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

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bayern abgeschlossenen neuen Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs.

(Vom 30. November 1870.)

Tit.!

Wie wir bereits in unserer Botschaft vom 11. Dezember v. J.*) betreffend die von der Regierung von St. Gallen eingereichte Konzession für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (beziehungsweise Anschlußstrecken) von der österreichisch-schweizerischen Grenze bei Brugg bis St. Margrethen und von der schweizerisch-lichtensteinerischen Grenze am Rhein bis Buchs berichtet haben, ist, nachdem österreichischerseits durch Reichsgesetz vom 20. Mai 1869 die Erstellung einer Eisenbahn von Bregenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bayerische Grenze bei Leiblach mit Zweigbahnen von Lautrach an die österreichisch-schweizerische Grenze bei St. Margrethen und von Feldkirch an die Rheingrenze bei Buchs dekretirt worden, durch Note der österreichischen Gesandtschaft vom 26. August 1869 der Antrag gestellt worden, es möchte schweizerischerseits zu dieser Abänderung des frühern Projektes der sogenannten Bodenseegürtelbahn die Zustimmung erteilt, beziehungs-

*) Siehe Bundesblatt vom Jahr 1869, Band III, Seite 612.

weise zu einer entsprechenden Revision des bezüglichen Staatsvertrages vom 5. August 1865*) Hand geboten werden.

Nach dem Wortlaute der von Oesterreich gemachten Anregung würde es sich bei fraglicher Vertragsabänderung lediglich darum gehandelt haben, an die Stelle der im Vertrage vom 5. August 1865 vorgesehenen Zweigbahn Feldkirch-Rüthi eine solche Feldkirch-Buchs zu setzen. Wir glaubten uns jedoch nicht hierauf beschränken zu dürfen, sondern hielten es als der Sachlage angemessen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht bei Anlaß einer solchen Vertragsabänderung mit Rücksicht auf die seit dem Abschluß des fraglichen Vertrages eingetretene Veränderung der Verhältnisse außer dem Art. 1 auch noch andere Bestimmungen einer Revision unterstellt werden sollten.

Wir gaben daher, nachdem wir uns hierüber zuvor noch mit der Regierung von St. Gallen ins Vernehmen gesetzt hatten, der österreichischen Gesandtschaft die Erklärung ab, daß wir bereit seien, unter bestimmten, näher zu vereinbarenden Bedingungen auf die gewünschte Modifikation einzugehen und demgemäß zu Unterhandlungen über Abänderung des Vertrages von 1865 Hand zu bieten.

Als Abgeordnete für diese Unterhandlungen, für welche in erster Linie Wien als Konferenzort in Aussicht genommen wurde, bezeichneten wir die Herren Minister Tschudi in Wien, Ständerath J. Weber in Luzern und Ständerath A. D. Aepli in St. Gallen.

Da es sich in dieser Angelegenheit zunächst um Anschlüsse auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen handelte, so ermangelten wir nicht, die dortige Regierung zur Vernehmung über diejenigen Defizien, welche sie bei den Verhandlungen über die Revision des Bodenseegürtelbahnvertrages geltend zu machen im Falle sein würde, einzuladen.

In der bezüglichen Vernehmung, welche mit Schreiben vom 27. September erfolgte, sprach sich die Regierung dahin aus, daß sie ihrerseits von dem durch Staatsvertrag vom 5. August 1865 vereinbarten Anschlusse bei Rüthi abgehen und einem südlicher gelegenen beizupflichten könne, jedoch nur unter der ausdrücklichen Verwahrung, daß nachfolgenden Bedingungen Rechnung getragen und solche in den Staatsvertrag aufgenommen werden:

1. Als Anschlußpunkt wird Haag empfohlen, jedoch der Anschluß in Buchs nicht unbedingt abgelehnt.

2. Bezüglich des Betriebes wird verlangt, daß der Bahnstrecke Lindau-St. Margrethen ein durchgehender, mit den bayerischen und schweizerischen Bahnzügen in genauer Verbindung stehender Betrieb gesichert werde.

*) Siehe eidg. Gesetzsammlung, Band VIII, Seite 664.

3. In den Verkehrsbeziehungen des vorarlbergischen-tyrolischen Bahnnetzes zu den schweizerischen Linien und umgekehrt soll als allgemeiner Grundsatz anerkannt werden, daß der gegenseitige Verkehr nicht durch künstliche Tarifkombinationen von der kürzesten Linie abgelenkt werde.

4. Es soll die Zusicherung gegeben werden, daß aller über und von Lindau, beziehungsweise Lautrach nach Buchs und weiter, sowie aller über Buchs nach Lautrach und Lindau und weiter gehende Verkehr zwischen den österreichischen Bahnen und den Vereinigten Schweizerbahnen getheilt werde.

5. Es soll von Oesterreich die Zusicherung verlangt werden, daß es die Erstellung einer Lokomotiv- oder Pferdebahn, welche früher oder später von Oberriet in der Richtung nach Feldkirch, beziehungsweise zum Anschluß an die Feldkirch-Bregenz-Bahnabtheilung gebaut werden wollte, gestatten werde, sobald es schweizerischerseits verlangt werde.

Um zu einer möglichst vollständigen Kenntniß aller bei der Vertragsrevision in Betracht fallenden Verhältnisse zu gelangen, ertheilten wir unserm Departement des Innern, welchem die Angelegenheit zur Behandlung überwiesen war, Weisung, bei Vorbereitung der Instruction sowohl der Regierung von St. Gallen Gelegenheit zu mündlicher Bernehmung zu geben, als auch Vertreter der weiter beteiligten Interessen anzuhören. Es geschah dies auf dem Wege einer vom Departemente angeordneten konferenziellen Besprechung, an welcher neben den Delegirten des Bundesrathes und der Regierung von St. Gallen auch zwei Direktoren der bei der Sache zunächst beteiligten schweizerischen Eisenbahngesellschaften, der Union Suisse und der Nordostbahn, Theil nahmen.

Bei dieser Konferenz wurden zunächst die von St. Gallen gemachten Vorschläge besprochen. Im Weiteren kam dann namentlich noch die Frage der Erstellung eines dritten Anschlusses zur Sprache. Es wurde nämlich darauf aufmerksam gemacht, daß infolge der Verlegung des Anschlusses bei Rütli nach Buchs und der daraus resultirenden Verlängerung der Strecke St. Margrethen-Feldkirch für den Verkehr der nordöstlichen Schweiz erhebliche Nachtheile erwachsen, welche in irgend einer Weise ausgeglichen werden sollten. Diese Ausgleichung sollte angestrebt werden, entweder

- 1) wenn möglich, durch eine entsprechende Abkürzung des Traces St. Margrethen-Feldkirch, oder
- 2) durch Erstellung eines dritten Anschlusses bei Oberriet, oder dann eventuell
- 3) durch Aufstellung eines Differentialtarifes für die Strecke Feldkirch-Dornbirn-St. Margrethen als Ersatz für die aus der Verlegung

des Anschlusses Rütli nach Buchs für die Verbindung St. Margrethen-Feldkirch sich ergebende Vermehrung der Transportkosten.

Die Resultate der stattgehabten Besprechung wurden bei Aufstellung der Instruktion, so weit nicht einzelne Punkte inzwischen durch die diplomatische Korrespondenz ihre Erledigung gefunden, bestmöglichst berücksichtigt.

Zu einer weitem Anregung in Betreff des bereits erwähnten dritten Anschlusses fand sich die Regierung des Kantons Thurgau veranlaßt, indem sie mit Eingaben vom 8. November und 7. Dezember 1869 darauf hinwies, daß durch Verlegung des Anschlußpunktes von Rütli nach Buchs eine namhafte Verkürzung der Linie von Feldkirch über Sargans nach Zürich und dem Westen, gleichzeitig aber auch in nördlicher Richtung eine erhebliche Verlängerung der Linie von Feldkirch nach dem schweizerischen Bodenseeufer zur Folge haben und daraus resultiren würde, daß für den Verkehr aus Oesterreich und Südungarn nach Zürich- und der Mittel- und Westschweiz die Linie von Feldkirch über Rorschach und Romanshorn gegenüber die Linie von Feldkirch über Sargans nicht mehr konkurrenzfähig wäre. Von diesem Gesichtspunkte der Verkehrsinteressen der nordöstlichen Schweiz ausgehend, verwendete sich die Regierung von Thurgau dafür, daß die Zustimmung zu einer Verlegung des südlichen Anschlußpunktes der Vorarlbergerbahn von Rütli nach Buchs nur unter der Bedingung gegeben werde, daß gleichzeitig von Feldkirch aus auch ein dritter Anschluß bei der Station Oberried hergestellt werde.

Im Fernern verlangte die Regierung von Thurgau unter Bezugnahme auf die inzwischen eingelangte Konzession für die Anschlüsse der Vorarlbergerbahn, daß sich die Bundesbehörde mit der in fraglicher Konzession enthaltenen Bestimmung, es dürfe dem Bau einer Zweigbahn Feldkirch-Oberriet österreicherseits, falls die Konzession von der Schweiz aus für eine solche verlangt werden sollte, kein Hinderniß in den Weg gelegt werden, nicht begnüge, sondern die Gesellschaft förmlich verpflichte, den Bau derselben gleichzeitig mit den andern Linien auszuführen.

Noch während wir uns mit den Vorbereitungen für die mit Oesterreich und Bayern gemeinschaftlich zu pflegenden Unterhandlungen beschäftigten und mit Oesterreich über die näheren Modalitäten derselben verhandelten, wurde, wie oben bemerkt, von der Regierung von St. Gallen die vom Großen Rathe unterm 27. Wintermonat 1869 und 1. Christmonat 1869 für die Erstellung fraglicher Bahnen ertheilte Konzession eingereicht, welche wir Ihnen mit Botschaft vom 11. Dezember, jedoch unter ausdrücklichem Vorbehalte der Revision des Staatsvertrages vom 5. August 1865, zur Genehmigung empfahlen.

Durch Bundesbeschluß vom 22. Christmonat wurde genannter Konzession Ihrerseits, unserm Antrage entsprechend, ohne weitem spe-

ziellen Vorbehalt als denjenigen betreffend die Revision des Staatsvertrages, von welcher das Inkrafttreten des Ratifikationsbeschlusses abhängig gemacht wird, die Genehmigung erteilt.

Dabei fand sich jedoch die hohe Bundesversammlung mit Rücksicht auf die oben berührten weiteren Anschluß- respektive allgemeinen schweizerischen Verkehrsverhältnisse veranlaßt, durch Spezialbeschluß vom 23. Christmonat den Bundesrath einzuladen, „bei den zu pflegenden „Unterhandlungen, betreffend den in der Konzession für fragliche Bahnen „vorgesehenen Staatsvertrag nicht nur die im Art. 13 des Gesetzes über „den Bau und Betrieb von Eisenbahnen enthaltenen Grundsätze, sondern „speziell die allgemeinen schweizerischen Verkehrsinteressen mit Rücksicht „auf die direktesten Verbindungen der ostschweizerischen Bahnen mit der „Brennerbahn nachdrücklich im Auge zu behalten.“

Noch vor dem Beginne der eigentlichen Vertragsunterhandlungen gab die Frage des dritten Anschlusses, respektive der Anstrebung direktester Verbindungen der ostschweizerischen Bahnen mit der Brennerbahn zu verschiedenen Erörterungen mit den Regierungen von St. Gallen und Oesterreich Veranlassung.

Die Regierung von St. Gallen, besüchtend, daß das österreichische Bauconsortium die Zumuthung, den dritten Anschluß auf eigene Kosten zu bauen, ablehnen und sich in die Lage versetzt sehen könnte, zuzuwarten, bis die Bedingungen des Anschlusses an die schweizerischen Bahnen auf einen der Billigkeit mehr entsprechenden Fuß gestellt sein würden, wünschte dringend, daß man sich mit der diesfalls in die St. Galler Konzession aufgenommenen Bedingung, daß Oesterreich den Anschluß bei Oberriet, falls er schweizerischerseits angestrebt würde, gestatte, zufrieden geben und nicht Forderungen stellen möchte, durch welche auch das Zustandekommen der übrigen, für den dortigen Verkehr sehr wichtigen Anschlüsse in Frage gestellt werden könnte.

Mit Note vom 4. Januar machte uns die k. u. k. österreichische Gesandtschaft verschiedene nähere Mittheilungen bezüglich des für die Vorannahme der Revisionsverhandlungen einzuschlagenden Verfahrens, wobei sie sich im Weiteren dahin äußerte, daß es, um den Aufenthalt der fremden Kommissäre nach Thunlichkeit abzukürzen, angezeigt wäre, vorläufig jene Wünsche kennen zu lernen, welche von Seite der Schweiz bei dem fraglichen Anlasse vorgebracht werden dürften, indem durch Klarstellung fraglicher Verhandlungspunkte und gegenseitige Verständigung noch vor dem Zusammentritt der Revisionskommission die Arbeit derselben wesentlich erleichtert und viel Zeit erspart würde.

Gleichzeitig machte uns die Gesandtschaft hinsichtlich der Frage des dritten Anschlusses die Eröffnung, daß den Konzessionären der Voralbergerbahn durch das k. u. k. Handelsministerium bereits die Zusicherung

ertheilt worden sei, es werde gegen die Zulassung dieses Anschlusses unter der Voraussetzung kein Anstand erhoben, daß der k. u. k. Regierung aus der Ausführung desselben keine, wie immer gearteten finanziellen Verbindlichkeiten erwachsen. Unter dieser Voraussetzung werde daher österreichischerseits gegen die Aufnahme einer bezüglichen Stipulation bei der Revisionsverhandlung kein Anstand erhoben werden.

Den in obiger Note ausgesprochenen Wünschen entsprechend, machten wir der k. u. k. Gesandtschaft unterm 17. Januar sachbezügliche nähere Mittheilungen über diejenigen Punkte, auf welche schweizerischerseits bei Revision des bestehenden Staatsvertrages vom 5. August 1865 mit Rücksicht auf die allgemeinen Verkehrsinteressen besonderes Gewicht gelegt werden müsse. In oberster Linie hoben wir hiebei die bereits mehrfach berührte Frage eines dritten Anschlusses hervor, indem wir unter Hinweisung auf den bezüglichen Spezialbeschluß der Bundesversammlung die Gründe auseinandersetzen, warum die Schweiz bestimmten Werth darauf legen müsse, daß nicht nur die Zulässigkeit fraglicher Verbindungslinie anerkannt, sondern deren wirkliche Ausführung gesichert werde. Wir machten darauf aufmerksam, daß durch die Ersetzung der im Vertrage von 1865 aufgenommenen Linie Feldkirch-Rüthi durch eine Linie Feldkirch-Buchs die ganze nordöstliche Schweiz für ihren Verkehr nach und von Feldkirch, welcher seinen Weg über Dornbirn, Lautrach und St. Margrethen nehmen müßte und dabei mit einer Verlängerung von mehr als 7 Kilometern und überdies mit allen Unzukommlichkeiten einer Kopfstation belastet würde, in eine sehr ungünstige Lage versetzt werde, welche nur durch Erstellung einer von einem geeigneten Punkte der Vorarlbergerbahn bei Feldkirch ausgehenden oder bei Oberriet in die schweizerische Eisenbahn einmündenden Zweiglinie verbessert werden könne. Da aber der Bau und Betrieb dieser Linie, welche zum weitaus größten Theil auf österreichischem Territorium liege, die Mitbenutzung des Bahnhofes in Feldkirch u. durch eine schweizerische, überhaupt andere Gesellschaft mit den mannigfachsten Schwierigkeiten verbunden wäre, so scheine es in jeder Beziehung der Sachlage entsprechend, daß der Bau und Betrieb dieser Bahn derselben Gesellschaft übertragen werde, in deren Händen sich auch die andern Anschlußlinien befinden.

Mit Note vom 7. Juni machte uns die österreichische Gesandtschaft hinsichtlich dieser Frage folgende weitere Mittheilungen:

Auf das von der Schweiz gestellte Begehren, daß nicht nur die Zulässigkeit der Linie Oberriet-Feldkirch anerkannt, sondern deren wirkliche Ausführung gesichert und der Bau und Betrieb derselben den betreffenden Konzessionären förmlich überbunden werde, sei die k. u. k. Regierung mit den Konzessionären in Unterhandlung getreten, um sie zu vermögen, den Bau und Betrieb der verlangten Linie Oberriet-Feldkirch auf eigene Kosten zu übernehmen. Die zu zwei Malen und nach-

drücklichst betriebenen Unterhandlungen seien aber an der entschiedenen Weigerung der Konzeßionäre, auf eigene Kosten und Gefahr die fragliche dritte Anschlußlinie zu erstellen, gescheitert. Ihrerseits sehe sich die k. u. k. Regierung, wie sie das schon von vornherein erklärt habe, nicht in der Lage, auch für das Anlagekapital dieser Linie eine Garantie des Meinervertragnisses zu übernehmen. Wollte sie dies auch, so weit an ihr, thun, so wäre nicht die mindeste Aussicht dafür da, die erforderliche Zustimmung des Reichsrathes zu erwirken.

Auch auf den (indirekt) angeregten Gedanken, zu möglichster Ausgleichung der Interessen einen Differenzialtarif für die Strecke Feldkirch-Dornbirn-St. Margrethen als eventuellen Ersatz einer Linie Feldkirch-Dorried anzunehmen, könne die Regierung nicht eingehen, da dies eine zu große Schädigung der Interessen der Vorarlbergerbahn in sich schliesse und auch die Interessen der Vereinigten Schweizerbahnen beeinträchtigen würde, mit welchen freundschaftliche Beziehungen zu unterhalten die Vorarlbergerbahn durch die Natur der Verhältnisse angewiesen sei.

Wollte die Schweiz deshalb, weil die dritte Anschlußlinie österreichischerseits und mit österreichischem Gelde nicht gebaut werde, an einer Revision des Staatsvertrages von 1865 nicht Theil nehmen, so würde sich das Consortium genöthigt sehen, überhaupt jeden Bau von Flügelbahnen zur Verbindung mit den schweizerischen Bahnen zu unterlassen, und mit Genehmigung der k. u. k. Regierung sich vorerst auf Herstellung der Vorarlberger-Hauptlinie von Bludenz über Feldkirch und Dornbirn nach Bregenz zu beschränken.

Die k. u. k. Regierung, welche im Interesse des gegenseitigen Verkehrs und der freundschaftlichen Beziehungen sehr daran gelegen sei, die Eisenbahnanschlüsse mit der Schweiz herzustellen, hoffe, daß die angebrachten Gründe den schweizerischen Bundesrath vermögen dürften, den bisher von ihm in dieser Frage festgehaltenen Standpunkt zu verlassen und die Hand zu einer für beide Theile erspriechlichen Verständigung zu bieten.

Wir sind in dieser Berichterstattung absichtlich etwas einläßlicher auf die über die Frage der Erstellung eines dritten Anschlusses stattgehabten schriftlichen Verhandlungen eingegangen, um Ihnen an der Hand der hierüber gewechselten Noten zu zeigen, daß unsererseits nichts veräußert worden ist, um den uns mit Ihrer Schlußnahme vom 23. Dezember 1869 hinsichtlich der Anstrengung direktester Verbindungen der ostschweizerischen Bahnen mit der Brennerbahn ertheilten Direktionen nachdrucksamst Folge zu geben.

Wie Sie aus den diesfälligen Verhandlungen ersehen, sind wir in der Anstrengung eines jene Verbindungen vermittelnden dritten Anschlusses bis auf die äußerste Grenze gegangen, und es konnte sich Angesichts der

kategorischen Weigerung, welche unsere bezüglichen Begehren Seitens der Konzessionäre der Boralbergerbahn, beziehungsweise der österreichischen Regierung entgegengesetzt wurde, nur noch um die Frage handeln, ob aus diesem beanstandeten Punkte eine *conditio sine qua non* für das Eintreten auf die Vertragsrevision überhaupt gemacht werden solle. Wir hielten dies nicht für rathsam, und auch mit Rücksicht auf die immerhin erheblichen Interessen, welche die Schweiz an dem Zustandekommen der Anschlüsse bei Buchs und St. Margrethen hat, nicht für gerechtfertigt.

Ebenso konnten wir uns auch von einem Versuche, die zur Sicherung fraglicher Verbindung erforderlichen Geldmittel bei den zunächst beteiligten schweizerischen Interessenten zusammenzubringen und die Frage auf diesem Wege zu lösen, keinen günstigen Erfolg versprechen.

Indem wir aus den angedeuteten Rücksichten von einem weiteren, offenbar nutzlosen Verfolg jener Anschlussfrage glaubten abstrahiren zu sollen, eröffneten wir der k. u. k. Gesandtschaft, daß wir zwar gleichwohl noch bereit seien, zu Unterhandlungen über den Abschluß eines Staatsvertrages, beziehungsweise Abänderung des Vertrages von 1865, mitzuwirken, daß wir aber bedauern müßten, bei der k. u. k. Regierung die gehoffte Geneigtheit für die Berücksichtigung der unsererseits auf spezielle Weisung der schweizerischen Bundesversammlung angebrachten Begehren nicht gefunden zu haben und unter diesen Umständen gewärtigen zu müssen, daß ein Vertrag, welcher diesen Wünschen in keinerlei Weise Rechnung trüge, die schließliche Genehmigung der eidgenössischen Räthe möglicherweise nicht erhalten werde.

Nachdem in solcher Weise die Akten in Betreff des Anschlusses bei Oberried gewissermaßen geschlossen waren, nahmen die Einleitungen zu den Unterhandlungen über fragliche Vertragsrevision ziemlich rasch ihren weiteren Verlauf. Als Konferenzort wurde, in Abweichung von einem bezüglichen frühern Vorschlage Oesterreichs, nach welchem die Abgeordneten in Wien, dem Sitze der Konzessionäre, hätten zusammentreten sollen — B r e g e n z und als Bevollmächtigter der k. u. k. österreichischen Regierung Herr Hof- und Ministerialrath Freiherr von Gagern bezeichnet. Die k. bayerische Regierung delegirte als Bevollmächtigte die Herren Staatsrath Wilhelm Weber und Ministerialrath von Suttner.

Am 23. August trat die Konferenz in Bregenz zusammen, und schon am 27. fand die Unterzeichnung des unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Staatsvertrages statt, nachdem Herr Minister Tschudi sich inzwischen zu mündlicher Berichterstattung über die Verhandlungen eingefunden und die nöthigen weitem Instruktionen eingeholt hatte.

Zum Vertrag selbst übergehend, glauben wir, uns unter Hinweisung auf das Konferenzprotokoll das Schlussprotokoll und den Bericht unserer Abordnung auf eine nähere Erörterung der wichtigsten Punkte beschränken zu dürfen.

Wie der Bericht der Delegirten hervorhebt, enthält der neue Vertrag nicht sowohl eine Revision als vielmehr eine vollständige Umarbeitung des Vertrages vom 5. August 1865. Eine solche Umarbeitung schien geboten durch die seit dem Abschluß des letztern Vertrages eingetretenen wesentlichen Veränderungen der faktischen Verhältnisse, namentlich durch die den Verhandlungen vorangegangene Ertheilung der erstern und der St. Gallischen Konzession und die Wünschbarkeit einer logischen Darstellung der auf den Bau und Betrieb und die Ausübung der Landeshoheit bezüglichen Bestimmungen.

Im Speziellen entheben wir dem Konferenzprotokolle und dem Berichte unserer Abordnung über die wesentlichsten Verhandlungspunkte Folgendes:

1. Anschluß bei Oberriet.

In der unsern Abgeordneten ertheilten Instruktion hatten wir bezüglich des oben mehrerwähnten B. Anschlusses das Postulat gestellt,

daß für den Fall, daß schweizerischerseits von Oberriet oder einem nördlicher gelegenen Punkte der Vereinigten Schweizerbahnen aus eine Eisenbahn zum Anschluß an die Linie Feldkirch-Brogenz, beziehungsweise nach Feldkirch gebaut werden wollte, österreichischerseits die Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer solchen Linie mit Einmündung bei derjenigen Station, welche schweizerischerseits gewünscht wird, zugesichert werde.

Diese Linie solle sowohl in Betreff des Baues als auch des Anschlusses und des Betriebes nicht ungünstiger gehalten werden, als dies schweizerischerseits bezüglich der beiden andern Anschlüsse der Fall sei.

Diesem Begehren ist bei dem Vertragsschlusse, wenn auch nicht ohne Opposition seitens der österreichischen Abordnung, der Hauptsache nach entsprochen worden. Beanstandet wurden dabei folgende Punkte:

a. Der bei der Bezeichnung des Oberriederanschlusses hinzugefügte Zusatz: (von Oberried) „oder einem nördlicher gelegenen Punkte.“ Bezüglich dieses Zusatzes war während der Verhandlungen auf eine seitens unserer Abordnung gestellte Anfrage von uns die Erläuterung gegeben worden, daß unter dem nördlicher gelegenen Punkte nur ein in der Nähe von Oberried, etwa an der Linie von da nach Altstätten befindlicher verstanden sei. Damit nun unter der Bezeichnung „Oberriet“ nicht ausschließlich der Stationsplatz Oberriet verstanden werde, wurde in das Schluprotokoll (I, ad Art. 2) eine erläuternde Bemerkung aufgenommen, dahin gehend,

„daß unter dem Anschlußpunkt Oberriet überhaupt ein Punkt in der Nähe von Oberriet zu verstehen sei, wie er sich seinerzeit infolge technischer Untersuchung als der geeignetste herausstellen werde.“

b. Das von uns gestellte Begehren, daß österreichischerseits die Ertheilung einer Konzession für fragliche Linie „mit Einmündung bei derjenigen Station, welche schweizerischerseits gewünscht wird,“ zugesichert werde.

Da die österreichische Abordnung erklärte, auf diese Bedingung in der vorliegenden Fassung nicht eintreten zu können, so wurde seitens unserer Delegation mit Rücksicht darauf, daß nach Art. 28 der St. Galischen Konzession wenigstens die Konzessionäre unbedingt gebunden bleiben, so weit es von ihnen abhängt, denjenigen Anschlußpunkt zu gewähren, welcher schweizerischerseits gewünscht wird, die von Oesterreich gegebene, im Art. 2 (zweites Alinea) des Vertrages aufgenommene positive Zusage, daß bei Feststellung des Anschlußpunktes auf die schweizerischen Wünsche geeignete Rücksicht genommen werden solle, angenommen.

c. Das Begehren, daß in Betreff des Baues, des Anschlusses und Betriebes die Linie von Oberriet an die Vorarlbergerbahn nicht ungünstiger gehalten werden solle, als dies schweizerischerseits bezüglich der Anschlüsse bei St. Margrethen und Buchs der Fall sei.

Dieses Begehren wurde von der österreichischen Abordnung sehr beanstandet. Dieselbe betrachtete eine solche Bestimmung als unausführbar, weil dieselbe mit den in Oesterreich geltenden gesetzlichen Bestimmungen bezüglich des Baues von Privatbahnen in prinzipiellem Widerspruche stehen würde. Dabei bemerkte die österreichische Abordnung, daß selbstverständlich auf Seite der k. u. k. österreichischen Regierung nicht die Absicht bestehe, diesem Unternehmen dereinst Bedingungen aufzulegen, welche nicht durch die Natur der Sache oder die lokalen Verhältnisse gerechtfertigt sein würden.

Alles was hinsichtlich dieses Punktes seitens unserer Abordnung zu erzielen war, ist die im Schlußprotokoll 1, ad Art. 2, Lemma 2 aufgenommene Bestimmung, daß bei Ertheilung der Konzession für die Bahn von Oberriet an die Linie Feldkirch - Bregenz in Betreff der Konstruktions- und Betriebsverhältnisse keine ungünstigeren Bedingungen als für die Vorarlbergerbahn gestellt werden sollen, wenn solche nicht durch lokale Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen.

Laut dem Berichte unserer Abordnung wurde unter den in dieser Fassung vorgesehenen Ausnahmen namentlich verstanden, daß, wenn der Lokalverhältnisse wegen, z. B. Brücken- oder andere Kunstbauten, eine von den für die konzedirten Bahnen festgestellten Normalien abweichende

†
 kostspieligere Konstruktion erheischten, eine solche vorgeschrieben werden könne.

Die Einmündung in die Anschlußstation und die Benutzung derselben wird übrigens wesentlich Sache der Vereinbarung mit der Gesellschaft der Borsarlbahnen sein, und diese hat sich mit Uebernahme der Konzession für die Bahn auf Schweizergebiet vom 6. Dezember 1869 im Art. 28 dahin verpflichtet, Einmündung und Benutzung der Anschlußstation unter nicht ungünstigern Bedingungen zu gestatten, als die für die Einmündung ihrer Bahnen in die Anschlußstationen der Vereinigten Schweizerbahnen festgestellt.

Während die Vertragsunterhandlungen hierseitiger Annahme nach noch im Gange waren, sahen wir uns, mit Rücksicht darauf, daß in dem uns mitgetheilten Traceplan die im Knotenpunkte zwischen Bregenz-Feldkirch, St. Margrethen-Feldkirch-Buchs und St. Margrethen-Bregenz liegende Station Lautrach für den Verkehr von und nach St. Margrethen als Kopfstation vorgesehen war, veranlaßt, unserer Abordnung noch die Weisung zu ertheilen, daß durch eine Bestimmung im Vertrage fürzusorgen sei, daß für den Verkehr von Feldkirch nach St. Margrethen und umgekehrt im Bahnhofe Lautrach sofortige Abfertigung stattfinde.

Wie aus dem Berichte unserer Abgeordneten zu entnehmen ist, war beim Eintreffen dieser Weisung der Abschluß des Vertrages bereits so weit gediehen, daß es kaum mehr möglich gewesen wäre, dieweil noch eine neue Verhandlung zu veranlassen. Die Abgeordneten erachteten überdies eine solche nicht für geboten, aus folgenden Gründen:

Was zunächst die Bahnanlage anbetriffe, so sei durch die Unternehmer bereits dafür gesorgt, daß sowohl für den Verkehr von Feldkirch nach St. Margrethen als für denjenigen von Lindau nach St. Margrethen die Uebelstände einer Kopfstation in Lautrach vermieden werden. Der Bahnhof in Lautrach sei bezüglich seiner Anlage so projektiert, daß die Bahnzüge in gerader Linie durch denselben fahren können, und es haben sich überdies die Unternehmer auch zur Anbringung einer Verbindungskurve verstanden, so daß die Bahnzüge ohne Berührung der Station Lautrach durchfahren werden.

Im Uebrigen sind die Abgeordneten der Ansicht, es liege kein Grund vor, anzunehmen, daß die Verwaltung der Borsarlbahnen den Betrieb auf der Linie Feldkirch-Lautrach-St. Margrethen vernachlässigen werde, da dies ihre längste Linie sei, an deren gehörigem Betrieb sie selbst das größte Interesse habe, woraus folge, daß sie nicht durch begründete Klagen über denselben dazu werde Veranlassung geben wollen, daß die Oberriet-Feldkirchlinie um so beförderlicher ins Leben gerufen werde.

Wenn wir nun auch unsererseits die Sachlage nicht ganz so günstig ansehen, wie die Herren Abgeordneten, so ist immerhin durch die im Schlupprotokoll (II, ad Art. 4) enthaltene Erklärung dahin gehend,

die österreichische Regierung werde bei Genehmigung der Baupläne darauf Bedacht nehmen, daß die Uebelstände einer Kopfstation in Lautrach sowohl für den Verkehr von Lindau nach St. Margrethen, als auch in der Richtung von Feldkirch nach St. Margrethen durch Anlage von Verbindungskurven möglichst vermieden werden,

ein sehr wesentlicher Nachtheil beseitigt und implicite auch eine gewisse Garantie dafür gegeben, daß weder seitens der österreichischen Regierung noch der Bahngesellschaft beabsichtigt wird, dem genannten Verkehre künstliche Hemmungen aufzulegen.

Wir wollen schließlich nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß sich bereits jetzt schon ernste Bestrebungen für baldige Realisirung des Anschlußprojectes Oberriet-Feldkirch kundgeben. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß diese Bestrebungen, deren Wichtigkeit zunächst für das ganze mittlere Rheinthal und die hinterliegenden Gegenden, im weitern für die nordöstliche Schweiz unverkennbar ist, Unterstützung finden und in nicht langer Zeit zur Sicherung des dritten Anschlusses, der von der Vorarlbergerbahn nicht übernommen werden wollte, führen werden.

Unbelangend die unsererseits gestellten Postulate in Betreff der Verhältnisse der Zoll-, Post- und Telegraphenverwaltung, wurde den hierseitigen Wünschen in befriediger Weise Rechnung getragen. Namentlich in Bezug auf die zollamtlichen Verhältnisse enthält der neue Vertrag gegenüber demjenigen von 1865 verschiedene wesentliche Verbesserungen. Die bezüglichen Artikel wurden, wie der Bericht der Abgeordneten anführt, vollständig unredigirt, mehrere im frühern Vertrag enthaltene Bestimmungen als überflüssig und nicht mehr mit den bestehenden Zollgesetzgebungen in Uebereinstimmung stehend, bei Seite gelassen und der Erleichterung des Verkehrs aller mögliche Vorschub geleistet.

Auch in Bezug auf die unentgeltliche Anweisung von Amtskontoren für den Post-, Zoll-, Telegraphen- und Polizeidienst wurde unsern Begehren vollständig entsprochen.

Nachdem wir in Vorstehendem die wesentlichsten Punkte der Verhandlungen vorgeführt, glauben wir, unser Urtheil über den vorliegenden neuen Vertrag dahin resumiren zu sollen, daß, wenn bei den Unterhandlungen auch nicht alle hierseitigen Wünsche in ihrem vollen Umfange zur Geltung gebracht werden konnten, derselbe immerhin für den schweizerischen Verkehr nach dem Osten sowohl in der Richtung nach Lindau als namentlich in der Richtung nach Feldkirch unbestrittener-

maßen ganz bedeutende Vortheile bietet gegenüber den weiter gewünschten, nicht erlangten Begünstigungen um so weniger nicht entscheidend ins Gewicht fallen können, als es immerhin in die Hand der schweizerischen Interessen gelegt ist, die zu ihrer vollen Befriedigung erforderlichen Verbindungen ins Werk zu setzen.

Wir nehmen daher unter Berücksichtigung aller Verhältnisse auch keinen Anstand, Ihnen den Vertrag zur Genehmigung zu empfehlen.

Bezüglich der Form der Ratifikation haben wir noch darauf aufmerksam zu machen, daß sich laut Konferenzprotokoll die Abordnungen der drei kontrahirenden Staaten hinsichtlich des Schlußprotokolles, in welchem die vereinbarten Ergänzungen und Erläuterungen zum Vertrage niedergelegt sind, dahin verständigt haben, daß dasselbe nicht besonders zu ratifiziren, sondern als durch die Genehmigung des Vertrages selbst ratifizirt zu betrachten sei.

Indem wir Ihnen schließlich den nachstehenden Entwurf eines bezüglichen Bundesbeschlusses zur Annahme empfehlen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. November 1870.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Beschlußentwurf

betreffend

den neuen Staatsvertrag für Erstellung einer Bodenseegürtelbahn.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. November 1870,

beschließt:

1. Dem zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bayern in Ersetzung des sogenannten Bodenseegürtelbahnvertrages vom 5. August 1865 unterm 27. August in Bregenz abgeschlossenen neuen Staatsvertrage über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs wird hiemit die vorbehaltene Ratifikation ertheilt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bauern abgeschlossenen neuen Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldki...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.12.1870
Date	
Data	
Seite	905-918
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 725

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.