

B e r i c h t

des

französischen Berichtstatters der ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Konzessionen für die Alpenbahnen.

(Vom 19. Oktober 1869.)

Tit. I

Sie sind in dieser außerordentlichen Session dazu berufen, zu entscheiden, ob Sie den von mehreren Kantonen erteilten Konzessionen für den Bau der St. Gotthard = Eisenbahn, sowie der Konzession der Splügenbahn, die eidgenössische Ratifikation gewähren wollen.

Es liegen Ihnen vor: die Konzessionsakte der Kantone Tessin, Uri, Schwyz, Zug und Luzern einerseits, und die Konzession des Kantons Graubünden, anderseits.

Der Bundesrath hatte Ihnen bereits in seinem Berichte vom 19. Juli abhin vorgeschlagen, diese Konzessionen zu ratifiziren, und zwar durch eine Reihe von Beschlüssen, welche sämmtlich gleichlautende Bedingungen enthalten. In seinem nachträglichen Berichte vom 15. dies bestätigt der Bundesrath seine frühern Anträge mit einigen Redaktionsänderungen, und kündigt Ihnen gleichzeitig an, es seien untern 13. und 14. dies in Bern unterzeichnet worden: 1) ein Schlussprotokoll enthaltend die Beschlüsse der internationalen Konferenz für den Bau der Gotthardbahn, welche im September abhin und im laufenden Monat Oktober stattgefunden hat unter Betheiligung von Vertretern von Norddeutschland, des Großherzogthums Baden, der Königreiche Italien und Württemberg und der Vertreter der Eidgenossenschaft; 2) ein Vertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Königreich Italien, zum Zwecke der Bestimmung der Mittel für die Ausführung des Baues dieser nämlichen Eisenbahn.

Diese letztern Aktenstücke sind indeß nicht Ihrer Ratifikation unterstellt, indem der Bundesrath erklärt, daß dieselben noch durch Verträge mit den andern, am betreffenden Alpenpasse interessirten auswärtigen Staaten zu ergänzen seien, und daß neue Unterhandlungen mit den Kantonen und den schweizerischen Gesellschaften, welche das Gotthardkomite bilden, zu erfolgen haben.

Sie begreifen gewiß die Verlegenheit, in der sich das Mitglied Ihrer Kommission befindet, welches angesichts dieser Aktenstücke nicht vollkommen überzeugt ist, daß in Bezug auf die Gotthardbahn Alles auf's Beste marschire in der besten der Eidgenossenschaften.

Referent weiß, daß die Stipulationen dieser wichtigen internationalen Verträge nicht zum Gegenstande Ihrer dormaligen Berathungen, behufs ihrer Genehmigung oder Verwerfung, gemacht werden können, sieht sich aber doch nothwendig veranlaßt, in allgemeiner Weise deren Tragweite und Bedeutung zu würdigen, da sie Ihnen nun einmal offiziell mitgetheilt sind und sein Stillschweigen unter den gegenwärtigen Umständen als ein Beweis der Zustimmung ausgelegt werden könnte.

Indem er dies thut, wird er sich großer Vorsicht befeißigen, wie sie sich durch die wichtigen nationalen Interessen rechtfertigt, welche in dieser Frage engagirt sind; er reservirt vor Allem, unbedingt und vollständig, die Zukunft und die definitive Entschließung, wenn einmal die angekündigten Verträge Ihrer Sanktion werden unterbreitet werden, gemäß unserm verfassungsmäßigen Bundesrecht.

A. Die in der Abschließung begriffenen internationalen Verträge betreffend den Bau der Gotthardbahn enthalten wesentliche Abweichungen vom Bundesgesetze vom 28. Juli 1852 über den Bau von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft; sie stehen in offenbarem Widerspruche mit verschiedenen Bestimmungen dieses Gesetzes und mit unsern seit mehr als 16 Jahren konstanten Uebungen; sie treiben uns mit vollen Segeln in eine neue Eisenbahnpraxis hinein.

Um diese Behauptung zu rechtfertigen, genügt es, auf Folgendes hinzuweisen:

- a. daß die Eidgenossenschaft, als Oberbehörde intervenirend, die Konzessionirung einer Eisenbahnlinie im Kanton Tessin von sich aus beschließt, welche Linie von den Behörden dieses Kantons nicht konzedirt, vielmehr, in einer Spezialbestimmung des Konzessionsaktes vom 16. Mai 1868 (Art. 5), der bereits durch Bundesbeschluß vom 14. Dezember 1868 (IX. 515) genehmigt ist, als Konkurrenzlinie ausgeschlossen wurde;

daß die Eidgenossenschaft intervenirt, um den Bau einer Brücke über den Rhein bei Basel zu beschließen, behufs Verbindung der schweizerischen Centralbahn mit dem Bahnneze des Großherzogthums Baden;

daß sie sich verpflichtet, ihr Möglichstes zu thun, damit die Zugangslinien zum Gotthard im Sinne einer Abkürzung korrigirt werden, und insbesondere um den Bau eines Bahnstücks zu erwirken, welches den Umweg über die Station Altsätten vermeidet;

- b. daß die Eidgenossenschaft sich verpflichtet, durch ihre Genehmigung die Organisation des Betriebs der Gotthardbahn zu garantiren, in Gemäßheit der Bestimmungen des Protokolls und in ununterbrochener Coincidenz mit den Bahnen von Deutschland und Italien;

daß sie sich verpflichtet, mit Rücksicht auf das gemeinsame Interesse den Verkehr zwischen Deutschland und Italien möglichst zu erleichtern, und dafür zu sorgen, daß auf der Gotthardbahn eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen stattfinde, u. u.

Alle diese Garantien und Verpflichtungen von Seite der Eidgenossenschaft müssen nothwendig zur Folge haben ein Verlassen der Stellung einer unparteiischen und neutralen Gewalt, angesichts der in verschiedenen Theilen der Schweiz bestehenden, dem Gotthardunternehmen entgegengesetzten Interessen. Der Bundesrath wird gehalten sein, die Gotthardinteressen zum Schaden der entgegengesetzten Interessen zu beschützen. Von dieser Stellung bis zu derjenigen eines Vorrechts und Monopols zu Gunsten des centralen Alpenpasses ist nur ein Schritt, welcher wohl bald gethan werden wird, was doch nicht geschehen kann, ohne Rechte zu verletzen, welche in einem bedeutenden Theile der Eidgenossenschaft erworben worden sind.

Wir hatten die Sache immer so verstanden, die Bundesbehörden, als wachsame Hüter aller Interessen der verschiedenen Theile der Schweiz, sollten angesichts der Konkurrenz oder des Antagonismus dieser Interessen unabhängig bleiben, und die Rolle von Schiedsrichtern beibehalten, um Konflikte zu vermeiden und so viel wie möglich allen Anforderungen Genüge zu leisten.

Wir meinten, die Bundesbehörden sollten, im Hinblick auf die förmlichen Bestimmungen des Gesetzes von 1852, sich enthalten, Verpflichtungen zu übernehmen, die noch nicht von den Kantonen ratifizirt sind, denen man allein die Kompetenz zuerkennt, Eisenbahnkoncessionen zu ertheilen; und sie sollten ihre Stellung als Vermittler gegenüber den auswärtigen Staaten wahren, ohne ihre Sanktion den Verpflichtungen zu ertheilen, die von den auf die Ausführung der Gotthardbahn hinarbeitenden schweizerischen Gesellschaften eingegangen wurden.

B. Die in der Abschließung begriffenen internationalen Verträge enthalten endlich sehr bedeutende finanzielle Verpflichtungen von Seite

der Eidgenossenschaft: vorab eine Subvention von 20 Millionen Franken. Ob diese Verpflichtung ohne Garantie und ohne Verantwortlichkeit für die Zukunft übernommen sei, dies sagen uns die bekannt gewordenen Akten und Protokolle nicht mit hinlänglicher Klarheit. Die Vertreter des Bundesraths haben uns indeß versichert, es könne der Eidgenossenschaft keine daheringe Verantwortlichkeit zuwachsen. Dieser Umstand ist wesentlich; wir müssen ihn als festgestellt (acquis) betrachten, sowohl gegenüber den als Vertragsparteien figurirenden auswärtigen Mächten, als gegenüber der Gesellschaft, welche sich für das Gotthardunternehmen konstituiren soll. Verhielte sich die Sache anders, so könnten wir nicht, genug eine solche Verpflichtung, eine solche Verantwortlichkeit bekämpfen, welche zur Folge hätte, die Interessen eines großen Theils der Schweiz schwer zu verletzen.

Diese Subvention von 20 Millionen Franken darf in keinem Falle, direkt oder indirekt, die Bundeskasse belasten, und es wird sich der Bundesrath hierüber vor den Kammern auszuweisen haben.

C. Endlich haben diese internationalen Verträge zur Folge, die Eidgenossenschaft auf immer gegenüber auswärtigen Staaten, von denen sie Subsidien empfängt, zu verpflichten; sie legen ihr auf, Rechenschaft zu geben über die Ausführung der Arbeiten, über die Ergebnisse des Betriebs der Gotthardlinien; sie geben diesen Regierungen das Recht, Reklamationen bei den Bundesbehörden zu erheben, sich vielleicht in gefährlicher oder vegatorischer Weise in die Verkehrs- und Transitverhältnisse, in die Verwaltung unserer Posten und unserer Transportmittel, in die Fragen der Eisenbahntarife einzumischen.

Es ist dies, man muß gestehen, eine Aussicht, welche nicht mit Befriedigung acceptirt werden kann, und es wird der Bundesrath nothwendig deren Tragweite durch weitere Erklärungen abzuschwächen und den eidgenössischen Räthen beruhigende Versicherungen zu geben haben; denn wir erklären es: wir könnten zu solchen Verpflichtungen zu Gunsten ausländischer Regierungen nicht Hand bieten.

Diese kurze Auseinandersetzung wird hoffentlich Ihre ganze Aufmerksamkeit auf den Inhalt der Ihnen mitgetheilten diplomatischen Aktenstücke hinlenken und Sie veranlassen, mit uns die formellsten Vorbehalte zu machen für den Zeitpunkt, wo Sie, diese Akten behufs Ihrer Ratifikation vor sich habend, im Falle sein werden, dieselben endgültig zu erörtern und zu würdigen, mit voller Kenntniß aller vorausgegangenen Umstände und Verhandlungen.

Bern, den 19. Oktober 1869.

Jules Roguin, Ständerath.

**Bericht des französischen Berichterstatters der ständeräthlichen Eisenbahnkommission,
betreffend die Konzessionen für die Alpenbahnen. (Vom 19. Oktober 1869.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1869
Date	
Data	
Seite	311-314
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 320

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.