

Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Beschwerde der Direktion der schweiz. Nordostbahn über den Bundesrathsbeschluß vom 20. Juni 1887, betreffend Abänderung der Verordnung über die Konzessionen der Dampfschiffunternehmungen.

(Vom 9. November 1888.)

Tit.

Im Art. 4 des Bundesgesetzes über das Postregale vom 4. Juni 1849 ist vorgesehen, daß für die regelmäßige periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck der Bundesrath auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, besondere Konzessionen ertheilen könne; in der Meinung, daß die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht werde, in dem darüber auszufertigenden Patente genau bezeichnet werden sollen, und mit dem Vorbehalt des Rückzugs der Konzession, wenn der Inhaber diese Bedingungen verletzen oder sich sonst eine Gefährde zu Schulden kommen lassen sollte.

Die Summe der Bedingungen ist bis zum Jahr 1861 durch ein bundesrätthliches Regulativ über die Ertheilung von Postkonzessionen vom 8. September 1849 (A. S. I, 156), revidirt und ersetzt am 28. November 1851 (A. S. II, 601), festgestellt worden, welchem am 24. Christmonat 1861 eine „Verordnung über die Konzessionen der Dampfboote“ (A. S. VII, 86) folgte. Auch diese

Verordnung ist wiederholt umgearbeitet worden; es folgte ihr diejenige vom 27. März 1874 (A. S. XI, 549) und dann die dermalen noch geltende Verordnung über die Konzessionen der Dampfboot-Unternehmungen vom 24. November 1882 (A. S. n. F. VI, 593).

Während die Regulative von 1849 und 1851 sich darauf beschränkt haben, bezüglich der Dampfschiffe die Konzessionsgebühr und das Verbot der Transporte von verschlossenen Briefen, Paketen und Geldern unter 10 Pfund festzustellen, und die Organisation des Dienstes also ganz dem Belieben der Verwaltungen überlassen war, stellten die „Verordnungen“, abgesehen von dem Ausbau der postfiskalischen Vorschriften, eine Reihe von organisatorischen Bestimmungen fest, welchen die Konzessionsinhaber sich von nun an zu unterziehen hatten. So wurde in der Verordnung von 1861 vorgeschrieben:

daß die Fahrordnung der Dampfboote in Coïncidenz mit den Post- und Eisenbahnkursen gesetzt werden und die Genehmigung derselben dem Postdepartement vorbehalten sein solle (Art. 4);

daß über Anstände, welche bezüglich der Bedienung von Stationen entstehen sollten, das Departement, resp. der Bundesrath, entscheiden werde (ibidem);

daß Militärtransporte zu ermäßigten Taxen und nach den Bestimmungen des Kriegsverwaltungsreglements zu befördern seien (Art. 8);

daß die Dampfschiffverwaltungen bei Betriebsstörungen, welche im Zustand der Schiffe begründet seien, andere Transportmittel auf ihre Kosten zu beschaffen haben (Art. 12),

und ist endlich die Verpflichtung der Schiffsverwaltungen zur Einrichtung eines direkten Verkehrs mit der Post, wenn auch nur in beschränktem Umfang, aufgestellt (Art. 11).

Die Verpflichtungen der Dampfschiffverwaltungen sind in der Verordnung von 1874 in folgenden Punkten erweitert worden:

- 1) Es wurden dieselben angehalten, die Stationen im Winter wenigstens 2 Mal, im Sommer 3 Mal, in jeder Richtung, zu bedienen (Art. 5).
- 2) Für den Beginn der Sommer- und Winterfahrordnung wurden die für den Eisenbahndienst geltenden Vorschriften als maßgebend erklärt (Art. 6).
- 3) Für das Personal wurde die Freigebung des dritten Sonntags verlangt (Art. 9).
- 4) Die vom Bund aufzustellenden Verordnungen über den Transport von kranken Militär- und Civilpersonen wurden auch für die Dampfschiffe verbindlich erklärt (Art. 15).

- 5) Die Dampfbootunternehmungen wurden den Bundesgesetzen über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und über die Verbindlichkeit der Transportanstalten bei Tötungen und Verletzungen unterworfen (Art. 16).
- 6) Den Dampfbootverwaltungen wurde die Herstellung der fahrplanmäßigen Verbindungen auf ihre Kosten (unter eventueller Mitbetheiligung des Bundes) auch in dem Fall überbunden, als die Unterbrechung Folge von Naturereignissen wäre (Art. 17).
- 7) Durch den Nachtrag vom 21. Juli 1882 endlich sind Gegenstände, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, von der Beförderung durch die Dampfschiffe ausgeschlossen worden (A. S. VI, 300).

Die noch jetzt in Kraft bestehende Verordnung von 1882 enthält neu das Verbot des Engagirens von Reisenden auf den Dampfschiffen (Art. 21) und die Verpflichtung, der Oberpostdirektion alljährlich den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung vorzulegen (Art. 24).

Hinsichtlich der direkten Verkehrsbeziehungen ist im Art. 20 bestimmt:

„Die Dampfschiffverwaltung wird auf Verlangen der Postbehörde den Schiffsreisenden während der Fahrt Billets zur Weiterreise mit den Anschlußposten abgeben. Sie wird ferner die von schweiz. Poststellen verabreichten Billets zur Dampfschiffahrt anerkennen.“

Ganz neu ist Art. 23:

„Im Uebrigen (abgesehen von den Militärtaxen) sollen die Taxen für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Alle Aenderungen an den Tarifen oder den Transportreglementen, soweit sie den Transport von Personen und deren Gepäck betreffen, sind der Oberpostdirektion zur Kenntniß zu bringen und sollen gehörige Veröffentlichung finden und zwar in der Regel mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten. Erhöhungen von Taxen für Personen und Gepäck dürfen nur nach eingeholter Genehmigung der Postverwaltung und von einem durch dieselbe zu bestimmenden Zeitpunkt an zur Ausführung kommen.“

Weggelassen wurde die frühere Vorschrift über Geltung der Bundesgesetzgebung über das Frachtrecht und die Haftpflicht, weil inzwischen die bezüglichen Gesetze selber, und zwar das Transportgesetz am 20. März 1875 und das Haftpflichtgesetz am 1. Juli desselben Jahres, in Kraft getreten waren.

An diese Aenderungen in den Bedingungen für die Dampfschiffkonzessionen reihte sich der Bundesrathsbeschluß vom 20. Juni 1887 (A. S. n. F. X, 112), wodurch in Ergänzung der Verordnung von 1882 bestimmt worden ist:

- a. Art. 20 erhält den Zusatz: „Auf Verlangen des Eisenbahndepartements haben die Dampfbootverwaltungen auch zur Einrichtung des direkten Personen- und Güterverkehrs mit den Eisenbahnen Hand zu bieten.“
- b. Art. 23 erhält folgende Fassung: „Im Uebrigen sollen die Taxen für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Alle Aenderungen an den Tarifen oder den Transportreglementen, mögen sie den Transport von Personen, Gepäck oder Gütern betreffen, sind dem Post- und Eisenbahndepartement zur Kenntniß zu bringen und dürfen nur nach dessen Genehmigung und nach gehöriger Publikation, welche in der Regel mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten erfolgen muß, in Kraft gesetzt werden.“

„Das Post- und Eisenbahndepartement hat ferner das Recht, von allen auf die Organisation und den Betrieb der Dampfschiffunternehmungen bezüglichen Akten und Verträgen Einsicht zu nehmen.“

Während die übrigen Dampfschiffverwaltungen, mit Ausnahme der Dampfbootgesellschaft auf dem Untersee und Rhein, diesen Beschluß ohne Widerspruch hinnahmen und demselben auch gebührende Folge leisten, verlangte die Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, mit Rücksicht auf ihren Dampf-schiffbetrieb auf dem Bodeusee und dem Zürichsee, mit Eingabe vom 31. Oktober 1887 vom Bundesrath Wiedererwägung und Aufhebung des Beschlusses vom 20. Juni, weil Art. 4 des Bundesgesetzes über das Postregal dem Bundesrath kein Recht gebe, sich durch das Mittel der Postkonzessionen die Befugniß der Einmischung in das Gütertarifwesen der Dampfschifffahrtsunternehmungen zu verschaffen, und derselbe vielmehr bloß auf Wahrung der postfiskalischen Interessen abziele. Wenn der Bundesrath im Verlauf der Zeit in den Konzessionen auch die Interessen des Publikums, soweit sie mit der unter das Regal fallenden Beförderung von Personen und Gepäck zusammenhängen, wahrgenommen, so sei er damit schon an die äußerste Grenze des Zulässigen gegangen; dem Beschluß vom 20. Juni mangle also die gesetzliche Unterlage. Durch denselben seien die Interessen der Nordostbahn ernstlich gefährdet; denn während der Bundesrath bei Beschlußfassungen über das Gütertarifwesen der Eisenbahnen noch gezwungen sei, die den Bahn-

gesellschaften durch die Konzessionen verliehenen Rechte zu achten, so würde eine ähnliche Schranke bezüglich der Schiffstransporte für ihn nicht bestehen und wären die Dampfschiffunternehmungen also mit Bezug auf die Gütertarife dem freien Belieben des Bundesrathes preisgegeben. Bei der bedeutenden Rolle, welche der Güterverkehr namentlich auf dem Bodensee spiele, dürfe diese Gefahr von der Nordostbahn nicht unterschätzt werden. Auch wäre eine Einmischungsbefugniß des Bundesrathes um so hemmender, als eine solche gegenüber den auswärtigen Dampfschiffverwaltungen, welche in den Bodenseeverkehr sich theilen, nicht geltend gemacht werden könnte. Endlich wäre der Bundesrath nicht einmal in der Lage, alle schweizerischen Dampfschiffahrtunternehmungen ohne Weiteres seiner Hand zu unterstellen, da diejenigen von diesen, welche sich auf den Güterverkehr beschränken, keiner Konzession bedürfen, wodurch eine Rechtsungleichheit geschaffen würde.

Der Bundesrath lehnte am 15. November 1887 das Gesuch um Wiedererwägung ab, da im Art. 4 des Postregalgesetzes die Aufstellung der Bedingungen, an welche die Konzessionen geknüpft werden sollen, ohne jede Beschränkung vorbehalten und der Bundesrath gewillt sei, sein Recht, diese Bedingungen aufzustellen, wie bisanhin, innert den Grenzen, welche durch die öffentlichen Verkehrsinteressen gezogen seien, auch fernerhin geltend zu machen, wobei er jederzeit sich werde angelegen sein lassen, allen Verhältnissen die gebührende Rechnung zu tragen.

Ein ähnliches Gesuch, wie die Nordostbahn, reichte hierauf und zwar am 5. Dezember 1887 die Direktion der Dampfbootgesellschaft auf dem Untersee und Rhein ein. Diese stützte sich aber im Wesentlichen darauf, daß durch den Beschluß vom 20. Juni 1887 der Art. 31 der Bundesverfassung und das darin gewährleistete Recht der Gewerbefreiheit verletzt sei. Wir haben auch diesem Standpunkt keine Berechtigung zugestehen können. Mit Eingabe vom 2. Januar 1888 hat dann die Verwaltung der Dampfbootgesellschaft erklärt, daß sie zur Zeit auf eine Weiterziehung der Angelegenheit verzichte, dieselbe aber für alle Fälle sich vorbehalte, weil der Bundesrath kein Recht habe, einem Gewerbetreibenden vorzuschreiben, was er für seine gewerblichen Funktionen zu fordern habe, was der Fall wäre, wenn die Gütertarife dem Bundesrath zur Genehmigung vorgelegt werden müßten.

Die Direktion der Nordostbahn dagegen hat sich mit dem Bescheid des Bundesrathes in keiner Weise befreunden können. Sie verlangt mit der an die h. Bundesversammlung gerichteten Eingabe vom 23. Mai 1888, daß diese den Bundesrath einlade, den Be-

schluß vom 20. Juni 1887, als mit der Bundesverfassung und mit der Bundesgesetzgebung unvereinbar, aufzuheben. Dieselbe stellt nämlich jetzt nachträglich auch auf den Standpunkt der Dampfbootgesellschaft vom Untersee und Rhein ab, daß durch den Inhalt jenes Beschlusses der Grundsatz der Gewerbefreiheit verletzt wäre. Die Schifffahrt sei ein freies Gewerbe, und nur so weit beschränkt, als die Bestimmungen des Postregalgesetzes Grenzen aufstellen, was beim Personentransport, nicht aber beim Gütertransport der Fall sei. Eine Dampfschiffunternehmung, welche sich nur mit dem Gütertransport abgebe, habe denn auch nicht nöthig, eine Konzession einzuholen, und umgekehrt dürfe eine für den Personentransport ertheilte Konzession keine Bestimmungen betreffend den Güterverkehr enthalten. Für die Behauptung, daß die angefochtene Schlußnahme mit dem Art. 4 des Postregalgesetzes sich nicht vereinbaren lasse, ist wesentlich Neues nicht angeführt. Es wird nur noch betont, daß die Verordnungen über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen den Gütertransport stets gänzlich unberührt gelassen haben und der Beschluß vom 20. Juni 1887 also ganz neues Recht schaffen, und der Bundesrath mit diesem Beschluß über die Grenzen hinaus gehen wolle, inner denen die Verordnungen sich bisher gehalten, d. h. zu einer Art von Gesetzesinterpretation, die nichts mehr und nichts weniger bedeuten würde, als eine grundsätzliche Verneinung, daß es „einen Geist der Gesetze“ gebe. Auch den Hinweis auf die öffentlichen Verkehrsinteressen könne die Direktion der Nordostbahn nicht für stichhaltig crachten, das öffentliche Recht der Eidgenossenschaft gebe dem Bundesrath keine Befugniß, nach seinem Ermessen alles Mögliche zu gebieten oder zu verbieten, wenn er glaube, damit das öffentliche Interesse zu wahren. Die Unterstellung des Gütertarifwesens der Schiffs-, resp. der Dampfschiffunternehmungen unter die staatliche Kontrolle, die übrigens kein Bedürfniß sei, könne nur auf dem Weg der Gesetzgebung, wo nicht der vorausgehenden Revision der Bundesverfassung, stattfinden. Durch den Beschluß vom 20. Juni 1887 dürfte der Bundesrath der Nordostbahn nur allerlei schädigende Hemmnisse bereiten, ohne dem Publikum große Dienste zu erweisen. Im Bodenseeverkehr, der ja vornehmlich in Betracht komme, werde der Einfluß des Bundesrathes auf die Tarife unter allen Umständen ein minimier sein. Die gleichen Seerouten, welche von der Nordostbahn befahren werden, seien auch von den Schiffen der Nachbarstaaten bedient, ohne daß dieselben einer Konzession der schweizerischen Behörden bedürfen. Uebordem bewege der größte Theil des internationalen Verkehrs sich in der Richtung gegen die Schweiz und habe die Nordostbahn bei ihrem Wettbewerb um die Weiterbedienung dieses Verkehrs ohnehin einen schweren Stand, der durch eine

Bevormundung durch die schweizerischen Behörden nur noch erschwert würde.

Die Eingabe der Nordostbahn ist uns mit Verfügung des Hrn. Vizepräsidenten des Nationalrathes vom 13. Juni 1888 zum Bericht überwiesen worden. Indem wir diesem Auftrag nachkommen, möchten wir vor Allem aus die Auffassung der Direktion der Nordostbahn, welche im Verlauf ihrer Auseinandersetzungen Ausdruck findet, berichtigen, daß nämlich die Schlußnahme des Bundesrathes vom 20. Juni 1887, wenn nicht einzig, so doch in der Hauptsache die Dampfschiffunternehmungen der Nordostbahngesellschaft im Auge habe. Diese Auffassung ist nur höchst theilweise richtig. Unser Post- und Eisenbahndepartement war in neuerer Zeit wiederholt in die Lage gekommen, die Thatsache einer genauern Betrachtung zu würdigen, daß der Betrieb verschiedener Dampfschiffrouen zu der Bedeutung gelangt ist, daß derselbe einerseits die Konkurrenz geringerer Kräfte ausschließt und anderseits entweder als Glied zwischen einzelnen Bahnstrecken sich eine den Eisenbahnen analoge Geltung verschafft oder den letztern als ebenbürtiger Konkurrent entgegentritt, mit denselben Konkurrenzverträge abschließt u. s. w. Wir weisen in dieser Richtung vor Allem auf die Verhältnisse des Dampfschiffbetriebs auf dem Vierwaldstätter-, dem Thuner-, Briener- und dem Genfersee. Das Departement hatte zu interveniren bei der Regelung der Konkurrenz zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee und der Gotthardbahngesellschaft, sowie zwischen der erstern und den Rigibahnen; die Eröffnung der Brünigroute ruft einer Reihe von Verständigungen zwischen Schiff und Bahn über den Personen- und Güterverkehr; zwischen den Schiffen auf dem Genfersee und der Gesellschaft der Suisse-Occidentale besteht eine weitgehende Interessengemeinschaft. Die Dampfschiffstationen am rechten Zürichseeufer stehen mit den meisten schweizerischen Eisenbahnstationen bereits in direktem Güterverkehr, und auch hier hatte das Departement Gelegenheit, auf Verlangen der Betheiligten seine Dienste zu leisten. Ueberall wurden für die Dampfbootverbindungen dieselben Rechte in Anspruch genommen, welche den Eisenbahnen zustehen; wenn aber die Nothwendigkeit sich erzeugte, die Gegenseite hervorzukehren, d. h. den Dampfbootgesellschaften die Uebernahme von Pflichten zuzumuthen, so waren diese in der Lage, auf ihre freie Stellung zu verweisen und ihre Mitwirkung zur Einrichtung direkter Verkehre und damit nöthig werdender uniformer Reglementirung etc. als ein freiwilliges Zugeständniß geltend zu machen, und es ist in mehreren Fällen nur auf ein allseitiges Nachgeben zurückzuführen, wenn die angehobenen Verhandlungen zum Ziele gelangten. Die Schlußnahme des Bundesrathes vom 20. Juni

hatte alle diese Verhältnisse zum Ausgangspunkt und sie macht sich daher allen Dampfschiffunternehmungen gegenüber geltend.

Dagegen ist zuzugeben, daß die Direktion der Nordostbahn diese Schlußnahme beschleunigt und zur Reife gebracht hat. Es ist ganz richtig, was dieselbe in ihrer Eingabe über die Bedeutung ihrer Verbindungen auf dem Bodensee sagt; sie hat da neben den Personendampfern einen Güterdienst zwischen Romanshorn einerseits und Lindau, Friedrichshafen und Bregenz anderseits eingerichtet, zu dem Sorge zu tragen sie allen Anlaß hat. Denn ungeachtet der verhältnißmäßig geringen Länge des Wasserwegs hängt davon ein guter Theil der Prosperität der Transitbahnstrecke Romanshorn-Zürich und weiter ab. So ist es denn auch ganz erklärlich, daß die Direktion der Nordostbahn gesucht hat, dem Schaden, welcher ihr durch die Eröffnung der Arlbergbahn in der Art drohte, daß der vorher ausschließlich über Lindau in die Schweiz gelangte österreichische Verkehr seinen Weg über Buchs-Sargans nahm, auf alle Weise zuvorkommen. Ein wirksames Mittel dazu ist die Trajekteinrichtung zwischen Bregenz und Romanshorn, und die Wirksamkeit desselben so evident, daß die mit der Linie Buchs-Sargans-Zürich zur Route Bregenz-Romanshorn-Zürich in Konkurrenzstellung befindliche Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen zu verschiedenen Malen Anlaß nahm, auf die bezüglichen Vereinbarungen zwischen der Nordostbahn und den österreichischen Staatsbahnen zu verweisen. Es ist zwar nie zu einer förmlichen Beschwerde gekommen; das Eisenbahndepartement glaubte aber doch, über die Sachlage sich näher unterrichten zu sollen, und ersuchte die Direktion der Nordostbahn am 21. August 1886 u. A. um Mittheilung der Verträge, welche betreffend den Güterverkehr auf dem Bodensee und speziell den Betrieb der Trajektanlagen bestehen, erhielt indessen die Antwort, daß die Direktion der Nordostbahn hiezu nicht geneigt sei. „Was die Trajektanlagen“, erwiderte diese am 25. August, „betrifft, so bedauern wir, dem Wunsch um Mittheilung der auf den Betrieb bezüglichen Verträge nicht entsprechen zu können. Die Bethheiligung unserer Gesellschaft an der Besorgung des Güterverkehrs auf dem Bodensee ist aus deren freier Entschließung hervorgegangen, und die Bestimmungen der schweizerischen Gesetzgebung über die Eisenbahnen können daher auf den Betrieb der betreffenden Transporteinrichtungen keine Anwendung finden.“ Auch eine wiederholte Einladung des Departements blieb erfolglos. Die Direktion erklärte, „daß sich zwar in den in Rede befindlichen Vereinbarungen keine Bestimmungen finden, auf deren Geheimhaltung die Nordostbahn besonderen Werth legen müßte. Ausschlaggebend für die

Ablehnung sei einzig die Erwägung, daß die Nordostbahn dazu sich nicht für verpflichtet erachte“.

Der Bundesrath hoffte dieser Einwendung ein Ende zu machen und gleichzeitig einem Konflikt vorzubeugen, wenn er die Ertheilung der Dampfschiffkonzession an die Nordostbahn für 1888 an die Bedingung knüpfte, daß ihm von den auf den Betrieb der Bodenseeschifffahrt bezüglichen Akten und Verträgen Einsicht gestattet werde. Wenn man die Beschwerdeschrift der Nordostbahn liest, so erhält man den Eindruck, daß, wenn der Bundesrath auf diese Auflage sich beschränkt hätte, die Direktion der Nordostbahn sich gefügt haben würde. Denn weder in dieser Beschwerdeschrift, noch in den vorausgegangenen Begehren um Wiedererwägung ist auch nur mit Einem Wort gegen den die Aktenvorlage betreffenden Theil des Beschlusses vom 20. Juni eine Einwendung vorgebracht. Der Bundesrath glaubte aber, nicht so vorgehen und der Nordostbahn keinen Anlaß geben zu dürfen, über eine ausnahmsweise Behandlung sich zu beklagen; er erwog auch, daß ähnliche Verhältnisse bei andern Dampfschiffunternehmungen zu eruiiren sein könnten, und entschloß sich, die Bedingung allgemein zu machen und die Gelegenheit zu benützen, durch weitere Anordnungen der Gefahr vorzubeugen, mit neuen Anregungen betreffend die Ausdehnung der direkten Verkehrseinrichtungen zwischen Eisenbahn- und Dampfschiffstationen und dem nöthig werdenden Begehren gleichmäßiger Transportbestimmungen an der Ablehnung der Dampfschiffverwaltungen zu scheitern. Was die Taxen betrifft, so mußten dieselben mit in Betracht gezogen werden, da die Errichtung gemeinschaftlicher Tarife auch einheitliche Normen für die Taxaufstellung erheischt, die in jedem Fall besonders zu vereinbaren sind. Im Uebrigen wurde den Interessen der Gesellschaften in dieser Beziehung alle Rechnung getragen, indem die bisherigen Taxen gewahrt sind und nur für die Aenderungen in den Tarifen und Transportbedingungen die Vorlage an die Bundesbehörde verlangt und deren Genehmigung vorbehalten ist.

Mit dem Vorstehenden glauben wir die in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnisse klarge stellt und die Zulage abgewiesen zu haben, daß die allgemeine Schlußnahme vom 20. Juni 1887 in Wahrheit nur, oder doch in der Hauptsache nur, gegen die Nordostbahn gerichtet sei. Dieser kommt, um das zu wiederholen, nur die Veranlassung zu. Ob wir uns hätten begnügen sollen, einfach die Ablehnung zu registriren, welche die Direktion der Nordostbahn unserer Einladung zur Vorlage der besprochenen Akten entgegengesetzte, dürfen wir Ihnen ohne Weiteres zu beantworten überlassen. Nur eine Bemerkung sei uns diesfalls noch

gestattet: In Art. 9 der Bundesverfassung ist den Kantonen die Befugniß zugestanden, Verträge über Gegenstände der Staatswirthschaft, des nachbarlichen Verkehrs und der Polizei mit dem Auslande abzuschließen; es dürfen dieselben aber nichts dem Bunde oder den Rechten anderer Kantone Zuwiderlaufendes enthalten, sie müssen also dem Bund und den übrigen Kantonen zugänglich sein. Es läßt sich daher nicht absehen, wie die Vertreter einer Gesellschaft, welche Dampfschiffunternehmungen betreibt, die Einsicht internationaler Abmachungen über die Organisation ihrer Verkehre dem Bundesrathe mit der Motivirung verweigern dürfen sollten, daß dies geschehe, weil es ihnen so beliebe.

Wir wiederholen, die Nordostbahndirektion ist in ihrer Beschwerdeschrift in keiner Art auf diese, so nahe liegende, Angelegenheit zurückgekommen; sie hat nicht versucht, das in ihrem allgemeinen Gesuch mitverstandene Begehren mit Gründen zu vertheidigen, daß die Schlußnahme vom 20. Juni 1887 auch in dem Theil zurückgenommen werden solle, wo von dem Anspruch des Bundesrathes, von den auf die Organisation und den Betrieb der Dampfbootunternehmungen bezüglichen Akten und Verträgen Einsicht zu nehmen, die Rede ist.

Ebenso ist zu konstatiren, daß gegen die den Dampfbootunternehmungen überbundene Verpflichtung, zur Einrichtung des direkten Personen- und Güterverkehrs mit den Eisenbahnen Hand zu bieten, spezielle Einwendungen nicht vorgebracht sind. Dieselben würden sich auch eigenthümlich genug ausnehmen im Munde einer Gesellschaft, deren Dampfschiffstationen bereits in weitgehendem Maß im direkten Verkehr mit den Eisenbahnen stehen, während die übrigen Verwaltungen, für welche die Verpflichtung faktisch bestimmt ist, sich zur Einsprache nicht veranlaßt sahen.

Die Direktion der Nordostbahn ist aber auch da, wo sie die Forderung der Vorlage der Aenderungen an den Tarifen und Transportvorschriften bestreitet, über ganz allgemein gehaltene Behauptungen nicht herausgekommen. Sie spricht von Einmischung und Bevormundung durch die Behörden, um in demselben Augenblick wieder darzuthun, daß alles das ohne Erfolg sein werde, weil der Bundesrath nicht auch die auswärtigen Dampfschiffunternehmungen zu erreichen vermöge u. s. w. Was den Bodenseeverkehr betrifft, so wird es wohl richtig sein, daß die Mitbenützung derselben Wasserstraßen durch die konkurrirenden Verwaltungen des Auslandes in Bezug auf Tarife und Transportreglemente eine besonders vorsichtige Handhabung der Aufsichtsrechte erfordert, und der Bundesrath wird in der Lage sein, im konkreten Fall sich dessen zu erinnern. Aber das kann ein besonderes Recht für die Bodenseeschifffahrt der Nordostbahn

nicht begründen, die ja auch hier wieder nicht anders behandelt werden will, als die übrigen Dampfschiffrouuten.

Der erste Absatz des neuen Art. 23 wird vielmehr in erster Linie da zur Geltung kommen, wo der bisher beschränkte Dampfschifftransport durch neue Anschlüsse an Eisenbahnen und durch Aufnahme der Konkurrenz mit diesen gleichsam eine andere Natur annimmt. Da soll der Staat darüber wachen können, daß nicht Verhältnisse sich neu gestalten, die den berechtigten Verkehrsinteressen hindernd gegenüberstehen. Aber wir scheuen uns auch nicht, es zu sagen, daß wir gedenken, vom Recht der Einsprache auch überall anderswo Gebrauch zu machen, wo versucht werden sollte, auf dem Weg einfacher Aenderungen den Verkehr ungebührlich zu belasten, und daß es uns daran liegt, daß die Bedingungen, unter welchen die Dampfschiffverwaltungen die Transporte übernehmen und besorgen, in allen Fällen klar und nett fixirt und bekanntgemacht werden, was bisher vielfach nicht oder nicht in genügender Weise der Fall ist.

Die Direktion der Nordostbahn behauptet, daß der Weg, den der Bundesrath beschritten hat, die im Art. 31 der Bundesverfassung garantirte Freiheit des Handels und der Gewerbe verletze und abgesehen hievon der gesetzlichen Grundlage entbehre.

Was die Verweisung auf den Art. 31 der Bundesverfassung betrifft, so sind in diesem Artikel selbst, unter litt. c, besondere Verfügungen der kompetenten Behörden ausdrücklich vorbehalten, und es ist schon zu oft, als daß wir hier weitläufig darauf eintreten sollten, der Grundsatz ausgesprochen und auch von der Bundesversammlung anerkannt worden, daß, wenn diese Verfügungen im öffentlichen Interesse liegen und sie nicht gegen Einzelne, sondern auf das betreffende Gewerbe im Allgemeinen gerichtet und für Jedermann gleichmäßig geltend seien, darin eine Verletzung der Gewerbefreiheit nicht liegen könne. Die beanstandeten Verfügungen treffen alle Dampfschiffunternehmungen, welche mit der Personenbeförderung sich abgeben; daß sie auf diejenigen, welche nur Güter transportiren, keine Anwendung finden, ist keine Rechtsverkürzung der ersteren, denen es ja vollständig freisteht, durch den Verzicht auf die Konzession für den Personentransport davon sich zu befreien. Es würde also eventuell nichts entgegenstehen, in einem Gesetz festzustellen, was der Bundesrathsbeschluß vom 20. Juni 1887 zu ordnen sich vorgenommen hat.

Aber es ist nach unserer Auffassung auch die gesetzliche Grundlage für unsern Beschluß schon vorhanden. Wir müssen mit aller Entschiedenheit der Behauptung entgegengetreten, daß die Bedingungen,

unter welchen laut Art. 4 des Bundesgesetzes über das Postregale Dampfschiffkonzessionen ertheilt werden dürfen, nur im Sinn der Wahrung der postfiskalischen Interessen zu verstehen seien. Das Recht zum regelmäßigen periodischen Personentransport ist ein Regalrecht des Bundes. Niemand hat ein Recht darauf, daß ihm dieses Regal für irgend einen Theil des schweizerischen Gebietes abgetreten werde. Die Konzession ist ein Akt der freien Entschliebung der kompetenten Behörden und kann daher ertheilt oder verweigert werden.

Der Bundesrath kann also die Reklamation der Nordostbahn dadurch erledigen, daß er die bestehende Konzession nicht mehr erneuert und damit thatsächlich den Personenverkehr der Nordostbahn in die Grenzen der Eisenbahnkonzession zurückweist, die in Romanshorn gesteckt sind. Es steht ihm aber auch frei, anders vorzugehen und die Konzession unter den Bedingungen zu ertheilen, die ihm im öffentlichen Interesse nöthig erscheinen.

In diesem Falle hat die Nordostbahn das unbedingte Recht, diese Bedingungen und damit auch die Konzession abzulehnen. Das ist die verfassungsgemäß allein richtige Interpretation des Art. 4 des Postregalgesetzes. Die Nordostbahn legt sich das Verhältniß anders zurecht. Sie setzt es als selbstverständlich voraus, daß ihr der Bund eine Konzession zu ertheilen habe, und wenn hiefür Bedingungen aufgestellt werden, so soll sich der Bund darüber ausweisen, daß dieselben gerechtfertigt seien. Gegen diese Theorie müssen wir uns des Bestimmtesten verwahren, da dieselbe das verfassungsmäßige Regalrecht kurzweg beseitigt. Wir halten an dem Grundsatz fest, daß die Konzessionsertheilung ein Akt der einseitigen Entschliebung ist und daß daher der Bundesrath jede Konzession verweigern kann, wenn die von ihm gestellten Bedingungen nicht angenommen werden. So lange diese Bedingungen nicht gesetzlich normirt sind, hat die Bundesbehörde volle Freiheit, dieselben in Wahrung aller öffentlichen Interessen festzustellen, ohne dabei durch ein Einspruchsrecht des Konzessionsbewerbers gebunden zu sein. Dieses Einspruchsrecht steht nur der Bundesversammlung als Aufsichtsbehörde zu; die Ertheilung und Verweigerung der Konzession ist keine Frage des Rechtes, sondern der Administration. Der heutige Konflikt reduziert sich ausschließlich auf die Frage, ob der Bundesrath durch die angefochtene Verordnung vom 20. Juni 1887 die öffentlichen Verkehrsinteressen gewahrt habe.

Wir glauben, es sei dies in gleicher Weise geschehen, wie in frühern Fällen. Die Bedingungen der Konzessionen sind, wie bereits gezeigt ist, keineswegs bis zu der neuesten Verordnung stabil geblieben, sondern im Laufe der Zeit den Verhältnissen angepaßt worden.

Schon in der Verordnung von 1861 traten zu den Bestimmungen postfiskalischer Natur, auf welche die Regulative von 1849 und 1851 sich allerdings beschränkt hatten, Vorschriften, welche man den fortschreitenden Bedürfnissen des Verkehrs schuldete, wie übrigens auch von der Direktion der Nordostbahn zugegeben ist, soweit sie anerkennt, daß die „Wahrung der Interessen des Publikums“ hinzugekommen sei, allerdings bloß mit Bezug auf die „Personenbeförderung“ und auch hier nur infolge einer extensiven Interpretation. Jede neue Revision ist in Wahrung dieser „Interessen des Publikums“ weitergegangen; die Vorschriften, daß die Dampfschiffunternehmungen ihre Fahrpläne denjenigen der Eisenbahnen anzupassen, wie oft sie die Stationen zu bedienen haben, daß gedeckte Warträume erstellt werden sollen, die Bestimmungen betreffend die Militärtransporte, die Ruhetage der Angestellten, das Verbot des Engagirens von Reisenden auf den Schiffen, und dann endlich, in 1882, die Inanspruchnahme der Prüfung der Tarife und Genehmigung allfälliger Taxerhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr haben nichts mehr mit den postfiskalischen Interessen zu thun und sie stehen den Vorschriften zur Wahrung dieser nicht weniger ferne, als der Inhalt des Beschlusses vom 20. Juni 1887. Dieser ist angefochten, weil er sich mit der Regelung des Güterverkehrs beschäftigt; aber Bestimmungen, welche auf diesen sich bezogen, fanden sich auch schon vorher: die Unterstellung des Dampfschiffverkehrs unter die Frachtrechtgesetzgebung war nicht auf den Personentransport beschränkt, sie umfaßte nothwendig auch den Güterdienst; die Militärtransporte, welche in 1882 einläßlich reglementirt wurden, haben auch Gütertransporte zum Gegenstand, und der Ausschluß der der Selbstentzündung oder der Explosion unterworfenen Gegenstände vom Dampfschiffverkehr ist den reglementarischen Bestimmungen über den Güterdienst der Eisenbahnen entnommen.

Daß diese Entwicklung bei der Verordnung von 1882 stehen bleiben müßte, kann Niemand verlangen und wäre vom Standpunkt einer angemessenen Wahrung der Interessen des Verkehrs durch die Behörden nicht zulässig.

Es wird sich vielleicht empfehlen, eine Regelung des Dampfschiffbetriebes und der Rechtsverhältnisse desselben zum Publikum auf dem Weg der Spezialgesetzgebung vorzusehen. In gegenwärtigem Augenblick halten wir die Frage noch nicht für so reif. Wir glauben, daß wie die Kommission des Nationalrathes im Bericht über die Geschäftsführung des Bundesrathes im Jahre 1887 (S. 39) die Zweckmäßigkeit der angefochtenen Schlußnahme ausdrücklich anerkannt hat, auch die Bundesversammlung dazu gelangen werde, dieselbe nach Inhalt und Form als zulässig zu erklären.

Wir schließen mit dem Antrag, das Gesuch der Direktion der Nordostbahn abzulehnen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. November 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



Nachtrag

zur

Botschaft des Bundesrathes über das Budget von 1889,
betreffend das Budget des eidgenössischen Amtes für
geistiges Eigenthum.

(Vom 9. November 1888.)

Einnahmen.

a. Aus den Erfindungspatenten:		
Hinterlegungsgebühr für 750 Patente	Fr. 15,000	
Erste Jahresgebühr für 750 Patente	" 15,000	
Zweite Jahresgebühr für 120 Patente	" 3,600	
Gebühren für 75 Zusatzpatente	" 1,500	
Modellausweisgebühren für 300 Patente	" 3,000	
Erlös aus dem Verkauf der Patentschriften	" 11,250	
Verschiedenes	" 650	
	Fr. 50,000	
b. Aus den Fabrik- und Handelsmarken	" 11,700	
c. Aus den Werken der Literatur und Kunst	" 300	
d. Aus den Mustern und Modellen	" 4,000	
Total der Einnahmen	Fr. 66,000	

Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Beschwerde der Direktion der Schweiz. Nordostbahn über den Bundesrathsbeschluß vom 20. Juni 1887, betreffend Abänderung der Verordnung über die Konzessionen der Dampfschiffunternehmungen. (Vo...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.11.1888
Date	
Data	
Seite	612-626
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 144

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.