

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die
Konzession für eine Eisenbahn von Norschach nach Ro-
manshorn.

(Vom 30. Oktober 1865.)

Tit. I

Bei Anlaß der Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Eslikon über Frauenfeld nach Romanshorn *) verpflichtete sich der Große Rath des Kantons Thurgau unterm 8. Christmonat 1852, der betreffenden Gesellschaft, sobald sie es verlange, eine Konzession für die Fortführung der Bahnlinie in der Richtung gegen Norschach bis an die Kantonsgrenze unter den in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Bedingungen zu ertheilen. (§ 40.)

Desgleichen verpflichtete sich der Große Rath des Kantons St. Gallen anlässlich der Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahn Winterthur-Glgg gegenüber dem Großen Rathe des Kantons Zürich durch Staatsvertrag vom 17/18. Dezember 1852 in Art. 2: „Der Kanton St. Gallen wird der die Eisenbahn von Zürich nach Romanshorn erstellenden Gesellschaft, sobald dieselbe es verlangt, die für die Fortsetzung dieser Bahn nach Norschach zum Schienenanschluß an die von dort weiter führenden Bahnen erforderliche Konzession ertheilen, und zwar unter den gleichen Bedingungen, welche für die Bahnstrecke von

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1853, Band I, Seite 102.

„Wintertthur nach Elgg, gemäß Art. 1 gegenwärtiger Uebereinkunft vereinbart worden sind.“

Da die Nordostbahn die Bahn von Zürich nach Romanshorn ausführte, so trat sie in den Besitz dieser Rechte ein. Die Frage der Fortsetzung der Bahn von Romanshorn nach Norschach erhielt indeß erst von dem Momente an größere Bedeutung, wo der Bau der Bodenseegürtelbahn in nähere Aussicht trat, was nun bekanntlich durch den Jhrer Genehmigung ebenfalls unterliegenden Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Bayern und Oesterreich der Fall sein wird. Demzufolge verlangte die Nordostbahn die ihr zugesicherten Konzessionen sowohl bei dem Großen Rathe des Kantons Thurgau, wie bei demjenigen des Kantons St. Gallen, und es wurden von diesen Großen Rätthen die gewünschten Konzessionen nach Maßgabe der Bestimmungen der früher ertheilten Konzessionen ertheilt. Da diese letztern die Bundesgenehmigung unter den üblichen Vorbehalten erlangt haben, so könnten wir uns damit begnügen, Ihnen die Genehmigung der neuen Konzessionen unter den gleichen Bedingungen zu empfehlen, und wir legen Ihnen demzufolge auch zwei Beschlußentwürfe vor, welche sich vollständig an die früheren sachbezüglichen Bundesbeschlüsse anschließen. Wir bemerken hiebei, daß wir die Fristen für den Rückkauf der Bahn durch die Eidgenossenschaft entsprechend den kantonalen Fristen regulirt haben, und daß sie sonach vom 1. Mai 1858 an laufen, daß wir ferner, ebenfalls im Einklange mit den kantonalen Konzessionen, die Frist für den Beginn der Erarbeiten auf 15 Monate angesetzt haben, von dem Zeitpunkte an gerechnet, mit welchem die gegenwärtige Konzession in Kraft tritt.

Wir würden indeß unserer Pflicht nur unvollkommen genügen, wenn wir über eine in dieser Angelegenheit entstandene und möglicherweise weitere Bundesintervention veranlassende Komplikation stillschweigend hinweggehen wollten. Es hat nämlich seinerzeit der Kanton Thurgau bei Ertheilung der Konzession für die Strecke Islikon-Romanshorn in § 3, Lemma 1, folgende Verpflichtung übernommen:

„Der Kanton Thurgau verpflichtet sich, während der nächsten dreißig Jahre, vom 1. Jänner 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn durch das Thurtal in der Richtung von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn, oder von Konstanz nach dem letztern Orte, selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.“

Bei Ertheilung gegenwärtiger Konzession war nun in den Kantonen St. Gallen und Thurgau das einmüthige Verlangen aufgetaucht, eine durchgehende Linie zwischen Norschach und Konstanz im Anschluß an die dort ausmündende großherzoglich badische Staatsbahn zu gewinnen. Es wurden demzufolge mit der Nordostbahngesellschaft Verhandlungen angeknüpft, und es erklärte sich diese nun bereit, für den Fall, als man ihr die Linie Amriswil-Norschach statt der Linie Romanshorn-Norschach konzedire,

ihrerseits dafür auf ihr Ausschlußrecht einer Linie nach Konstanz verzichten zu wollen.

Der Kanton St. Gallen weigerte sich jedoch, auf ein derartiges Abkommen einzugehen; der Kanton Thurgau wäre dagegen seinerseits geneigt gewesen, auf dasselbe einzutreten, sofern die Nordostbahngesellschaft ihrerseits die weitere Verpflichtung übernommen hätte, auch die Bahn von Amriswil nach Konstanz noch selbst auszuführen. Da diese aber wieder eine derartige Verpflichtung nicht übernehmen wollte, und andererseits von Seite der großherzoglich badischen Regierung, wie von Seite der Regierung von St. Gallen, gewisse Subsidien für eine Linie Romanshorn-Konstanz in Aussicht gestellt worden waren, so gerieth der Kanton Thurgau ins Schwanken darüber, was unter solchen Umständen seinen Landesinteressen besser entspreche: ob Eintreten auf das Anerbieten der Nordostbahn oder Beseitigung des entgegenstehenden Hindernisses im Wege einer ZwangskonzeSSION.

Dazu kam noch ein anderes Verhältniß. Die Gemeinden des thurgauischen Ufers des Untersees wünschten, daß auch ihre Interessen bei Anlaß dieser Weiterführung der Bahn von Romanshorn abwärts in Berücksichtigung gezogen werden möchten. Sie hielten dafür, daß eine Eisenbahnverbindung von Konstanz nach Stein mit Anschluß bei Singen diese Interessen am besten befriedigen würde. Da nun aber die großherzoglich badische Regierung bis anhin einen Anschluß bei Singen für eine von Stein herführende Bahn verweigert hatte, so wünschen sie, daß dieser Anlaß benutzt werde, um jenes Hinderniß wenigstens zu beseitigen und für die Zukunft freie Bahn für ihre Bestrebungen zu eröffnen.

Diese beiden Verhältnisse führten den Großen Rath des Kantons Thurgau unterm 7. Juni 1865 zu folgender Schlußnahme:

I. Sei die unterm 13. Februar 1865 zwischen der Direktion der schweizerischen Nordostbahn und dem Regierungsrathe vereinbarte KonzeSSION genehmigt, und demgemäß auf deren Grundlage der Nordostbahn die Bewilligung zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn Norschach-Romanshorn auf thurgauischem Gebiete ertheilt.

II. Der Regierungsrath sei eingeladen:

- a. die vorstehende KonzeSSION der h. Bundesversammlung vorzulegen, in dem Sinne, daß über deren Genehmigung und über das in Aussicht gestellte ZwangskonzeSSIONsbegehren für die Strecke Romanshorn-Konstanz, beziehungsweise über die Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes zur Herstellung einer durchgehenden Linie Konstanz-Norschach (über Romanshorn oder Amriswil) gleichzeitig die Beschlußfassung erfolge (s. jedoch lit. b);
- b. hinsichtlich der Zugrichtung und der näheren Bestimmungen überhaupt, unter welchen die Bewilligung für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn Konstanz-Norschach über thurgauisches Ge-

biet zu ertheilen wäre, die Hoheitsrechte des Kantons ausdrücklich vorzubehalten, und im Besondern mit Bezug auf die dabei in Betracht kommenden internationalen Beziehungen (betreffend Bau-, Betriebs- und Anschlußverhältnisse) die Interessen des herwärtigen Kantons in jeder Beziehung nachdrücklich zu wahren.

Nachdem die Regierung von Thurgau dem Bundesrathe mit Schreiben vom 5 Juli von jener Schlußnahme des Großen Rathes Kenntniß gegeben, ermangelte dieser nicht, ihrem Wunsche entsprechend sich einerseits an die Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, andererseits aber an die großherzoglich badische Regierung zu wenden.

Die erstere wiederholte einfach mit Antwortschreiben vom 2. September 1865 die schon den Regierungen von St. Gallen und Thurgau früher abgegebenen Erklärungen, wörtlich dahin lautend: „daß nach ihrem Dafürhalten die öffentlichen Interessen der beteiligten Kantone und der Schweiz die Abzweigung der Verbindungslinie mit Norschach in Amrisweil und nicht erst in Romanshorn erheischen. Sie erklärt sich deshalb auch geneigt, falls die Ausführung der Linie Amrisweil nach Norschach statt derjenigen von Romanshorn nach Norschach hoheitlich zugelassen werden sollte, die erstere Bahn zu den gleichen Konzessionsbedingungen zu bauen und zu betreiben, auf welche sie für die Linie Romanshorn-Norschach Anspruch hat. Sie erklärt endlich, daß sie, falls die Linie Amrisweil-Norschach in solcher Weise zur Ausführung käme, dem Zustandekommen einer Linie Amrisweil-Konstanz kein Hinderniß in den Weg legen würde, während sie hinwieder, wenn die Verbindungslinie in der Richtung von Romanshorn gebaut werden muß, an dem ihr in Betreff einer Linie Romanshorn-Konstanz zugesicherten Ausschlußrechte unbedingt festhalten wird.“

Dagegen verzögerte sich die Rückantwort der großherzoglich badischen Regierung. Mittlerweile traten jedoch einige Zwischenfälle ein.

Vorerst fand sich die Regierung des Kantons St. Gallen veranlaßt, mit Schreiben vom 17/23. August gegen den Beschluß des Großen Rathes von Thurgau Protest einzulegen. Sie begründete diesen dahin:

„Die Kantone St. Gallen und Thurgau haben sich durch den zwischen ihnen abgeschlossenen Vertrag verpflichtet, der Nordostbahn auf ihr Verlangen die Konzession zur Fortsetzung ihrer Linie von Romanshorn nach Norschach zu ertheilen. Unter Berufung auf diesen Vertrag verlangte die Nordostbahn die bezügliche Konzession, und es wurde ihr dieselbe in beiden Kantonen ertheilt. Da dieser Gesellschaft nun aber die Zugsrichtung über Amrisweil besser zuzusagen scheint, eine solche aber von ihr auf Grundlage jenes Vertrages nicht verlangt werden kann, so soll ihr der Eingang erwähnte Großrathbeschuß hiezu den Weg bahnen und die Bundesversammlung vielleicht zu einer, diese Absichten begünstigenden Interpretation des mehrgenannten Vertrages veranlaßt werden.“

„Gegen dieses Prozedere haben wir jedoch zu erinnern, daß Streitigkeiten über die Auslegung des letzteren nur nach Art. 7 desselben behandelt werden können, und daher auch eine Interpretation einzelner Bestimmungen des Vertrages, namentlich wenn die Pazzißzenten ungleicher Ansicht sind, jedenfalls nicht in die Kompetenz der Bundesversammlung fällt. Ebenso müßten wir uns gegen jede Schlußnahmen verwahren, die aus irgend einem andern Titel die durch den genannten Vertrag und den mit dem Kanton Zürich abgeschlossenen begründeten Rechte und Verbindlichkeiten verletzen sollten, da diese Verträge in aller Form Rechts abgeschlossen und nach Art. 7 der Bundesverfassung genehmigt sind, auch nichts enthalten, was im Widerspruch mit der Bundesverfassung oder den Bundesgesetzen stünde und von keinem der Betheiligten zur Zeit angefochten werden.“

Zürs Zweite fand der Große Rath des Kantons Thurgau selbst, veranlaßt durch eine Petition einer größern Zahl von Bürgern, sich bezogen, unterm 5. September 1865 auf seine frühere Schlußnahme zurückzukommen und die der Nordostbahngesellschaft ertheilte Konzession unbedingt zu genehmigen, worauf dann die Regierung, in Ausführung des Beschlusses, ihr früher an den Bundesrath gestelltes Begehren zurückzog.

Erst nachdem dies notifizirt war, lief auch eine Antwortnote der großherzoglich badischen Regierung vom 29. September 1865 ein. Diese stützt sich darauf, daß zufolge des neuern Beschlusses des Großen Rathes von Thurgau der Anlaß zu einer solchen Korrespondenz dahin gefallen sei, und fährt dann folgendermaßen fort:

„Nach der Ansicht der großherzoglichen Regierung dürfte aber auch, abgesehen hievon, für diese zunächst keine Veranlassung vorliegen, mit dem schweiz. Bundesrathe wegen des Baues einer Bahn von Konstanz nach Romanshorn in Unterhandlungen zu treten, da es nicht in der Absicht der großherzoglichen Regierung liegt, diese Bahn auf Staatskosten herzustellen. Es hat sich für die Ausführung dieses Bahnprojektes ein Gründungskomitee gebildet, welches beabsichtigt, durch eine Aktiengesellschaft die Mittel zum Bau und Betrieb der gedachten Bahn aufzubringen. Wir haben zwar beabsichtigt, bei diesem Unternehmen durch Zeichnung eines angemessenen Beitrages an dem Aktienkapital die Eisenbahnbetriebsverwaltung zu betheiligen, dabei wurde aber dem Gründungskomitee lediglich überlassen, die zur Erlangung der Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn erforderlichen Schritte bei den betreffenden Regierungen zu thun. Wird diese Konzession zum Bau einer Bahn von Romanshorn nach Konstanz von den betheiligten Regierungen ertheilt, dann bleibt es der Aktiengesellschaft überlassen, mit der badischen Bahnverwaltung sich hinsichtlich des Anschlusses der Romanshorn-Konstanzerbahn an die badische Bahn bei Konstanz zu verständigen, und in einem zwischen den beiderseitigen Bahnverwaltungen abzuschließenden Vertrag das Nähere zu bestimmen. Ähnlich ist es auch seiner Zeit

„behufs der Verbindung der badischen Staatsbahn mit der schweizerischen Nordostbahn bei Waldshut gehalten und unterm 26. August 1857 ein Vertrag nur zwischen den beiden Bahnverwaltungen abgeschlossen worden, ohne daß ein Staatsvertrag zwischen beiden Regierungen vorausgegangen wäre.

„Unter solchen Umständen glaubt die großherzogliche Regierung, welche auf die Herstellung einer direkten Linie von Konstanz nach Nordschach allerdings einen entschiedenen Werth legen muß, doch von jedem Eingreifen in die dessfalligen Verhandlungen vorerst Umgang nehmen zu sollen.“

Endlich kam dann mit Schreiben vom 12. Oktober 1865 auch von der Regierung des Kantons St. Gallen die schon am 8. Juni l. J. vom Großen Rathe genehmigte Konzession für die Erbauung des auf ihrem Gebiete liegenden Theiles der Eisenbahn von Nordschach nach Romanshorn ein, welche die Regierung bis dahin zurückbehalten hatte.

Nachdem wir Ihnen an der Hand der Akten den bisherigen Gang der Sache vorgeführt, wollen wir kurz die jezige Sachlage resumiren. Es ergibt sich aus allen bisherigen Verhandlungen und Beschlüssen, daß die Kantone St. Gallen und Thurgau eine durchgehende Linie von Nordschach nach Konstanz erstreben, und daß sie mit dem bedingten Verzicht der Nordostbahn auf das ihr zustehende Ausschlußrecht einer Linie Romanshorn-Konstanz sich nicht begnügen wollen. Daraus folgt mit Nothwendigkeit, daß die Bundesversammlung für Ermöglichung dieser Linie um eine Zwangskonzession angegangen werden muß, wie dies auch ohne den geringsten Mithalt in den offiziellen Berichten ausgesprochen, oder selbst in dem Beschlusse des Großen Rathes von Thurgau vom 7. Mai schon in eventuelle Aussicht ausdrücklich genommen worden ist.

Bei dieser klar vorliegenden Sachlage entsteht aber nun allerdings für die Bundesversammlung die Frage, ob es überhaupt am Platze sei, gegenwärtig schon über eine bloß stückweise Vorlage entscheidende Beschlüsse zu fassen.

Es sprechen viele Gründe gegen ein solches Vorgehen.

Erstlich gefährdet es die allgemeinen schweizerischen Interessen. Es ist zwar ganz begreiflich, daß bei Behandlung der Sache im Schoße der thurgauischen Behörden die kantonalen und lokalen Interessen in den Vordergrund traten. Indes sind gerade in der vorwürfigen Frage jene Interessen verhältnißmäßig viel weniger gewichtig, als die allgemeinen eidgenössischen. Dabei ist die Frage, ob eine Linie Nordschach-Konstanz über Romanshorn oder Amriswil gezogen werden solle, keineswegs einzig beachtenswerth, wie wir denn auch nicht im Falle sind, über diesen Punkt gegenwärtig schon uns aussprechen zu können, da eine Prüfung desselben durch eidgenössische Experten noch nicht erfolgt ist. Vielmehr steht im Vordergrund die Hauptfrage, ob der Bund zur Ermöglichung einer Linie Nor-

schach-Konstanz überhaupt, abgesehen von ihrer Zugrichtung, die Hand bieten solle. Diese Linie einmal erstellt, in Konstanz mit der badischen Staatsbahn und in Norschach mit der Bodenseegürtelbahn zusammengeknüpft, bedroht nämlich den innern Verkehr der Schweiz nach allen Richtungen hin in hohem Maße. Einmal ist diese Linie die kürzeste Verbindung zwischen Norschach und Basel und wird demgemäß denjenigen Transit an sich ziehen, welcher sich in dieser Richtung bisher durch das Innere der Schweiz bewegt hat. Aber diese Linie bedroht selbst den Verkehr, welcher vom Bodensee her sich jetzt nach der französischen Westgrenze von Basel bis Genf bewegt; denn da Baden über die Fortsetzung der Bahn rheinabwärts disponirt, so ist es in der Lage, sich mit französischen Bahnen in direkte Verbindung setzen und dadurch der Schweiz den größten Theil jenes Transits entziehen zu können. Eine dritte Gefahr endlich droht der Schweiz von der bezeichneten Linie her für ihren Transitverkehr mit Italien; denn dieselbe wird den Verkehr mit dem östlichen Theile von Oberitalien, der sonst der Schweiz zufallen müßte, dem Brenner zuleiten, und selbst dem Verkehr der andern Theile Italiens mit Deutschland unnatürliche Richtungen geben.

Wenn nun der Bund für Ermöglichung einer solchen Linie sogar durch Ertheilung einer Zwangskonzeßion in der Folge mitwirken soll, so ist es doch wohl nicht bloß klug, sondern sogar mit Rücksicht auf die bedrohten wichtigen vaterländischen Interessen Pflicht, behutsam vorzugehen und die schweizerischen Interessen, wenigstens so viel als die Sachlage es noch gestattet, zu wahren.

Die großherzoglich badische Regierung verhehlt auch gar nicht, daß sie auf die Erstellung einer direkten Linie Konstanz-Norschach einen entschiedenen Werth lege. Dagegen glaubt diese Regierung, mit der Schweiz über die Konzeßionirung dieser Linie in gar keine Unterhandlungen eintreten zu müssen, indem sie mit Erstellung einer Aktiengesellschaft für die Strecke Konstanz-Romanshorn, der sie eine Betheiligung von Fr. 1,600,000 in vorläufige Aussicht gestellt hat, solchen staatlichen Unterhandlungen ausweichen zu können glaubt. Wir sind indeß überzeugt, daß die Bundesversammlung ihrerseits diesen ihr zugemutheten Standpunkt wenig acceptabel finden wird. Allerdings ist es ganz begreiflich, daß die großherzogliche Regierung nicht selbst von der Schweiz die Ertheilung einer Zwangskonzeßion für die Verlängerung ihrer Linie über das schweizerische Gebiet verlangen kann, sondern daß sie hiezu der Vermittlung einer schweizer. Aktiengesellschaft bedarf, obschon natürlich von einem selbstständigen Betrieb dieses kleinen Stückes durch eine besondere Gesellschaft nie die Rede sein kann. Dagegen schließt die bisherige Verständigung der beiden Staaten so wenig aus, als bei der Bodenseegürtelbahn, wo ebenfalls eine Privatgesellschaft baut. Die Weigerung Badens, zu einem Vertrage mit der Schweiz Hand zu bieten, könnte leicht die Wirkung haben, daß die Bundesversammlung hernach

auch daß in Aussicht genommene Zwangskonzeßionsgesuch einfach abweisen würde, womit denn auch den Kantonen Thurgau und St. Gallen am wenigsten gebient wäre.

Um in dieser Frage daher richtig vorwärts zu gehen, muß man zuerst klar sehen. Daß allergrößte Interesse an einer solchen durchgehenden Linie hat unstreitig das Großherzogthum Baden; denn die thurgauischen Totalinteressen könnten am Ende mit Dampfschiffen eben so gut, wo nicht besser befriedigt werden, als mit einer Eisenbahn. Der Bund muß also wissen, was Baden auch seinerseits der Schweiz als Aequivalent für die zu ertheilende Konzeßion bieten will. Es wird sich dabei um Verschiedenes handeln: Anlage der Linie, Interessen des untern Thurgaus, Anschlußverhältnisse, Zoll- und Postverhältnisse u. dgl. Wir können hiebei einfach auf die Materien hinweisen, welche in dem ganz verwandten Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Bayern und Oesterreich soeben geordnet worden sind. Bis diese Verhältnisse mit Baden vertragsgemäß festgestellt sind, sollten alle sachbezüglichen Beschlüsse von der Bundesversammlung als jenen Verhandlungen präjudizirlich verschoben werden.

Dies wäre der Standpunkt, welcher unstreitig der drohenden Komplikation die richtigste Lösung und zugleich den schweizerischen Interessen die genügende Befriedigung gewähren würde.

Wir glauben ferner, daß eine solche Schlussnahme auch der Würde der Bundesbehörden und den Forderungen des eidgenössischen Eisenbahnrechtes am besten entspräche. Wir müssen in dieser Hinsicht einen Blick auf das Prozedere der Kantone Thurgau und St. Gallen werfen.

Der Bundesrath will, ganz absehen von der Art des gegen ihn selbst eingehalteneu Verfahrens, dadurch, daß der Große Rath von Thurgau ihn am einen Tage zu Unterhandlungen mit dem Großherzogthum Baden veranlaßte und am andern Tage, nachdem der Bundesrath seinem Begehren entsprechend gehandelt hatte, ihn durch Rückzug des Mandats im Stiche ließ und damit in eine dem Auslande gegenüber fast kompromittirliche Stellung versetzte. Die Antwortnote der badischen Regierung gehört kaum zu denjenigen Aktenstücken, welche bei stillschweigender Hinzunahme dem schweiz. Bundesarchive zur besonderen Zierde gereichen würden. Allein wenn der Bundesrath darüber auch seinerseits hinweggehen will, so liegt ihm doch daran, dafür zu sorgen, daß in Zukunft nicht Aehnliches oder noch Schlimmeres begegne.

Was wird aber jetzt beabsichtigt?

Man legt den Bundesbehörden zwei Konzeßionen zur Genehmigung vor, die äußerlich ganz glatt und tadellos aussehen, und berührt nicht mit einem Worte die schweren Konsequenzen, welche aus dem Genehmigungsvotum sowohl für die Frage der unmittelbar nachher folgenden Zwangskonzeßion, als namentlich für die Unterhandlungen mit dem Nachbarstaate Baden folgen werden. Gestützt auf die formelle Tadellosigkeit

ihrer Begehren wollen die Kantone Thurgau und St. Gallen der Bundesversammlung für das obere Stük der Linie in der Richtung nach Rorschach zum Voraus die eine Hand binden und ihr nur die andere Hand frei lassen, damit sie mit dieser für das untere Stük der Linie nach Konstanz hin zwangsweise einschreite. Sie wollen die Bundesversammlung nicht über die ganze, sondern nur über die halbe und damit auch für diese schon präjudizirte Sachlage entscheiden lassen. Wir enthalten uns jeder Kritik dieses Vorgehens; dagegen glauben wir uns des Bestimmtesten dahin aussprechen zu müssen, daß ein solches Verfahren den Bundesbehörden ihrerseits nicht konveniren kann. Wenn die Kantone Thurgau und St. Gallen den Beistand der Bundesversammlung für Beseitigung eines großen vertragsmäßigen Hindernisses anrufen wollen, so darf die Bundesversammlung ihrerseits allermindestens das verlangen, daß man ihr volles Vertrauen zeige; daß man die ganze Sachlage ihrer Prüfung und Beurtheilung unterstelle, und daß man darauf verzichte, sie durch formelle Wendungen in eine unfreie Lage zu versetzen.

Wir sagten oben, ein solches Verfahren widerspreche nicht nur der Würde der Bundesversammlung, sondern auch den Forderungen des eidgenössischen Rechts. In der That spricht sich der Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, welcher von den ZwangskonzeSSIONen handelt, ganz deutlich und unzweideutig dahin aus, daß der Bundesversammlung in solchen Fällen das Recht zustehe, „nach Prüfung **aller** hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.“ Kommt es daher zu einem ZwangskonzeSSIONsverfahren, so soll die Bundesversammlung unserer Ansicht nach auch durchaus frei sein, das Tracé der durchgehenden Linie Konstanz-Rorschach in allen Theilen so zu bestimmen, wie sie es den schweizerischen Interessen für angemessen erachtet.

Es ist in letzterer Beziehung zwar von Seite der Regierung von St. Gallen darauf hingedeutet worden, daß das Tracé zwischen Romanshorn und Rorschach durch Staatsvertrag zwischen den Kantonen Thurgau und St. Gallen schon fest bestimmt sei, und daß die Bundesversammlung hieran nichts ändern dürfe, weil dieser Staatsvertrag nach Art. 7 der Bundesverfassung die Genehmigung der Bundesbehörden erlangt habe. Indes ist auf den ersten Blick klar, daß diese Ansicht unstichhaltig ist. Dadurch, daß der Bundesrath nach Art. 7 erklärt, es enthalte ein Staatsvertrag zwischen zwei Kantonen nichts der Bundesverfassung Zuwiderlaufendes, wird natürlich der Bund keineswegs zum Mitpacifizenten. Der Bund behält daher nach wie vor alle seine ihm durch die Bundesgesetzgebung zugetheilten Rechte, unter welche auch das Recht der freien Verfügung der Bundesversammlung in Fällen von ZwangskonzeSSIONen gehört. Kommt also eine solche früher oder später in Frage, so liegt in dem Verkommniß der Kantone Thurgau und St. Gallen so wenig ein Hin-

berniß jener freien Verfügung, als in dem Vertrage zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft, welcher den Ausschluß einer Bahn nach Konstanz stipulirt.

Unter solchen Umständen schiene es uns das Angemessenste zu sein, wenn die Bundesversammlung gegenwärtig beschließen würde, die Genehmigung der vorgelegten Konzessionen bis auf Weiteres zu verschieben und den Bundesrath einzuladen, mit der großherzoglich badischen Regierung über die Eventualität einer Fortsetzung der Linie bis Konstanz in Unterhandlung zu treten und über das Ergebnis derselben der Bundesversammlung in einer folgenden Sitzung Bericht und Antrag zu hinterbringen.

Wenn wir indeß einen solchen Beschluß für der Sache selbst am förderlichsten ansehen würden, so wollen wir doch nicht ermangeln, auch die andere Eventualität ins Auge zu fassen, daß die Bundesversammlung entschlossen wäre, sofort auf die Genehmigung der Konzession einzutreten. Es muß nemlich zugegeben werden, daß man sich in dieser Beziehung auf eine Art von Präjudiz berufen kann, indem in einer ähnlichen Lage die Bundesversammlung, wenn auch nicht ohne Beanstandung, die Konzession für das auf dem schweizerischen Gebiete liegende Stück der Bodensee- gürtelbahn erteilt hat, obschon der bezügliche Staatsvertrag mit Bayern und Oesterreich noch nicht zum Abschluß gediehen war.*) Wir finden zwar nicht, daß durch jene vorzeitige Genehmigung der Konzession im Speziellen irgend etwas gewonnen worden oder im gegenwärtigen Falle zu gewinnen sei. Sofern man indeß von irgend welcher Seite dennoch Werth darauf setzen sollte, die Genehmigung der vorgelegten Konzessionen ohne Zögerung zu erlangen, so können wir andererseits auch nicht finden, daß dadurch viel gefährdet werde. Selbstverständlich muß dann aber bei dieser Genehmigung ein ganz ähnliches Verfahren eingehalten werden, wie bei der feinerzeitigen Genehmigung der schon besprochenen Konzession für den schweizerischen Theil der Bodenseegürtelbahn. Bei dieser ist nämlich dem Genehmigungsbeschlusse ein besonderer Artikel beigefügt worden, lautend: „Vorstehender „Beschluß tritt erst mit der Ratifikation des in der Konzession vorgese- „henen Staatsvertrages ins Leben.“ Im vorliegenden Falle kann nun einfach ganz in analoger Weise ein Vorbehalt angebracht werden. Wir schlagen deßhalb vor, jedem der beiden Genehmigungsbeschlüsse einen gleichlautenden Artikel beizufügen:

„Vorstehender Beschluß tritt erst nach erfolgter Uebereinkunft mit „der großherzoglich badischen Regierung über die Bedingungen der Er- „stellung einer durchgehenden Linie Rorschach-Konstanz in Kraft, und „es behält sich die Bundesversammlung vor, darauf in so weit zurück- „zukommen, als es nothwendig sein sollte, um denselben mit dem Zu- „halte jener Uebereinkunft in Einklang zu bringen.

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

Um übrigens jeder Verzögerung dieser Angelegenheit vorzubeugen und der Bundesversammlung die Gelegenheit zu geben, sich über den Stand der Unterhandlungen auf dem Laufenden zu erhalten, beantragen wir sodann noch eine besondere Schlußnahme folgenden Inhalts:

„Der Bundesrath wird eingeladen, die Unterhandlungen mit der „großherzoglich badischen Regierung beförderlich an die Hand zu nehmen und der Bundesversammlung in ihrer nächsten ordentlichen Sitzung „über den Stand derselben Bericht zu erstatten.“

Wir glauben uns jeder weitem Motivirung dieses in allen Theilen selbstverständlichen Vorschlages enthalten zu können, und stellen es lediglich dem Ermessen der Bundesversammlung anheim, ob sie der einen oder der andern der vorgeschlagenen Formen den Vorzug gebe, da beide Vorschläge ihrem Wesen nach ganz auf das Gleiche hinauslaufen.

Für den Fall also, daß die h. Bundesversammlung schon jetzt Genehmigungsbeschlüsse fassen will, stellen wir die nachfolgenden Anträge für die beiden Dekrete, und ergreifen zugleich den Anlaß zur Erneuerung der Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. Oktober 1865.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schöpf.

Beschlussentwurf

betreffend

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Korschach nach
Romanshorn auf thurgauischem Gebiete.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

eines zwischen dem Regierungsrathe des Kantons Thurgau und der Direktion der schweizerischen Nordostbahn unterm 4. April 1865 vereinbarten, vom Großen Rathe des Kantons Thurgau unterm 5. September gleichen Jahres genehmigten Konzessionsvertrages, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Korschach nach Romanshorn, auf thurgauischem Gebiet;

und einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 30. Oktober 1865;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Neumonat 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jenseits 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letzteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen :

a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der zweiundzwanzig und ein halbfache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 15 Monaten, von dem Tage des Inkrafttretens dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Junimonat 1852 genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern

soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein.

Art. 5. Vörstehender Beschluß tritt erst nach erfolgter Uebereinkunft mit der großherzoglich badischen Regierung über die Bedingungen der Er=stellung einer durchgehenden Linie Rorschach - Konstanz in Kraft, und es behält sich die Bundesversammlung vor, darauf in so weit zurückzukommen, als es nothwendig sein sollte, um denselben mit dem Inhalte jener Uebereinkunft in Einklang zu bringen.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Beschlusentwurf

betreffend

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach Romanshorn auf St. Gallischem Gebiete.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

einer zwischen dem Regierungsrathe des Kantons St. Gallen und der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vereinbarten, vom Großen Rathe des Kantons St. Gallen unterm 8. Juni 1865 genehmigten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach Romanshorn auf St. Gallischem Gebiete;

und einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 30. Oktober 1865;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonate 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

(In allem Uebrigen ganz gleichlautend wie der Dekretsentwurf zur thurgauischen Konzession.)

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn von Rorschach nach Romanshorn. (Vom 30. Oktober 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.11.1865
Date	
Data	
Seite	851-864
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 939

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.