlich angenommenen Bestimmungen des Staatsvertrages und des Schlußprotokolles ausdrücklich auszuheben, woraus sich wohl für Jedermann klar ergeben wird, daß der Intention der h. Bundesversammlung bezüglich der Ausdehnung der Grundsätze des Art. 13 des Eisenbahngesetzes auf die in vorliegendem Vertrage bezeichneten Bahnlinien Ausdruck verschafft worden ist.

Die bezüglichlichen Bestimmungen lauten:

Art. 14 des Vertrages. „Die Festsetzung der Tarife und Fahrordnungen bleibt, insofern es die von Oesterreich und der Schweiz erteilten Konzessionen, oder die in den drei kontrahirenden Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen über den Betrieb von Eisenbahnen vorschreiben, der Genehmigung der betreffenden Regierungen bezüglich ihrer Bahnstrecken vorbehalten.“

„Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der kontrahirenden Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet eines andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.“

Art. 15. „Die Unternehmung der im Art. 1 erwähnten Bahnen ist verpflichtet, andern schweizerischen Bahnunternehmungen den Betriebsanschluß in der Weise zu gestatten, daß, so weit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr (wobei die Wagen der fahrenden Postbüreauz inbegriffen sind) und direkte Personen-, Gepäc- und Waaren-Expeditionscheine

zugelassen werden; sowie daß die Tariffätze nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinsen ungleich gehalten werden."

"Der Eingang erwählten Bahnunternehmung wird hinwieder die gleiche Berechtigung in allen vorgenannten Beziehungen gegenüber den schweizerischen Bahnunternehmungen zugesichert."

Art. VI des Schlußprotokolls ad. 14. "Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendenziösen Begünstigung oder Benachtheiligung des Verkehrs der Angehörigen des einen oder andern der kontrahirenden Staaten vorzubeugen. Es sollen daher Minderungen im Tarife oder sonstige Transport-Erleichterungen weder für gewisse Waarenklassen oder Waarenmengen, noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, sofern solche nur für alle Angehörigen der kontrahirenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden. Auch wird anerkannt, daß die Bestimmungen über Tarifierung, welche in der Fassung der Artikel 9 und 10 der von österreichischer Seite vorgelegten Konzessions-Urkunde enthalten sind, mit der Bestimmung des Art. 14 des Staatsvertrages nicht im Widerspruche stehen."

Art. VII ad 15. "Es besteht Einverständnis darüber, daß im Verkehr der Unternehmung der im Art. 1 des Staatsvertrages erwähnten Bahnen mit den schweizerischen Eisenbahnen und umgekehrt die Anwendung der sogenannten Differentialtarife, wie solche auch im schweizerischen Eisenbahnrechte anerkannt werden, nicht ausgeschlossen sein soll."

Indem wir dafür halten, daß durch den vorliegenden Staatsvertrag die schweizerischen Interessen in befriedigender Weise gewahrt seien, glauben wir, Ihnen die Ratifikation derselben nach folgendem Beschlusentwurfe empfehlen zu sollen, und wir ergreifen zugleich den Anlaß, Ihnen, Eit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 11. Oktober 1865.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schüeß.

Beschlusſentwurf

betreffend

den Staatsvertrag mit Oesterreich und Bayern über die Erstellung
einer Bodenseegürtelbahn und einer Zweigbahn Rüthi-Zeldkirch.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. Oktober
1865,

beschließt:

1. Dem zwischen der Schweiz, Bayern und Oesterreich unterm 5. August 1865 in München abgeschlossenen Staatsvertrage über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Rüthi nach Zeldkirch, wird hiemit die vorbehaltene Ratifikation erteilt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den Staatsvertrag mit Oesterreich und Bayern über die Erstellung einer Bodenseegürtelbahn und einer Zweigbahn Rüthi-Feldkirch. (Vom 11. Oktober 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale

Jahr	1865
Année	
Anno	

Band	3
Volume	
Volume	

Heft	48
Cahier	
Numero	

Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	

Datum	04.11.1865
Date	
Data	

Seite	755-766
Page	
Pagina	

Ref. No	10 004 923
---------	------------

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.