

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

## Bericht und Antrag

der

Minorität der nationalrätlichen Commission, betreffend die  
Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen.

(Vom 23. Juli 1858.)

Tit.!

Die Frage über die Anschlußverhältnisse der Schweiz. Eisenbahnunternehmungen — zunächst von zwei Bahngesellschaften selbst — durch eine schon im Dezember v. J. an die Bundesbehörde eingereichte Beschwerde der „Vereinigten Schweizerbahnen“ über den Anschluß bei Wallisellen und Winterthur an die Nordostbahn, so wie durch die Klagen der West- und der Dronbahn über die Befahrung der Enclave Celigny und den Anschluß bei Coppet angeregt, — ist durch die grundsätzliche Prüfung der eingeklagten Konflikte, die Vorlegung der bundesrätlichen Botschaft und des sachbezüglichen Gesetzesentwurfes vor die gesetzgebenden Rätthe, zu einer allgemeinen, schweizerischen Lebensfrage geworden.

Sie haben, Lit., Botschaft und Gesetzesentwurf des Bundesrathes vom 27. Juni 1858 in Ihrer Sitzung vom 6. Juli abhin an eine Siebnerkommission zur Vorberathung gewiesen.

Die Kommission konnte sich in ihren Anträgen nicht einigen; sie schied sich in eine Mehrheit und Minderheit. Die Mehrheit beantragt Nichtintreten in die bundesrätlichen Vorlagen.

Mit gegenwärtigem Bericht gibt sich die Minderheit, bestehend aus den Herren Nationalrätthen Dapples, Allet und dem unterzeichneten Berichterstatter die Ehre, ihre Ansichten sammt Antrag vor der h. Behörde zu rechtfertigen.

Der Antrag der Minderheit ist eine motivirte Tagesordnung und geht von der Voraussetzung aus, der Bundesrath werde, im Hinblick auf das bestehende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Eidgenossenschaft, Anstände über die Anschlußverhältnisse

unter den beteiligten Transportgesellschaften durch administrative Entschieden im wohlverstandenen Interesse jener Gesellschaften, wie des öffentlichen Verkehrs angemessen erledigen.

Eventuell stellt ein Mitglied der Minderheit der Kommission, falls die Behörde gegen Erwarten finden sollte; daß die Bestimmungen des bisherigen Gesetzes zu diesem Zwecke nicht genüge, den Antrag, in das vom Bundesrath vorgeschlagene Gesetz einzutreten und dasselbe mit ein paar Zusätzen zu genehmigen.

I. Die Anstände über Anschlußverhältnisse der schweiz. Eisenbahnunternehmungen können auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 erledigt werden.

Als man im Jahre 1852 den Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen den Kantonen, beziehungsweise der Vereinsthätigkeit, zu überlassen beantragte, wurde von den Anhängern des Staatsbaus erklärt, die Schweiz werde keine Baukompagnien und kein Geld erhalten, und wenn es geschehe, werde jedenfalls entweder keine Konkurrenz eintreten, oder wenn sie eintrete, so werde dieselbe zu einem nie endenden Krieg unter den Betriebsgesellschaften führen, unter welchem das Gemeinwesen und das Publikum schwer zu leiden haben werden. Die Majorität der nationalrätlichen Kommission, welche den Bundesbau befürwortete, warnte nachdrücklich und in erster Weise vor der Macht und dem Einfluß, den die Eisenbahnkorporationen — als Staat im Staate — gewinnen, eine Uebermacht, die nach und nach alle öffentlichen Interessen beeinträchtigen werde. „Les Gouvernements libres — also schrieb sie wörtlich — ne sont pas plus affranchis de leur influence, que les autres; ces corps se glissent partout, dans la presse, dans l'opinion, dans les corps politiques, où ils trouvent des intéressés et des auxiliaires; leur cause a autant de soutiens, qu'ils ont d'associés à ces intérêts.“

Diese Warnerstimmen blieben nicht ohne Eindruck auf die Bundesversammlung. Die Minderheit der nationalrätlichen Kommission, welche den gesetzgebenden Räten den Gesellschaftsbau empfahl, antwortete auf die wohlgemeinten Warnungen der Mehrheit: „Der gefürchteten Uge-  
 „walt der Eisenbahngesellschaften soll das Gesetz einen Damm entgegen-  
 „stellen. Dazu eben haben wir einen Staat und eine Staatsgewalt,  
 „um in Fällen von Mißbräuchen, von Ein- und Uebergriffen der Privat-  
 „und Vereinsindustrie in die Rechte und Interessen der Gesamtheit oder  
 „einzelner Klassen von Bürgern, in Fällen von Verletzungen und Beein-  
 „trächtigungen der öffentlichen Wohlfahrt durch dieselben, wo und in  
 „welcher Richtung sich solche zeigen möchten, zum Heile Aller und für Alle  
 „zu hindern und zu unterdrücken.“ Die Gesellschaften, vor welchen man  
 so eindringlich warnt, erklärte die Kommissioneminderheit im Fernern:  
 „erhalten keine schädlichen Privilegien, sie werden nicht zu ihrem aus-  
 „schließlichen, sondern auch zum allgemeinen Nutzen unter der Aufsicht  
 „der Bundes- und der Kantonalhoheit nach gegebenen Vor-  
 „schriften von einer hoheitlichen Konzession Gebrauch machen. . .“

Und welches sind nun die gesetzlichen Vorschriften, die unter dem Eindruck und in Berücksichtigung jener, den amtlichen Akten entzogenen Warnungen vor der Allgewalt von Eisenbahngesellschaften über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Juli 1852 erlassen worden sind? Welches ist der Sinn und Geist derselben? Welche Intentionen und Motive lagen und liegen ihnen zu Grunde?

Hier geben wir nun vor Allem gerne zu, daß man sich bei der Beantragung und Erlassung dieser Vorschriften auf das Nothwendigste und Unerläßlichste, auf einige Haupt- und Cardinalkautelen gegenüber den Bau- und Betriebsgesellschaften beschränkte; wir geben zu, daß es sich die gesetzgebenden Rätthe im Jahre 1852 um so weniger zur Aufgabe machten, durch eine Unmasse präventiver, präkautiver und eventueller Detailbestimmungen und Verklausulirungen aller Art Gesellschaften und Privaten von schweizerischen Eisenbahnunternehmungen zum Voraus abzuschrecken, als man in dieser Beziehung einerseits eigene Erlebnisse und Erfahrungen nicht vor sich hatte, und als andererseits die Gegner des Gesellschaftbaus in ihren amtlichen Berichten mit Nachdruck vorausgesagt hatten, die Schweiz werde bei Adoption des Privatbausystems weder Baukompagnien, noch Baukapitalien, noch überhaupt Eisenbahnen erhalten.

Trotz alledem aber und ungeachtet dieser weisen Vor- und Rücksicht haben damals dennoch die gesetzgebenden Rätthe das Recht und den Einfluß der Bundesgewalt auf das so tief in das Volkleben eingreifende und mit monopolienartigen Folgen sich entwickelnde neue Verkehrsmittel mit Bewußtsein und Vorbedacht dem Bunde gewahrt und vorbehalten.

Die gesetzgebenden Rätthe wußten, daß sie dieses thun müssen; thun müssen angesichts der neuen Bundesverfassung, welche hauptsächlich die Erleichterung und Befreiung des öffentlichen Verkehrs, die Aufhebung der Zoll-, Weg- und Brückengeldsbarrieren im Innern, die Beseitigung aller Schiffer- und Fuhrmannsmonopole anstrebte, welche zu gleichem Zweck die Posten centralisirte und dem Bunde eine Oberaufsicht über die Landesstraßen vindicirte (Art. 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 35), welche endlich dem Bunde das Recht einräumte, da, wo das Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben es erheische, öffentliche Werke selbst zu errichten oder solche zu unterstützen (Art. 21).

Die gesetzgebenden Rätthe wußten aber auch, daß sie dieses gegenüber den künftigen Eisenbahngesellschaften gar wohl thun dürfen; thun dürfen, nachdem der Bund die Eisenbahnen als im Interesse der Eidgenossenschaft liegende öffentliche Werke unter seinen Schutz genommen; nachdem er zu ihren Gunsten unter den vortheilhaftesten Bedingungen die Zwangseinteignung gesetzlich ausgesprochen, nachdem er ihnen — wenn auch keine Subventionen oder Zinsgarantien — doch hochwichtige Zollfreiheit erteilt, nachdem er theilweise auf das Post- und Telegraphenregal zu ihren Gunsten in nicht unbeträchtlichem Maße verzichtet hatte, und nachdem er endlich gewillt war, ihnen die voraussichtlichen, verschiedenen, in den kantonalen Konzessionen liegenden, sehr weit tragenden Be-

günstigungen, wie z. B. das Säkularmonopol, die Steuerfreiheit u. dgl., unter dem Vorbehalt eines den Bahnunternehmungen höchst günstigen Rückkaufsrechts zu bestätigen.

Man prüfe nun mit Unbefangeneheit die ganze Tendenz und Anlage und durchgehe die einzelnen Artikel des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, welches den offiziellen Titel eines Gesetzes nicht nur über den Bau, sondern auch über den „Betrieb“ der Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft an der Stirne trägt, und man wird sich überzeugen, daß dasselbe, obwohl es den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels der Privatindustrie anheimstellte, und die Ertheilung diesfälliger Konzessionen zunächst den Kantonen überließ, das ganze Eisenbahnwesen, als eine eidgenössische Angelegenheit betrachtet und in demselben die Hoheitsrechte und Regalien des Bundes gewahrt hat; man wird sich überzeugen, daß das Gesetz überdies die Hauptbedingungen, unter welchen der Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch Gesellschaften stattfinden soll und darf, klar und bestimmt, wenn auch in gedrängtester Kürze festgestellt; daß es endlich wichtige Aufsichtsbefugnisse und Entscheide bei Anständen und in Konfliktfällen zwischen Bahngesellschaften unter sich, und zwischen den Kantonen und dem Bunde ausdrücklich vorbehalten hat.

Es ist darum durchaus unrichtig, wenn man behauptet, das Gesetz habe den Einfluß des Bundes auf die konzedirten Eisenbahnen lediglich auf dasjenige beschränkt, was mit dessen Hoheitsrechten und der Wahrung der Regale in unmittelbarem Zusammenhange steht. Das Gesetz gieng weiter, und mußte im Sinn und Geist der Bundesverfassung weiter gehen. Ueberließ dasselbe auch die Bahnunternehmungen der Privatindustrie, und wollte es auch nirgends in die Privatrechte der Baugesellschaften, die ihnen durch die Konzessionen in Bezug auf Eigenthum, Steuerbefreiung, Konzessionsfrist, Tarife, Rückkaufsentschädigungen etc. eingeräumt werden, im Mindesten eingreifen, so hat es sie doch keineswegs ausschließlich auf den Boden des Civilrechts gestellt. Es hat die Eisenbahnen, und zwar nach natürlichem, wie nach verfassungsmäßigem Recht, als Unternehmungen betrachtet, in denen bei einer gesunden und nationalen Entwicklung die wichtigsten socialen und volkswirtschaftlichen Fragen ihre Lösung finden sollten, und die daher mit einer Reihe von öffentlichen Interessen im innigsten Zusammenhange stehen.

Eine nähere, unbefangene Beleuchtung der Artikel 8, 12, 13, 17 und 18 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852, ihrer Entstehung, ihrer Intentionen und offiziellen Begründung wird diese Behauptungen, so hoffen wir, außer Zweifel stellen. In dieser Beleuchtung wird dann auch die bejahende Antwort auf die Frage liegen, ob der Bundesrath befugt und verpflichtet sei, die an die Bundesversammlung gelangten Konflikte und Anstände zwischen den eingangs bezeichneten Bahngesellschaften an der Hand des bestehenden Gesetzes von sich aus zu erledigen, oder ob dazu ein Ergänzungsgesetz nothwendig, beziehungsweise zulässig erscheine.

§. 1. Die richtige Auslegung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, namentlich der Art. 8, 12, 13, 17 und 18.

Man hat bisher, wenn von Betriebskonflikten unter den Bahngesellschaften und deren Erledigung die Rede war, gemeiniglich nur dem Art. 13 des einschlägigen Bundesgesetzes gerufen und den diesen motivirenden, sich zu ihm wie Mittel zum Zwecke verhaltenden Art. 12 mehr oder weniger aus dem Auge verloren.

a. Art. 12. Der Art. 12 des Gesetzes legt in die Befugniß des Bundes die Erlassung der nothwendigen Vorschriften, um vorab in technischer Beziehung „die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen“ zu gewährleisten und zu sichern. Daß diese Einheit nicht nur für die bloß materielle und mechanische Anlage der Bahnen und den entsprechenden Bau des Betriebsmaterials, sondern — im Einklang mit dem Titel und dem übrigen Tenor des Gesetzes — auch für den Betrieb der Eisenbahnen, überhaupt für Alles, was zu Erzielung eines zweckmäßigen, einheitlichen, schweizerischen Eisenbahnwesens nothwendig schien, verstanden war, — folgt schon aus dem allgemeinen, unbeschränkten Wortlaut des Artikels und der ratio desselben. Oder wozu und warum denn die gleiche Spurweite für die Geleise, wozu die gleichen Maßverhältnisse für Lokomotiven, Waggons u. s. w., wenn nicht zu einer einheitlichen, ineinandergreifenden Betriebs- und Verkehrseinrichtung, welche sich jenen hohen Interessen dienstbar mache, die der Art. 21 der Bundesverfassung bei Schaffung solcher öffentlichen Verkehrswerke vor Augen hatte?

Man motivirte indirekte den Sinn und die Bedeutung einer solchen Vorschrift damit, daß man erklärte: „gerade wie mit der — durch eine einheitliche und gute Einrichtung des Eisenbahnbetriebs beförderten und erleichterten — Bewegung der eigenen Bevölkerung im Innern, mit der Sicherstellung unserer Position hinsichtlich unserer Produktions- und Konkurrenzfähigkeit, ähnlich verhalte es sich mit den Beziehungen zum Ausland. Je bequemer die Anknüpfungspunkte, je wohlfeiler die Verbindungsmittel, je leichter und schneller der Durchgang, um so lebhafter werde der internationale Verkehr, um so stärker auch der sogenannte Transit sein. Was den internationalen Verkehr betreffe, so verstehe man darunter einerseits jene starke Personenbewegung, welche auf den Grenzen der Schweiz stattfindet, andererseits den großartigen Waaren- und Produkten-Austausch zwischen der Schweiz und dem Ausland, welche der möglichsten Leichtigkeit und Schnelligkeit der Bewegung bedürfen. Und wenn man von Transit spreche, so meine man keineswegs nur jenen Verkehr, welcher die unsere Schweiz von einer Grenze zur andern durchziehenden Waaren umfasse, sondern vielmehr auch jene starke Personenbewegung, die unsere Straßen benutze, die an Bedeutung den Waarentransport weit hinter sich zurück lassend, im Allgemeinen und Großen doch stets den gleichen Gesetzen folge und deren Verlust oder Erhaltung, Abnahme oder Zunahme durch die gleichen Voraussetzungen (einer

einheitlichen, ineinandergreifenden und zweckmäßigen Bahnbetriebs-Einrichtung) nämlich durch Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Regelmäßigkeit bedingt werden."

Diese Bedeutung gab man damals dem neuen Verkehrsmittel, beziehungsweise der technischen Einheit im Bahnbetrieb der Schweizerbahnen! Man nannte sie die Sicherstellerin unserer Produktions- und Konkurrenzfähigkeit im Innern, die rasche Anknüpferrin an den Verkehr des Auslands, die wohlfeilste Austauscherrin unserer großartigen Waarenerzeugung, die Hin- und Herbewegerin von tausend und tausend Reisenden, die in der Schweiz alljährlich ein- und abgehen. Niemand hätte es damals auszusprechen gewagt, daß diese „technische Einheit“ nicht für die Gegenwart — nur für die Zukunft, d. h. für den Fall, daß die verschiedenen Eisenbahnen in die eine Hand des Bundes übergehen, durch den Art. 12 des Gesetzes vorgeschrieben worden sei.

Untersucht man insbesondere die Entstehung des Art. 12 und prüft man die Verhandlungen, welche namentlich im Schooße des Nationalraths darüber stattgefunden haben, so geht daraus klar hervor, daß man diesem Artikel die extensivste Bedeutung geben wollte. Die von der Commission vorgeschlagene Fassung: „Die Eisenbahnen sind mit einer Spurweite von 4 Fuß 7 Zoll  $1\frac{7}{8}$  Linien schweizerisches Maas (1 Met. 44 Centim.) auszuführen und die Transportwagen so einzurichten, daß sie, abgesehen von besondern Verhältnissen, auf allen Bahnen der Eidgenossenschaft gebraucht werden können —“ genügte dem Nationalrathe nicht. Die Behörde wollte diesen Artikel noch erweitern und gab ihm die weitgehendste, durchgreifendste, durch keinerlei Vorbehalte eingeschränkte, Redaction dahin: „Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.“

Der den Artikel 12 motivirende Commentar der betreffenden Commissionsabtheilung sagt hierüber wörtlich:

„Die in Art. 11, 12 und 13 des Gesetzesvorschlages enthaltenen „Kautelen für die Eidgenossenschaft (d. h. für den Staat — für die „öffentlichen Interessen:), die möglichste Gleichförmigkeit in der Wagenbreite und in der Ausladung der Wagentritte wird den vortheilhaften „und guten Betrieb auf den schweizerischen Eisenbahnen nicht unwesentlich „fördern helfen. Gleiche Vorschriften für Spurweite und möglichste Ueber- „Einstimmung in der Einrichtung der Betriebsmittel, wodurch „das wiederholte Ein- und Aussteigen der Reisenden, „das häufige Umladen der Waaren und Güter vermieden wird, sind doppelt unerläßlich.“

Was die Commission und mit ihr die Bundesversammlung mit dem Art. 12 beabsichtigte, ist demnach klar. Sie wollte das eröffnete Ein- und Aussteigen der Reisenden, das Umladen der Waaren und Güter mög-

Uchst vermeiden. Der Zweck der Einführung der technischen Uniformität auf allen schweizerischen Bahnen war mit einem Wort vor Allem ein einheitlicher, schneller, wohlfeiler und regelmäßiger durchgehender Betrieb von einer schweizerischen Bahn auf die andere. In diesem Sinn — in dieser Bedeutung und Tragweite ist der Grundsatz der technischen Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen aufgestellt worden.

b. Art. 13. Mit dem Art. 12 steht der Art. 13 — die zweite Kautel für die Eidgenossenschaft und die öffentlichen Interessen im Bau und Betrieb der Eisenbahnen — in innigster Verbindung. Derselbe verfolgt den gleichen Zweck — die Einheit d. h. die Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Regelmäßigkeit im schweizerischen Bahnverkehr; er fügt eine weitere Bestimmung bei, die, im Hinblick auf den voraussichtlichen Bestand verschiedener Konzessionen und Bahnunternehmungen nebeneinander, in administrativer Hinsicht noch erforderlich schien, um den einheitlichen Betrieb durchgängig zu erzielen.

Der Art. 13 verpflichtet nämlich jede Bahnverwaltung „den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige in schicklicher Weise (d'après le mode le plus convenable) zu gestatten.“

Es ist nicht zu übersehen, daß hier nicht bloß von dem Anschluß anderer „Linien“ — sondern anderer „Bahnunternehmungen“ die Rede ist. Zu einer Bahnunternehmung gehört aber wohl nicht nur der Bau, sondern auch der Betrieb einer Eisenbahn.

Man sagt nun, hier sei bloß ein Anschluß in „baulicher“ oder „technischer“ Beziehung gemeint. Diese Einschränkung ist in dem Artikel nirgends ausgesprochen; derselbe lautet allgemein, und Niemand hat das Recht, Worte in denselben hineinzulegen, welche darin nicht sind und der Gesetzgeber nicht hineinlegen wollte. Wenn man aus einer, dem Zusammenhang entrissenen Stelle des Kommissionsberichts, in welcher gesagt ist, daß die Verpflichtung der Aufnahme anderer Bahnen namentlich auch — nicht ausschließlich — im Hinblick auf den dereinstigen Rückkauf bestehender Eisenbahnen zu Händen der Eidgenossenschaft, den Bahngesellschaften überhunden werden müsse, auch hier den Schluß ziehen will, das Gesetz habe mit der Verpflichtung des „Anschlusses in schicklicher Weise“ nur das Zusammenlaufen der Bahnlinien in einen Bahnhof sichern wollen, damit der Bund dereinst ein zusammenhängendes Netz und nicht von einander abgetrennte Bahnstücke mit einem unnötigen Aufwand von verschiedenen Bahnhöfen an einem und demselben Orte vorfinde — so ist das nur ein Beweis, wie leicht sich das Auge des Menschen trübt, wenn er in besangener Stellung die — an sich klarsten — Dinge beurtheilt.

Der unzweideutig ausgesprochene Grundgedanke des Art. 13 in unmittelbarer Verbindung mit dem Art. 12 ist also unwidersprechbar der, die Coexistenz und den Zusammenhang der verschiedenen schweizerischen Bahnunternehmungen zu einem möglichst einheitlichen, zweckmäßigen Betrieb

zu sichern. Oder wozu denn die technische Einheit der Anlage ohne die Absicht auf den zusammenhängenden Betrieb? Wozu die Vorschrift des Anschlusses in „schicklicher Weise“? Doch gewiß nicht bloß für das Mittel — d. h. für das Aneinanderlegen der Geleise oder für die örtliche Berührung und Bergemeinsamung der Stationsanlagen, sondern eben wesentlich für den Zweck — für das Ineinandergreifen des Betriebs, für den ungehinderten Uebergang der einen auf die andere Bahn. Der eine Schienenweg muß dem andern den Anschluß so gestatten, daß der Zweck des Eisenbahntransports auf beiden schicklich, ungehemmt und unbelästigt erreicht werden kann.

Diese einfache und wortgetreue Auslegung des Art. 13 wird durch den ersten im Schooße des Nationalraths beantragten und aufgenommenen Nachsatz zu demselben noch weiter bestätigt. Der Satz, „daß die Tarife nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinsen ungleich gehalten werden dürfen“, gibt — weitentfernt etwas Beschränkendes zu enthalten oder eine Ausnahme von der allgemeinen Vorschrift zu begründen, nur der Hauptvorschrift in einer bestimmten Richtung, in welcher man sich damals als zunächst liegend vorstellte, daß eine Mißdeutung oder Umgehung derselben versucht werden könnte, eine sichernde Anwendung. Durch diesen Nachsatz erhielt der Artikel noch deutlicher die Hinweisung auf den Betrieb der Bahnen durch die einzelnen Gesellschaften.

Zu alle dem kommt noch der zweite Nachsatz: „Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.“

Dieser wichtige Satz wahr für alle entstehenden Anstände — nicht etwa dem Richter, der über privatrechtliche Verhältnisse entscheidet, — sondern der Staatsadministration des Bundes allgemein und unbedingt den Entscheid, zum weiteren Beweis, daß dieser Anschluß, diese Verbindungsverhältnisse zwischen Bahn und Bahn, diese Grundbedingungen des Zusammenhangs derselben und der Gründung und Forterhaltung eines einheitlichen, zweckmäßigen Bestandes und Betriebs der schweizerischen Eisenbahnen nie und nirgends einer Beurtheilung, weder aus dem privatrechtlichen, noch aus dem lokalen oder kantonalen Standpunkt unterliegen, sondern immer nur nach Maßgabe der allgemeinen Verkehrsinteressen aus dem Gesichtspunkt des öffentlichen Rechts und im Einklang mit den übrigen Bundesverhältnissen inner den Schranken der unbestrittenen Privatrecht jeder Gesellschaft administrativ ausgemittelt und geregelt werden sollen.

e. Art. 17. Hier muß auch noch des Art. 17 kurze Erwähnung geschehen. Nicht nur bei gänzlicher Verweigerung des Baues einer Eisenbahn, sondern auch bei irgend welcher mittel- oder unmittelbarer Erschwerung des Betriebs eines solchen durch einen Kanton, soll der Bund im öffentlichen Interesse maßgebend einschreiten und nach Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse von sich aus das Erforderliche verfügen. Es ist ungeteimt, anzunehmen, daß dem Bund eine solche Entscheidungsbefugniß gegenüber den Kantonen und nicht auch gegenüber den Bau- und Betriebsgesellschaften zustehen soll. In der Intention und im

Wortlaut des Gesetzes liegt die Wahrung der öffentlichen Interessen, und diese sind da, wo bei dem Gesellschaftsbau die Kompagnien Betriebsbeschwerden sich erlauben, in gleichem Maße gefährdet, wie da, wo bei kantonalem Bahnbau die Kantone dem Betrieb gemeinschädliche Hemmnisse in den Weg legen.

d. Art. 18. Im Zusammenhang mit den Bestimmungen der Art. 12 und 13 und um denselben den entsprechenden, jederzeit unveräußerten Vollzug zu sichern, ist im Art. 18 des Gesetzes die Entscheidungskompetenz in allen dem Bunde in den eben erwähnten Artikeln vorbehaltenen Fällen zugleich mit der Vorsorge für Erhaltung der Einheit in technischer Hinsicht als Sache der Administration und Exekution betrachtet und deswegen in die Hand des Bundesrathes gelegt. Der zweite Satz des Art. 18 lautet wörtlich: „Die Entscheidung über Zulänglichkeit des, gemäß Art. 11 von den Eisenbahnverwaltungen über die gehörige Fortsetzung einer Eisenbahnunternehmung zu leistenden Ausweises, sowie in den Fällen der Artikel 4, 12 und 13 steht dem Bundesrath zu.“

Es ist aushebenswerth, daß nachdem der Nationalrath übersehen hatte, in dem von ihm vorgeschlagenen Art. 18 dem Art. 13 ebenfalls zu rufen, es der Ständerath war, der unter nachgängiger unbedingter Zustimmung des Nationalraths den Art. 13 ausdrücklich den Artikeln 4 und 12 noch hinzufügte.

§. 2. Die Vollziehung und Anwendung der Art. 12 und 13 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852.

Gleichwie nun der Bundesrath unterm 9. August 1854 zur Ausführung des Art. 12 eine spezielle, sehr eingreifende Verordnung erlassen hat, durch welche der uniforme, zusammenhängende und ineinandergreifende Bau und Betrieb der Eisenbahnen in technischer Hinsicht gesichert erscheint, so kann und darf derselbe zu dem gleichen Zwecke, um einen einheitlichen Betrieb des schweizerischen Eisenbahnwesens durchzuführen und den Anforderungen eines ungehemmten Verkehrs gerecht zu werden, ein entsprechendes Einschreiten, nach Maßgabe des Art. 13 und zu Vollziehung desselben, in keiner Weise ablehnen. Der Bundesrath ist durch das Bundesgesetz ausdrücklich verpflichtet, seine Obliegenheiten als Vollziehungsbehörde auch in dieser Richtung zu erfüllen. Er kann und darf hier nicht zu regieren aufhören; er darf nicht unter dem Vorgeben, das Gesetz scheinunklar, es bedürfe der Ergänzung, eine hochwichtige Bestimmung desselben unvollzogen lassen, so schwer es ihm unter Umständen auch fallen sollte, dieselbe gegen die Bahngesellschaft X oder Z zu vollziehen.

Wo immer daher zwischen den Eisenbahnkompagnien in der Eidgenossenschaft über den baulichen Anschluß von Zweig- oder Fortsetzungsbahnen, über die Benutzungsverhältnisse der Anschlußstationen, über die Bedienung und Polizei in denselben, über die Festsetzung der Fahrtenpläne, über den Transport von Personen und Waaren, über Umladung und

Durchgehenden Verkehr, über direkte Fahrbillets und Gepäckscheine, und was sonst diesfalls mit einem geregelten Betrieb und Verkehr zusammenhängt, Konflikte entstehen, zumal, wenn durch dieselben die öffentlichen Interessen und das Publikum leiden, so ist der Bundesrath verpflichtet, von der ihm in Art. 18 des angeführten Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen eingeräumten Entscheidungskompetenz Gebrauch zu machen.

Ueber die Frage, wie die Konfliktfälle, welche sich in den letzten Jahren zwischen einigen Schweizerbahnen erhoben haben, entschieden werden sollen, theilt die Minderheit der Kommission, was die Unzulässigkeit einer Umladegebühr, die Nothwendigkeit durchgehender Güter- und Waarenwaggon, sowie direkter Personen- und Gepäckscheine für alle bedeutenderen Stationen betrifft, wesentlich diejenigen Ansichten, welche der Bundesrath in seiner Botschaft vom 27. Juni l. J. auf eine eben so klare, als unwiderlegbare Weise begründet hat.

a. Umladegebühr. Ja wohl hieße es die Waaren, welche eine einmündende Bahn zuführt, ungünstiger behandeln, als diejenigen, welche das Publikum direkt bringt, wenn erstere der aufnehmenden Bahn eine Umladegebühr bezahlen müßte. Die einmündende Bahn bringt die Waaren in den Stationshof, gleichwie das Publikum, nur daß solches in regelmäßigen Transporten und massenweise geschieht. So wenig nun vom Publikum direkt eine Ladegebühr gefordert werden darf, so wenig darf dieses von einmündenden Bahngesellschaften geschehen. Es wäre dieß ein Ein- und Ausgangszoll neuen Styls, dessen Bezug durch den Art. 13 des Eisenbahngesetzes, der gleiche Transporttarife postulirt, verboten ist und der aus dem Grunde, weil man ihn unter dem Titel von Mühwalt für Waarenmanipulation bezieht, keineswegs den Charakter der Gefährlichkeit erhält, und zwar im konkreten Fall um so weniger, als die Transportordnung der Nordostbahn selber besagt (S. 47), daß „die Kosten der Auf- und Abladung sämtlicher Güter in den Tarifsaßen begriffen seien und daher das Auf- und Abladen derselben von der Verwaltung unentgeltlich besorgt werde.“

b. Die Umladung der Waaren und durchgehende Waarenwagen. Eben so ungesundlich und die Wohlthat des neuen Verkehrsmittels für den schnellen und sichern Gütertransport geradezu zerschütternd, ist die Zumuthung der Umladung der Waaren selbst bei limitrophen Stationen. Wenn eine Bahngesellschaft mittelst einfacher Anwendung ihrer Transportordnung auf die Beziehungen zu einer einmündenden, oder überhaupt sich anschließenden Bahn den Waarenverkehr der letztern jeden Augenblick nullifiziren kann, weil nach ihrer Transportordnung ein Liegenlassen der gewöhnlichen Waaren bis zum dritten Tage und der Eilgüter bis zum spätern Zuge gestattet ist, und wenn ein solcher Rechtszustand von einer schweizerischen Bahn zur andern sich wiederholen darf, dann wollen wir von keinem „einheitlichen schweizerischen Eisenbahnwesen“

mehr reden; dann müßten wir vielmehr den Skandal einer trostlosen Eisenbahnanarchie im Vaterlande bedauern, — insofern der Bundesrath nicht die gesetzliche Befugniß hätte, sowohl im Interesse der Eisenbahnunternehmungen und der Ermöglichung ihrer Coexistenz, als ganz besonders im Interesse des Publikums und des allgemeinen Verkehrs, einzuschreiten und das Durchgehen der Waarenwagen von einer Bahn auf die andere zu verfügen.

Wenn hinsichtlich des Durchfahrenlassens der Personenwagen, wie solches bereits zwischen der Central- und Nordostbahn besteht, der Bundesrath glaubte, man könne, da der Uebelstand des Umsteigens der Reisenden weniger fühlbar erscheine, die Sache dem Einverständniß der Gesellschaften einstweilen anheimgeben, so will die Minderheit der Kommission gerne gewärtigen, ob dießfalls ein Einschreiten des Bundes unter Umständen nicht erforderlich werde.

c. Durchgehende Züge. Etwas anderes als die Gestattung des Durchlaufens der Waaren- oder Personenwagen von den anschließenden auf die Anschlussbahnen gegen Entrichtung einer Wagenmiete, ist das System durchgehender Bahnzüge (mit Lokomotiven und Zugbedienung). Es theilt hier die Minderheit der Kommission die Ansicht des Bundesrathes, daß dieses System nicht im Art. 13 des Eisenbahngesetzes liege. Nach unserm Gesetz und den ertheilten Bahnkonzessionen hat jede Gesellschaft das ausschließliche Recht auf die Exploitation der eigenen Bahn, so daß sie allein befugt ist, Personen und Waaren darauf zu spediren, und die dafür festgesetzten Transportgebühren zu beziehen. Nach dem System der durchgehenden Bahnzüge würde aber der Bahngesellschaft B das Recht eingeräumt, gegen Bezahlung eines Weggeldes den Bahnkörper der Gesellschaft A zu exploittiren und für die auf der fremden Bahnstrecke beförderten Personen und Wagen die Tariffätze zu eigenen Händen zu beziehen. So manche Gründe in Theil zu Gunsten dieses Systems, zumal bei uns sprechen, wo die Bahngebietsgrenzen der einzelnen Gesellschaften mit den wichtigen Knotenpunkten des Verkehrs großentheils nicht coincidiren, so kann doch dasselbe bei dem Bestand des gegenwärtigen Eisenbahngesetzes nach den Ansichten der Kommission nicht zwangsweise, sondern nur auf dem Wege der Vereinbarung zur Geltung kommen.

d. Direkte Personen- und Gepäckscheine. Was die Gestattung direkter Personen- und Gepäckscheine für alle bedeutenderen Stationen anbelangt, so hat die bundesrätliche Botschaft die Nothwendigkeit einer solchen einleuchtend dargethan und mit Recht insbesondere darauf hingewiesen, daß deren Nichtgestattung im Vergleich zum bisherigen Postverkehr, wornach jeder Reisende nach jeder Poststation der Schweiz direkte Personen- und Gepäckscheine lösen konnte, ein auffallender, unbegreiflicher Rückschritt wäre. Die Minderheit der Kommission berührt daher diesen Punkt nicht weiter, hoffend, daß auch diesen, wie den übrigen Uebelständen abgeholfen werde.

§. 3. Art. 8 des Bundesgesetzes: Mittheilung der Bahnfahrtenpläne an die Postverwaltung und Aufnahme der

fahrenden Postbureauz. Die Minderheit der Kommission fühlt sich um so mehr verpflichtet, einen andern mit Obigem in Verbindung stehenden Gegenstand — die rechtzeitige Mittheilung der Bahnfahrtenpläne an die eidg. Postverwaltung und die Aufnahme der fahrenden Postbureauz in die Bahnzüge — hier besonders zur Sprache zu bringen, als die bundesrätliche Botschaft darüber schweigt und ein sachbezügliches Postulat des Ständerathes am 22. Juli zu gleichzeitiger Begutachtung mit dem Gesetzesentwurf an die Kommission gewiesen worden ist.

Nach Art. 8, erstes Lemma des Bundesgesetzes, sind „die Eisenbahnverwaltungen dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben nach dem Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juli 1849 ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet.“ Eben so ist mit jedem Posttransport der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Soll nun die eidgenössische Postverwaltung die allgemeinen Verkehrsinteressen befriedigen und die Eisenbahnverwaltungen die ihnen in diesem Gesetzesartikel auferlegte Pflicht im Sinne und Geist desselben erfüllen, so müssen vor Allem die Postkurse jederzeit in entsprechender Coincidenz mit denjenigen der Eisenbahnen stehen. Wenn nun auch dem Bunde die Befugniß nicht zukommt, den Bahngesellschaften spezielle Vorschriften zu geben über die Zahl der Kurse oder über die Fahrzeit einzelner Züge, wie solches in auswärtigen Staaten der Fall ist, so muß doch im Interesse der Ordnung in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen und um überhaupt den Postzweck erreichen zu können, gefordert werden, daß die von den verschiedenen Bahnunternehmungen aufgestellten Fahrtenpläne der eidg. Postverwaltung eine angemessene Zeit zum Voraus zur Kenntniß gebracht werden, damit letztere die nothwendigen Aenderungen in den Postkursen rechtzeitig treffen, beziehungsweise vereinbaren kann. Den Bahngesellschaften werden dadurch keine neuen, mit dem Begriffe ihrer konzessionsmäßigen Rechte unvereinbaren Lasten auferlegt; es ist dieses lediglich eine im oben angeführten Gesetzesartikel begründete Vorschrift der Ordnung, welcher sie sich unterziehen müssen, gleichwie solches die ganz freien Privatgewerbe in allen Fragen der Polizet und der allgemeinen Ordnung auch zu thun verpflichtet sind.

Im Weiteren darf von den Eisenbahnunternehmungen gefordert werden, daß bei der Festsetzung ihrer Fahrtenpläne eine Uebereinstimmung wenigstens in dem Maße stattfindet, daß die Züge, welche mehrere Bahngebiete durchlaufen, in angemessener Weise in einander greifen und an den Bahngrenzen nicht eine unnatürliche Unterbrechung eintrete. Da die Hauptzüge auf Eisenbahnen sich nicht von Aarau nach Zürich oder von Zürich nach St. Gallen, sondern nur von den großen Brennpunkten des Verkehrs von Paris, Wien, Mailand her, bestimmen lassen, so versteht es sich von selbst, daß diesen zunächst Rechnung getragen werden muß und die mehr lokalen Verkehrsbedürfnisse darnach accommodirt und eingerichtet werden müssen. Auch in dieser Beziehung hat die technische Einheit des

Schweizerischen Eisenbahnnetzes nur dann eine Bedeutung, wenn sich daran eine Uebereinstimmung in dem Betrieb, d. h. ein schicklicher Betriebsanschluß, knüpft. Auch hier darf also dem Bundesrath der nothwendige Einfluß nicht verweigert werden. Das Recht zur Einmischung wurde ihm aber von einigen Gesellschaften geradezu bestritten. Als das eidg. Postdepartement am 21. November 1856 durch Circular an alle Direktionen der schweizerischen Eisenbahnen die Ansicht äußerte, es müsse statt des bisherigen Modus der vereinzelt stattgefundenen Feststellung der Sommer- und Winterfahrordnung für die schweizerischen Eisenbahnen, wornach jeweilen hinsichtlich der Erstellung passender Anschluß-Postverbindungen in der Erzielung eines den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Gesamtfahrtenplans Schwierigkeiten stattgefunden hätten, ein anderes Verfahren in der Weise beobachtet werden, daß künftig jedesmal vor Beginn der Winter- und Sommer-Jahreszeit durch das eidg. Postdepartement ein allgemeiner schweizerischer Fahrtenplan projektirt, den betreffenden Bahnverwaltungen zur Mittheilung von Gegenvorschlägen zugesendet und hernach der Gesamtfahrtenplan in einer Konferenz mit sämmtlichen Vertretern der Bahnen reglirt werden soll, giengen von denselben folgende Antworten ein. Die Nordostbahn erklärte am 3. Dez. 1856 schlechtweg, daß sie „unter Bezugnahme auf den Wortlaut der einschlägigen Bundesbeschlüsse“, sowie auf die mit dem vorgeschlagenen Verfahren verbundenen Schwierigkeiten, „bedauere, zu dem ihr gemachten Vorschlag nicht Hand bieten zu können“. Auf das obigem Circular angefügte Gesuch „mitzutheilen, welche neuen Strecken im Frühling und im Sommer eröffnet werden“, wurde gar keine Antwort gegeben.

In gleicher Weise antwortete am 5. Dezember gl. J. die Centralbahn. Auch sie fand das vorgeschlagene Verfahren „für schwierig, wenn nicht gerade für unmöglich, selbst wenn dabei blos die Postverbindungen im Auge behalten werden wollten“. Sie müsse daher . . . „sowie im Hinblick auf die betreffenden Bestimmungen der Bundesbeschlüsse in dieser Angelegenheit das freie Ermessen vorbehalten.“

Zur Annahme des Vorschlags des eidg. Postdepartements erklärten sich dagegen bereit die St. Galler-Appenzeller-Bahn, die Glattthalbahn und die Westbahn. Letztere bemerkte in ihrer Antwort vom 28. November 1856 wörtlich: „Nous serons donc tout disposés à contribuer pour notre part à l'entente, que vous désirez et nous enverrons avec plaisir nos délégués à la conférence, que vous comptez convoquer.“

Ein Beispiel von vielen, wohin die Nichtanerkennung jedes Einflusses der Bundesregierung auf die Festsetzung der Fahrtenpläne führt, liefern die im März und April l. J. gepflogenen Verhandlungen des eidg. Postdepartements mit der Centralbahn, um die der letztern zugemutheten Früh- und Spätzüge zwischen Basel und Luzern mit Rücksicht auf den dießfälligen Postkurs, beziehungsweise auf die Fahrordnung der Eisenbahnlinie Camerlata-Mailand und den Mailänder Courrier einer-, sowie dem Berliner Schnellzug in Basel andererseits; — für den Sommer 1858 in Einklang

zu bringen. Das eidg. Postdepartement wäre geneigt gewesen, für die Ausführung eines direkten, durchlaufenden Nachtzuges zwischen Basel und Luzern, abgehend von ersterm Orte um 8<sup>15</sup> Abends und von letzterm, beziehungsweise von Emmenbaum um 7<sup>45</sup>, oder, wenn der Abgang des betreffenden Zugs von Mailand nach Camerlata statt um 2 Uhr erst um 3 Uhr Nachmittags stattgefunden hätte, um 8<sup>15</sup>, — die verlangte jährliche Entschädigung von Fr. 7300 an die Centralbahn zu entrichten. Diese beharrte aber behufs Ausführung eines, für die Postverwaltung wie für die Reisenden ganz unzumuthbaren, in Olten coupirten Nachtzuges zwischen Basel und Luzern auf der Entrichtung der gleichen Summe, was das eidg. Postdepartement begreiflich nicht eingehen konnte. So viel über die Postkurse.

Wo endlich Bahngesellschaften Schwierigkeiten erheben, die im Art. 8 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen fahrenden Postbüreau aus dem Grunde, weil in den nämlichen Wagen noch Räume für den gewöhnlichen Eisenbahntransport übrig bleiben, den Durchgang von einer Bahn zur andern zu gestatten, so daß die Postverwaltung zur Umladung der Postgegenstände gezwungen ist, — da darf und muß der Bundesrath ebenfalls einschreiten und dem durchgehenden Verkehr im wohlverstandenen Interesse des Postwesens Eingang verschaffen.

II. Die Einwendungen, welche man gegen die von der Minderheit der Kommission entwickelte grundsätzliche Auffassung der Art. 8, 12 und 13 des Eisenbahngesetzes und deren Anwendung auf die vorliegenden Konflikte erhebt — sind nicht stichhaltig.

Zuvörderst will man aus dem Umstande, daß bei Anlaß der Bundesgenehmigung der Konzession der St. Gallen-Appenzellischen Eisenbahn der Antrag:

„In einem besondern Reglement sollen die Verkehrsverhältnisse angemessen berücksichtigt werden“; — ferner die Anträge:

„Der Bundesrath wird nach Anhörung der Gesellschaft durch ein besonderes Reglement das Minimum und Maximum der Schnelligkeit im Transport der Reisenden und Waaren, sowie die Dauer der Fahrzeit bestimmen. Dergleichen wird er die Bedingungen festsetzen, unter denen die einmündenden Bahnen ihr Material auf obiger Eisenbahn transportiren können“, —

im Schooße des Nationalrathes gestellt, jedoch in der Abstimmung beseitigt worden seien, die Folgerung ziehen, daß die gesetzgebenden Rätthe alle derartigen, selbst nicht so weit gehenden Bestimmungen, als im Widerspruch mit dem Eisenbahngesetze stehend, erfunden und darum verworfen haben. Diese Folgerung erscheint nicht nur sehr gewagt, sondern sie ist offenbar auch unrichtig; denn nachdem die Kompetenz zu Erlassung von Vollziehungsmaßregeln, wie sie bei dem berührten Anlaß angeregt wurden und die im Grund nur auf eine

genaue Handhabung des Art. 13 des Eisenbahngesetzes hinausliefen, bereits durch den Art. 18 desselben dem Bundesrath übertragen war, so mußte die Bundesversammlung derartige Anträge um so entschiedener von der Hand weisen, je unstatthafter es gewesen wäre, bei Gelegenheit der Genehmigung der Konzession für eine Gesellschaft, allgemeine legislative Bestimmungen für alle zu erlassen.

Zweitens beruft man sich auf einige Stellen der bundesrätlichen Botschaft, mittelst welcher die schon erwähnte Konzession der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt und darin bemerkt wurde, der Bundesrath hätte hinsichtlich der Fahrzeit, der Verbindung mit den Postkursen, der Anweisung von Lokaltäten u. s. w. mehrfache Vorschriften erlassen können; er habe aber dieses damals nicht gethan und sich nur den Bezug einer Konzessionsgebühr auf den Fall, daß die Gesellschaft gute Geschäfte mache, vorbehalten. Man sagt dann weiter: die Bundesversammlung habe den Art. 8, Lemma 3, des Eisenbahngesetzes also absolvirt: „In Erledigung von Art. 8, Lemma 3, des Bundesgesetzes . . wird dem Bundesrath vorbehalten . . eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben . .“

Aus diesem Vorgang, — der sich übrigens nur auf die Stellung der eidg. Postverwaltung zu den Eisenbahnen, nicht aber auf die Verhältnisse der Eisenbahnen zu einander bezieht, — will nun gefolgert werden, die Bundeshoheit habe für alle Zeit das Recht vergeben und verloren, zu den von den Bahnverwaltungen festgesetzten Fahrtenplänen ein Wort mitzusprechen. Auch hier ist man im Irrthum befangen. Einmal können Ansichten, die vorübergehend in einer Botschaft des Bundesrathes angeführt werden, den Sinn und Wortlaut bestehender Gesetze gar nicht ändern. Im Weiteren beschlägt obige Genehmigungsformel „In Erledigung u. s. w.“ (eine angenommene, stereotype Redaktion, die bei allen Bundesgenehmigungen von Eisenbahnkonzessionen wiederholt wurde) nur das Lemma 3 des Artikels und schwächt die den Eisenbahnverwaltungen in den Lemma 1 und 2 auferlegten Verpflichtungen für gehörige unentgeltliche Beförderung der Brief- und Fahrpost in keiner Weise. Hiesse das aber eine gehörige Beförderung der Brief- und Fahrpost, wenn die Betriebsgesellschaften ihre Fahrtenpläne nach Willkür und ohne Rücksicht auf die eidg. Postverwaltung und die Interessen des Publikums festsetzen könnten? Endlich ist der beregten, wie allen übrigen Bundesgenehmigungsformeln von Bahnkonzessionen die solutare Klausel beigelegt, „daß alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 genaue Beachtung finden und durch die Bestimmungen der genehmigten Konzessionen in keiner Weise beeinträchtigt werden sollen.“

Drittens wird von der Gegenseite behauptet, der Art. 13 des Gesetzes lasse die ihm von uns gegebene Auslegung im Sinne eines bundesrätlichen Obergewichts- und Entscheidungsrechts in Bahn-Anschluß- und

Betriebsfachen auch deswegen nicht zu, weil der Bund für die Eisenbahnen weder, wie das z. B. in Frankreich geschehen sei, mittelst Subventionen oder durch Zinsengarantie oder in anderer Weise, finanzielle Opfer gebracht, noch die Gesellschaften von schädlicher Konkurrenz sicher gestellt habe. Auch diese Behauptung ist weder stichhaltig, noch maßgebend. Einmal haben der Bund und die Kantone die Bahngesellschaften mit großen gesellschaftlichen Vortheilen und Privilegien namhaft begünstigt, und man ist im Begriff, sie durch die Abschaffung des Transitjollles vielleicht neuerdings zu begünstigen. Wenn nun aber Frankreich, das man als Beispiel anführt, über neun hundert Millionen Franken Staatssubvention bei einem Gesamtaufwand für Eisenbahnbauten von etwa 4 Milliarden gezeichnet und zudem für erhebliche Summen die Zinsengarantie gewährt hat, so verschweige man auch die weit gehenden Rechte und Vortheile nicht, die es sich dafür von den Eisenbahngesellschaften ausbedungen hat. Frankreich erhebt dafür unter dieser oder jener Form eine jährliche Abgabe von 36 Millionen auf den Eisenbahnen, was die geleistete Subvention zum großen Theile aufwiegt. Gegenüber der Zinsengarantie, die bekanntlich mehr der Form nach geleistet wird, hat sich der Staat Verfügungsrechte von großer Bedeutung ausbedungen, wie z. B. den unentgeltlichen Heimfall der Bahnen nach Ablauf der Konzeptionszeit, die Verfügung über gewisse Bahnzüge per Tag, einen Mitentscheid bei Fusionen u. s. w. Auch den Schutz vor Konkurrenz besitzen die Eisenbahnen in Frankreich keineswegs so unbedingt, wie behauptet wird. Das Bestreben der französischen Regierung geht im Gegentheil dahin, allen Provinzen ihre Bahnverbindungen zu sichern und große Konkurrenzlinien zu befördern. Wie würden sonst ohne diese Tendenz nur für den Eingang in die Schweiz zwischen Genf und Basel fünf Anschlußlinien (Genf, Jougne, Verrières, Delle und Basel) konzessiert worden sein? Uebrigens sind es in der Schweiz die Kantone, denen znnächst die Konzessionsertheilung zusteht, und es erscheint überhaupt vom Standpunkt des Privatbaues aus nicht sehr konsequent, jede Intervention des Bundes zu bestreiten und auf der andern Seite über das Prinzip der Konkurrenz, als der natürlichen Folge des Privatbausystems, sich zu beklagen.

Wenn viertens die Nordostbahn bislang von der St. Galler- und Walliseller-Bahn als Bedingung eines gesellschaftlichen und naturgemäßen Anschlusses die Gleichstellung ihres Fahrtarifs mit dem seinigen verlangte, so war diese Forderung unzulässig. Die Nordostbahn, welcher ein vortheilhaftes Gebiet zur Ausbeutung offen steht, die zugleich im Besitze eines bedeutenden Theils der Bodenseeschiffahrt und einer zirka 15 Kilometer kürzern Linie von Romanshorn nach Winterthur ist, mag mehr und schnellere Fahrten einrichten, ihre Tarife ermäßigen, das Publikum besser bedienen, kurz durch alle ihr zu Gebot stehenden Mittel der Konkurrenz Meister zu werden suchen; es kann ihr das nicht verwehrt werden, weil sich eine solche Konkurrenz innerhalb der im öffentlichen Interesse aufgestellten Schranken hält. Wenn aber die Glattthal- und St. Galler-Bahn den Tarif von Norschach nach Winterthur demjenigen der Nordostbahn für die Strecke Winterthur-Romanshorn

gleichstellen, so haben auch sie damit vollkommen in ihrer Befugniß gehandelt. Die obere Linie ist zur Vermittlung des deutsch-schweizerischen Verkehrs gewiß eben so berechtigt, als die untere. Auch sie hat einheimische und fremde Kapitalien dafür geopfert und die Pflicht übernommen, die Interessen derselben nicht hintanzusetzen. Die Zumuthung also, daß die obere Linie ihren Transporttarif höher stelle und damit auf alle und jede Konkurrenz mit der untern für den erwähnten Verkehr verzichte, ist durchaus unstatthaft. In der Ablehnung einer solchen Zumuthung, die auf keinerlei gegenseitlichem Grunde ruht, kann daher auch keine Rechtfertigung für die Transithindernisse gefunden werden, gegen welche die Beschwerde der vereinigten Schweizerbahnen gerichtet ist.

Die Mehrheit der Kommission meint, die Anstände, welche sich im Bahnbetrieb gezeigt, seien bloß der Neuheit der Sache zuzuschreiben; die Uebergangszeit sei schnell vorüber, die Gesellschaften werden sich bald arrangiren, und dann sei das Einschreiten des Bundesrathes überall entbehrlich. Die Minderheit hält im Gegentheil dafür, daß nach den Erfahrungen, die man z. B. in Frankreich und in Deutschland gemacht hat, wesentlich die Möglichkeit des Anrufens der Regierungsgewalt oder das wirkliche Einschreiten der letztern es war, welche die Gesellschaften veranlaßten, die An- und Uebelstände im Betrieb während der Uebergangszeit rasch zu beseitigen. Sie hält dafür, daß in diesen Nachbarländern der Regierungseinfluß es auch jetzt noch ist, welcher die Ordnung und möglichste Gleichförmigkeit im Betrieb im Interesse des öffentlichen Verkehrs handhabt und hauptsächlich zu beförderlicher Erledigung der unter den Gesellschaften auftauchenden Konflikte beiträgt. Auch in Frankreich, Preußen etc. bestehen diesfällige Gesetze. Da, wo übrigens der Staat die Eisenbahnen selbst betreibt, ist es begreiflich, daß weder Kollisionen mit der Postverwaltung, noch überhaupt jene Anstände und Konflikte eintreten können, wie da, wo der Betrieb den Gesellschaften ausschließlich überlassen ist.

Die Mehrheit der Kommission entgegnet endlich, der Kredit, welcher den schweizerischen Eisenbahnen bisher von den Kapitalisten geschenkt worden sei, werde erschüttert, wenn dem Bunde in der Weise, wie es im Entwurfe des Gesetzes liege, eine Einwirkung auf die Bahnunternehmungen gestattet werde. Die Minderheit der Kommission glaubt das Gegentheil, und mit ihr glauben es auch die zwei beschwerdeführenden Bahngesellschaften, welche eine solche Einwirkung inner den Schranken des Gesetzes beharrlich reklamiren. Zwei Kantonsregierungen unterstützen diese Reklamationen. In der That wird auch allen, den schweizerischen Eisenbahnen anvertrauten Kapitalien mehr Schutz verliehen und besser gedient, wenn über den verschiedenen Bahngesellschaften und ihren konkurrirenden Interessen eine Autorität waltet, die im Stande ist, Konflikte unter ihnen zu lösen und Ordnung und Zusammenhang im Bau und Betrieb des ganzen schweizerischen Bahnnetzes zu erhalten, als wenn diese Gesellschaften sich selbst, ihren Reibungen und Zänkereien überlassen bleiben, und dem Publikum inner- und außerhalb der Schweiz das Bild zerrissener, gehemarter und gestörter

Verkehrszustände dargeboten wird. Durch ein solches Walten der Bundesautorität inner den Schranken des Gesetzes und der den Bahngesellschaften ertheilten Konzessionen wird diesen Gesellschaften nichts genommen; es liegt darin nur das Gebot und die Aufforderung an sie, sich unter einander zu vertragen und ihre Wechselbeziehungen so zu ordnen, daß darunter die höhern staatlichen Interessen oder die Interessen des Publikums nicht leiden. Die nächste heilsame Folge des beantragten Dekrets der Bundesversammlung dürfte sein, daß sich sämtliche Bahngesellschaften der Schweiz über die wesentlichsten Punkte eines gemeinsamen Betriebsreglements vereinbaren.

Wenn man schließlich sagt, der Bundesrath könne die ihm eingeräumte Kompetenz mißbrauchen und sich ungesetzliche Eingriffe in die Rechte der Betriebsgesellschaften anmaßen, so ist das eine Einrede, welche im Allgemeinen gegen jeden Kompetenzkreis der vollziehenden Gewalt und gegen diese selbst erhoben werden mag. Will man deswegen keine vollziehende Gewalt, weil dieselbe mißbraucht werden kann? Gegen allfällige unstatthafte Uebergriffe des Bundesrathes in erworbene Rechte der Betriebsgesellschaften steht übrigens der Rekurs an die Bundesversammlung, beziehungsweise an den Richter jederzeit offen. Es ist auch um so weniger anzunehmen, daß nicht in Folge derartiger wirklich begründeter Rekursbegehren sofortige Abhülfe eintrete, als wohl fortwährend Direktoren der Bahnunternehmungen und Freunde der letztern im Schooße der gesetzgebenden Ráthe sitzen, welche niemals ermangeln werden, die Interessen der Kompagnien nach Kräften zu vertheidigen.

Die Minderheit der Kommission stellt daher, gestützt auf das Erörterte, den Antrag:

In den vom Bundesrath eingebrachten Gesetzesvorschlag vom 27. Juni 1858, betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen nicht einzutreten, weil der Bundesrath die erforderliche Kompetenz schon besitzt.

### III. Eventueller Antrag des Eintretens in den bundesrathlichen Gesetzesentwurf von einem Mitglied der Minderheit.

Sollte angenommen werden, daß auf Grundlage des bisherigen Gesetzes eine Regulirung der Anschlußverhältnisse der verschiedenen Bahnunternehmungen im Sinne des von der Minderheit der Kommission gestellten und begründeten Antrags unzulässig erscheine, so trägt ein Mitglied der Kommissionminderheit eventuell darauf an, daß in das vom Bundesrath entworfene Ergänzungsgesetz eingetreten werde. Man hat dem Bunde gegenüber den, unsern Bahngesellschaften ertheilten Konzessionen und den von daher erworbenen Befugnissen das Recht streitig gemacht, ein solches Gesetz zu erlassen. Damit kann es aber kaum ernstlich gemeint sein, und die Botschaft des Bundesrathes begründet diese Berechtigung auf eine so einleuchtende und schlagende Weise, daß wir zu dem dort Gesagten nur Weniges beifügen wollen.

Von dem Gesetzgebungsrecht der Kantone in Eisenbahnsachen, so weit ein solches inner den Grenzen der Bundesverfassung besteht, sprechen wir hier absichtlich nicht.

Die Bahngesellschaften besitzen kraft ihrer Konzessionen allerdings wichtige Privilegien für Ausbeutung des neuen Verkehrsmittels. Die erworbenen Sonderrechte sind aber, wie alle Privilegien, strikte auszulegen. Daß sich bei den Eisenbahnen das Gebiet des öffentlichen und Privat-Rechts mannigfach durchkreuzt, wer möchte solches leugnen? Wer wagt nun aber zu behaupten, daß die Normen, welche das Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 zu Wahrung der öffentlichen Interessen im schweizerischen Eisenbahnwesen aufgestellt hat, für die neunundneunzigjährige Dauer der Bahnkonzessionen die einzigen sein und bleiben sollen, und daß die Entwicklung und Fortbildung unseres öffentlichen Rechts in dieser Beziehung aus- und abgeschlossen sei? Auch die Mehrheit der Kommission behauptet solches nicht, indem dieselbe dormalen nur in den Gesetzesentwurf nicht eintreten will, die Kompetenz des Bundes im Grundsatz also nicht leugnet. In der That kann auch das „Privatrecht“ und das „erworbene Recht“ des Einzelnen in allen civilrechtlichen Verhältnissen keineswegs auf Unabänderlichkeit der Gesetzgebung in den betreffenden Gebieten gehen. Wenn daher nach der Ansicht einer Mehrheit in den gesetzgebenden Räten angenommen wird, das bisherige Gesetz und die Bundesgenehmigungen der einzelnen Konzessionen haben mehr nur das individuelle Leben jeder einzelnen Bahn regulirt, und über das gemeinsame Leben aller Bahnen im Betrieb dann einlässlicher zu statuiren sich vorbehalten, wenn ein großer Theil der Bahnen gebaut und wirklich in Betrieb gesetzt sei, — so ist der Bund unstreitig befugt, ein ergänzendes Gesetz für das gehörige Zusammenleben aller Bahnen zu erlassen und dasselbe auf alle schweizerischen Bahngesellschaften ohne Ausnahme — auf die ältern, wie die neuern, — anzuwenden, sobald die allgemeinen Interessen oder die rechtliche Coexistenz der Eisenbahnen solches erfordert.

Auf den Fall des Eintretens in den Gesetzesvorschlag beantragt daher ein Mitglied der Kommissionäminderheit Annahme des bundesrätlichen Gesetzesvorschlages in folgender Fassung:

Art. 1. Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, sich wechselseitig den Betriebsanschluß zu gestatten, in der Weise, daß, so weit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr, wobei die Wagen der fahrenden Postbüreau inbegriffen sind, und direkte Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionsscheine nach allen bedeutenderen Stationen des schweizerischen Bahnnetzes zugelassen werden.

Können sich die Bahnunternehmungen über die zur Durchführung dieses Grundsatzes nothwendigen nähern Bestimmungen nicht verständigen, so entscheidet darüber der Bundesrath, wobei die Interessen des Publikums mit der Stellung und den Rechten der betreffenden Unternehmungen möglichst zu vereinbaren sind.

Art. 2. Die Bahnunternehmungen haben bei der Feststellung der Fahrtenplane darauf zu achten, daß in dem Verkehr mit andern Eisenbahnfahrten eine angemessene Uebereinstimmung herrsche.

Ueber Anstände, welche sich diesfalls erheben, entscheidet der Bundesrath.

Art. 3. Jede Bahnunternehmung hat den festgestellten Fahrtenplan in der Regel wenigstens vierzehn Tage vor seiner wirklichen Anwendung dem eidgenössischen Postdepartemente mitzutheilen.

Das Gleiche gilt für Abänderungen an dem Fahrtenplane, sofern sie Bahnzüge berühren, an welche sich bestehende Postverbindungen anknüpfen.

IV. Die Gründe gegen die von der Majorität beantragte Verschiebung des Entscheides sind nicht stichhaltig.

Die Mehrheit der Kommission schlägt Ihnen, Lit., vor, die Frage der Bundeskompetenz in Sachen dermal unerörtert zu lassen und in die bundesrätlichen Vorlagen nicht einzutreten. Sie will dieses Nichteintreten zunächst damit begründen, daß sie behauptet, die Bahngesellschaften, die bisanhin über die berührten Anschlußfragen im Konflikt gewesen, seien auf dem Punkte, sich zu verständigen oder hätten sich bereits wenigstens für die nächste Zeit verständiget. Beschlüsse der Bundesversammlung seien darum weder nothwendig, noch rathsam. Darauf antwortet die Minderheit der Kommission:

Ob die Bahngesellschaften, welche in Folge eingetretener Anschlußkonflikte mit den Nachbargesellschaften das Einschreiten des Bundesrathes angerufen haben, sich abfinden und Frieden schließen, ob der Friede schon geschlossen sei, oder sehr wahrscheinlich abgeschlossen werde, kann in Sachen durchaus nicht entscheidend sein. Ja, wenn selbst die Zuschriften der Direktorien von den Vereinigten Schweizerbahnen und der Lausanne-Freiburg-Bahn, daß sie die gegen die Nordost- und Westbahn erhobenen Beschwerden zurückziehen, an den Bundesrath eingereicht worden wären — was durchaus nicht der Fall ist — so würden die gesetzgebenden Rätthe der Nothwendigkeit und Pflicht keineswegs enthoben sein, noch während der gegenwärtigen Session sachbezügliche Beschlüsse zu fassen.

Nachdem im Schooße des Bundesrathes selbst Zweifel erhoben worden, ob behufs Handhabung und Vollziehung der Art. 8, 12, 13 und 18 des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1852 ein ergänzendes Gesetz nothwendig sei, oder ob schon eine richtige Interpretation derselben dessen Vollzug im Interesse der Eisenbahngesellschaften und des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten vermöge; — nachdem der Bundesrath mittelst Botschaft und Gesetzesentwurf vom 28. Juni l. J. einen grundsätzlichen Entscheid durch die gesetzgebenden Rätthe verlangt hat, so muß dieser Entscheid gegeben werden, und es kommt gar nicht mehr darauf an, ob die beschwerdeführenden Bahngesellschaften ihre Beschwerden zurückziehen und auf einen diesfälligen Bescheid verzichten, oder aber nicht.

Nach den Vorlagen des Bundesrathes handelt es sich nicht mehr um die einfache Erledigung der Petition X oder Z wegen konkreter Beschwerden, es handelt sich um die allgemeine prinzipielle Frage, ob und welcher Einfluß nach maßgebender Interpretation oder Ergänzung des Eisenbahngesetzes dem Bunde in den Anschlußverhältnissen von einer Bahn zur andern im Interesse aller Bahnen und des öffentlichen Verkehrs zustehe.

Oder meint man etwa, die Regulirung der eisenbahnlichen Anschluß- und Betriebsverhältnisse sei ganz und gar der Willkür der Betriebsgesellschaften und den beliebigen Abfindungen und Arrangements unter einander überantwortet und der Bund habe gar keine Befugniß, einzuschreiten, wenn und insofern durch solche Arrangements die Rechte des Bundes oder die Interessen des öffentlichen Verkehrs verletzt würden? Niemand wird das im Ernste glauben. Es kann ja freilich der Fall sein, daß gerade weil die Gesellschaften sich verständigt haben, die Bundesbehörde einschreiten muß, um gewissen, wider die Interessen des öffentlichen Verkehrs getroffenen Verabredungen remedirend entgegenzutreten.

Ob also die Bahngesellschaften sich über die beim Bundesrath abhängig gemachten Konflikte vereinbaren oder nicht, die Bundesversammlung muß jedenfalls in Sachen Beschlüsse fassen.

Gesetzt, die Gesellschaften würden jetzt — weil man ihnen mit täuschenden Schreckbildern die Folgen solcher Einwirkungen der Bundesgewalt in ihre Administration vormalt — über die hängenden Konflikte für ein oder zwei Jahre Vergleiche abschließen: wer soll die Anstände entscheiden, die sich über den Vollzug solcher Vergleiche erheben oder die dannzumal wieder eintreten, wenn die Vertragsdauer derselben abgelaufen ist und man über neue Vereinbarungen sich nicht verständigen kann?

Wenn man uns berichtet, die Gesellschaft der Lausanne-Freiburg-Bernbahn habe sich mit derjenigen der Westbahn wegen des Bahnbetriebs zwischen Genf-Versoix und Versoix-Lausanne über einen zweijährigen Modus vivendi im Laufe dieses Monats verständigt, so geschah es Seitens der erstern unter der ausdrücklichen Erklärung, daß sie, eben weil das Verkommniß nur ein provisorisches sei und sie wünschen müsse, daß der Fortbestand der darin vorläufig vereinbarten Grundsätze garantirt werde, auf dem Begehren beharre, es möchte die Bundesversammlung über das Eisenbahngesetz, sei es in erläuternder oder ergänzender Weise sich aussprechen.

Was die Konflikte zwischen der Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen“ und der „Nordostbahn“ betrifft, so wurde im Schooße der Kommission behauptet, die letztere habe der erstern behufs gütlicher Erledigung der mehrjährigen und vielfachen Anstände im Laufe dieses Monats Anerbietungen gemacht, die ebenfalls eine Vereinbarung zwischen diesen beiden Gesellschaften herbeiführen werden. Von Seite der erstern wird hingegen bemerkt, es seien schon seit dem 1. Februar 1856 die St. Galler-Appenzellerbahn und nachher die „Vereinigten Schweizerbahnen“ wegen der Anschlußverhältnisse in Winterthur und später wegen derjenigen in Wallisellen

in Unterhandlung mit der Nordostbahn gestanden, von letzterer von Conferenz zu Conferenz hingezogen worden, so daß sie oft dreimal rechargiren mußten, bis sie eine Antwort erhalten und am Ende im Juni l. J. die Verkehrshemmnisse auf dem Punkte gestanden wären, wo vor dritthalb Jahren, daß noch in der Conferenz vom 3. Juni abhin das Eintreten in eine billige Vereinbarung abgelehnt worden sei, und daß sie bei solchen Vorgängen für angemessener finden, die Unterhandlungen erst nach Erlassung der Beschlüsse der Bundesversammlung fortzusetzen.

Bei diesem Sachverhalt bleibt demnach richtig, daß Beschlüsse der Bundesversammlung, wie sie in Frage liegen, weder entbehrlich, noch verfrüht erscheinen. Es kann und darf auch für den Bund in mehr als einer Beziehung nicht gleichgültig sein, daß Betriebsgesellschaften an dem einen Ende der Schweiz sich über einen Modus vivendi verständigen, welcher an einem andern derselben auf ganz andern, die Einheit, Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebs störenden Grundlagen beruht.

Die Minderheit der Kommission empfiehlt Ihnen daher, Lit., mit aller Entschiedenheit sofortiges Eintreten in die von ihr gestellten Vträge und Erledigung derselben noch im Laufe der gegenwärtigen Session.

Hochachtungsvoll.

Bern, den 23. Juli 1858.

Für die Minderheit der nationalrätlichen Kommission,

Der Berichterstatter:

**Sungerbühler.**

## A n t r a g

der

Minderheit der nationalrätlichen Kommission über den Gesetzesentwurf des Bundesrathes, betreffend die Anschlußverhältnisse der schweiz. Eisenbahnen.

### I. Antrag der Minderheit:

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der Botschaft sammt Gesetzesvorschlag des Bundesrathes vom 27. Juni 1858, betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen;

## **Bericht und Antrag der Minorität der nationalrätlichen Commission, betreffend die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen. (Vom 23. Juli 1858.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1858             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 36               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 03.08.1858       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 311-332          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 002 539       |

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.