

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend das
Begehren des thurgauischen Seethal-Komites um Er-
theilung einer Zwangskonzession für den Bau und Be-
trieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz.

(Vom 24. Juni 1867.)

Tit.!

In der Konzession, welche vom Großen Rathe des Kantons Thurgau unterm 28. Januar 1853 dem provisorischen Ausschuss für Herstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn ertheilt worden ist, hat sich der Kanton Thurgau durch Art. 3 des diesfälligen Vertrages verpflichtet, „während der „nächsten dreißig Jahre, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder „eine Eisenbahn durch das Thurthal in der Richtung von Islikon über „Frauenfeld nach Romanshorn oder von Konstanz nach dem letztern „Orte selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung „einer solchen Bahn zu ertheilen.“

Wie in allen andern ähnlichen Fällen hat sich auch bei diesem Anlasse die h. Bundesversammlung bezüglich dieses Ausschlußrechtes die dem Bunde gemäß dem Bundesgesetze vom 28. Juli 1852 zustehenden Rechte vorbehalten, indem sie im Art. 4 des betreffenden Genehmigungsbeschlusses vom 28. Januar 1853 ausdrücklich erklärte, daß „im „Besondern den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß

„Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 3 „der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von „Eisenbahnen in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein solle.“

Nachdem wir diese kurze Notiz über Entstehung und Bestand des dem genannten provisorischen Ausschusse vom Kanton Thurgau gewährten und mit der Bildung der Nordostbahngesellschaft an diese übergegangenen Ausschlußrechtes auf die Eisenbahnlilien Islikon-Romanshorn und Romanshorn-Konstanz vorausgeschickt haben, gehen wir über zur altengemäßen Darstellung des Konfliktes, zu welchem fragliches Ausschlußrecht in jüngster Zeit bezüglich der Konzessionirung der letzt-erwähnten Linie Romanshorn-Konstanz Veranlassung gegeben hat, und für dessen Lösung nunmehr die Intervention der h. Bundesversammlung in Anspruch genommen wird.

Mit Eingabe vom 25. November 1866 stellte das Komite, welches sich im Jahre 1863 behufs Anstreben einer Eisenbahn von Nordschach über Romanshorn nach Konstanz unter dem Namen Seethalkomitee gebildet hatte, an den Bundesrath zuhanden der Bundesversammlung das Ansuchen, „es möchten“, nachdem das eine Stück der angestrebten Eisenbahnverbindung, nämlich die Linie Nordschach-Romanshorn, bereits konzepirt worden sei, auf die Ertheilung einer Konzession für die Linie Romanshorn-Konstanz, aber mit Rücksicht auf den Eingangs zitierten Art. 4 des Konzessionsvertrages vom 28. Januar 1853 vom Großen Rathe des Kantons Thurgau laut Schlußnahme vom 21. Februar 1865 nicht habe eingetreten werden können, „die Bundesbehörden an der Stelle der thurgauischen Regierung die gewünschte Konzession ertheilen“.

Zur Begründung dieses Gesuches werden vom Seethalkomitee im Wesentlichen folgende Momente angeführt:

1) Es handle sich im vorliegenden Falle nicht um die Ertheilung einer Zwangskonzession, indem das thurgauische Volk, der Große Rath und die Regierung über die Erspriehlichkeit der angestrebten Unternehmung unter sich vollständig einig seien und der Große Rath die nachgesuchte Konzession nur deswegen nicht ertheilt habe, weil er sich (durch Art. 4 der Konzession vom 28. Januar 1853) vertragsrechtlich als gebunden betrachtete; dagegen liege in den Beschlüssen des Großen Rathes gewissermaßen „eine Uebertragung derjenigen Berechtigungen, „welche derselbe unter andern Verhältnissen freudig selbst ausübt „haben würde, an die Bundesversammlung“, und es würde daher die Bewilligung fraglicher Konzession durch letztgenannte Behörde sich im Kanton Thurgau allseitiger Anerkennung zu erfreuen haben.

2) Wenn nun, wie das Komite gewärtige, die h. Bundesversammlung geneigt sei, in Ausübung der von Seite des Standes Thur-

gau an sie delegirten Rechte, fragliche Konzession zu bewilligen, so bedürfe das Erforderniß, „daß die Erstellung der „projektirten Eisenbahn im Interesse der Eidgenossenschaft, jedenfalls aber eines großen Theiles „derselben liege“, keines weitläufigen Nachweises. Das Komite verweist diesfalls auf das in dem beigefügten Aktenfascikel enthaltene ziemlich umfangreiche Material, welchem es dann noch folgende Daten und Bemerkungen beifügt:

Gegenwärtig schon münden am Bodensee vier Eisenbahnstränge aus, nämlich:

- a. die Linie Basel-Konstanz;
- b. „ „ Zürich-Romanshorn;
- c. „ „ Winterthur-Norschach;
- d. „ „ Chur-Norschach.

In näher Ausführung seien begriffen:

- a. die badische Kinzigthalbahn von Offenburg nach Singen;
- b. die Linie Ulm-Stockach-Radolfzell;
- c. die Bodenseegürtelbahn;
- d. die Tyrolerbahn.

Im Weiteren macht das Komite darauf aufmerksam, daß, wenn auch die Lösung der Alpenbahnfrage als noch in weiter Ferne liegend betrachtet werden müsse, es doch unverantwortlich wäre, wenn man versäumen würde, die oben angeführten acht Eisenbahnstränge durch Erstellung der Linie Romanshorn-Konstanz unter sich in Verbindung zu bringen, da das Zustandekommen einer solchen Verbindung für die ganze östliche Schweiz von großem Interesse wäre.

4) Erklärt das Komite, daß keineswegs die Absicht vorwalte, wohlberechtigte Interessen der Schweiz an Baden preiszugeben. Was zunächst diejenigen, welche mit dem eidgenössischen Post-, Zoll- und Telegraphendienst zusammenhängen, anbetreffe, so seien dieselben nach dem Staatsvertrage vom 27. Juli/11. August 1852 zu regeln. *) Hinsichtlich derjenigen Desiderien sodann, welche der Kanton Thurgau bei den Unterhandlungen mit Baden geltend zu machen im Falle sein dürfte, wünscht und gewärtigt das Komite selbst, daß Baden dieselben berücksichtige. Als solche hebt die Eingabe speziell hervor:

- a. die Möglichkeit des Anschlusses einer allfällig von Schaffhausen oder aus dem untern Thurgau herkommenden Eisenbahn an die Seethallinie;
- b. die Konzession für die Erstellung einer vom Kloster Kreuzlingen

*) Siehe eidg. amtliche Sammlung, Band III, Seite 438.

aus direkte nach dem Bahnhofe in Konstanz anzulegenden, 40' breiten Landstraße, gemäß dem dießfalls auf Veranstellung der thurgauischen Regierung aufgenommenen Plane;

- c. die Bewilligung der Anlage von Schienengeleisen aus dem Bahnhofe nach den Niederlagshäusern, welche mit Zustimmung der Bundesbehörden im Interesse des internationalen Verkehrs auf schweizerischem Gebiete erstellt werden dürften.

Wie bemerkt wünscht das Komite selbst, daß den thurgauischen Interessen hinsichtlich der vorerwähnten Punkte von Seite der badischen Regierung in vollem Umfange Rechnung getragen werden möge; dagegen würde daselbe bedauern, wenn durch fremdartige oder überspannte Forderungen die großherzoglich badische Regierung, welche durch eine Aktienzeichnung im Betrage von 800,000 Gulden ihr Entgegenkommen für das Unternehmen bethätigt habe, demselben ungünstig gestimmt werden sollte.

Auf diese Eingabe folgte unterm 10. Dezember 1866 eine solche von Seite des „für die Untersee- und Rheingegend bestellten Komitees“, welches sich die Anstrengung einer Eisenbahnverbindung von Konstanz (Kreuzlingen) längs dem Untersee und Rhein über Stein nach der badischen Station Singen zur Aufgabe gemacht hat. Mit dieser Eingabe wird unter Bezugnahme auf das vom Seethalkomite eingereichte Zwangs-konfessionsbegehren das dringende Ansuchen gestellt, daß bei den Unterhandlungen mit Baden die Fortsetzung der badischen Bahn von Konstanz nach Romanshorn, um die es sich eigentlich handle, „nur unter der bestimmten Bedingung gestattet werde, daß auch das Großherzogthum Baden sich verpflichte, eine schweizerische Bahn da, „wo die Zweckmäßigkeit es erheische, und speziell in Singen einmünden zu lassen.“

Das Komite führt in fraglichem Gesuche an, daß eine solche Bahn zwar allerdings zur Zeit noch nicht vorbereitet sei, daß aber die Wahrscheinlichkeit ihrer Erstellung in dieser oder jener Richtung jedenfalls näher liege als die Unmöglichkeit ihres Zustandekommens, und daß daher in dem vorliegenden Falle rechtzeitige Sicherung solcher späterer Unternehmungen dringend geboten sei, um so mehr, als die fragliche Linie als Grenzbahn von nicht zu unterschätzender militärischer Wichtigkeit sei und überdies auch hinsichtlich des durch den Vertrag mit Baden vorgesehenen Nulkaufes der badischen Linie von Singen bis Oberlauchringen eine große nationalökonomische Bedeutung habe.

Mit Schreiben vom 3. Dezember theilten wir die oben angeführte Eingabe des Seethalkomitees der Regierung des Kantons Thurgau zur Vernehmlassung mit.

Diese Vernehmlassung erfolgte mit Schreiben vom 31. gl. Mts. Dieselbe lautete in der Hauptsache dahin, daß die kantonalen Behörden sich in Folge der mehrerwähnten, gegenüber der Nordostbahn eingegangenen Verpflichtung nicht als befugt erachten können, bezüglich der angestrebten Eisenbahn zur Zeit eine Verfügung zu treffen; die Regierung müsse es daher den Bundesbehörden anheim geben, die Frage, ob die Voraussetzungen des Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 in concreto zutreffen und daher die ZwangskonzeSSION in der nachgesuchten Weise ertheilt werden könne, zu entscheiden, wobei sie jedoch unterlassen wolle, beizufügen, daß von einem erheblichen Theil der thurgauischen Bevölkerung die Bestrebungen für die Erstellung fraglicher Bahnlinie mit Beifall begrüßt werden.

Bezüglich der vom Seethalkomitee berührten Desiderien, welche der Kanton geltend zu machen im Falle sein dürfte, bemerkt die Regierung, daß sie sich um so weniger veranlaßt finde, auf dieselben jetzt schon einläßlich einzutreten, als von den KonzeSSIONsbewerbern ein Entwurf einer förmlichen KonzeSSIONsurkunde bisanhin nicht eingereicht worden sei und sie mit der Realisirung der angedeuteten Anregungen und Projekte die Interessen des Kantons keineswegs als befriedigt und gewahrt erachten könnte. Dagegen behalte sie sich vor, bei geeigneterem Anlaße ihre Gegenbemerkungen hierüber zu machen, um die speziellen Interessen des Kantons zu wahren.

Schließlich stellte die Regierung das Ansuchen, es möchte ihr Gelegenheit gegeben werden, behufs Wahrung der in Frage stehenden erheblichen kantonalen Interessen sich bei allen weitem Verhandlungen in dieser Angelegenheit und namentlich bei allfälligen Konferenzen zu betheiligen.

Als wir eben im Begriffe waren, das obige ZwangskonzeSSIONsgesuch und diese Eröffnungen der Regierung von Thurgau der Direktion der Nordostbahn zur Kenntnißnahme und Vernehmlassung zu übermitteln, stellte das Seethalkomitee mit Schreiben vom 8. Januar l. J. das Ansuchen, wir möchten die Vernehmlassung der Regierung von Thurgau für so lange nicht als Standesvotum ansehen, bis der Große Rath, an welchen sich das Komitee beschwerdeführend zu wenden gedente, seine maßgebenden Beschlüsse gefaßt haben werde.

Gleichzeitig berichtigte das Komitee die in der Vernehmlassung der Regierung enthaltene Bemerkung, daß von den KonzeSSIONsbewerbern nie ein förmlicher Entwurf einer KonzeSSIONsurkunde eingereicht worden sei, indem es eine Anzahl Exemplare des fraglichen, schon von 1864 datirenden Entwurfes für die ganze Linie Nordschach-Romanshorn-Konstanz einsandte, mit dem Beifügen, daß derselbe seinerzeit allen betheiligten Behörden, und selbst den Mitgliedern des Großen Rathes

zur Kenntniß gebracht und durch den St. Gallischen Großen Rath genehmigt worden sei.

Auf diese Mittheilung hin wurde unsererseits das weitere Vorgehen in der Angelegenheit sistirt und der Regierung von Thurgau unterm 9. Januar hievon Kenntniß gegeben.

Am 22. Januar l. J. kam dann die Beschwerde, welche das Seethalkomite mit vorerwähntem Schreiben angemeldet hatte (und welche den Akten beigelegt ist) im Großen Rathe zur Behandlung. Der diesfällige mit einer Mehrheit von 96 gegen 3 Stimmen gefaßte Beschluß, welcher uns von der Regierung von Thurgau mit Zuschrift vom 26/30. Januar zur Kenntniß gebracht wurde, lautet wie folgt:

„Der Große Rath des Kantons Thurgau nach Einsicht der Eingabe des Seethalkomitees vom 14. Januar 1867, sowie derjenigen der thurgauischen Gemeinden am Bodensee und Rhein,

b e s c h l i e ß t :

„1. Es sei durch den Regierungsrath, Namens des Großen Rathes, an den schweizerischen Bundesrath eine Erklärung in dem Sinne abzugeben, daß

- a. der Große Rath nur mit Rücksicht auf Artikel 3 des unterm 8. Dezember 1852 mit der Nordostbahndirektion abgeschlossenen Vertrages auf das Konzessionsbegehren des Seethalkomitees nicht eingetreten sei;
- b. derselbe jedoch das Interesse des Kantons Thurgau bei der Ausführung der Linie *Konstanz - Romanshorn* im höchsten Grade als betheiltigt, und
- c. nach Maßgabe der veränderten Eisenbahnverhältnisse das Zustandekommen obiger Linie für ein dringendes internationales Bedürfniß halte.

„2. Es seien im Falle der Ertheilung der nachgesuchten Konzession für die Seethalbahn über die nähern Bedingungen dieser Konzession die Hoheitsrechte des Kantons im Allgemeinen, sowie speziell die Wahrung seiner Interessen rücksichtlich der Bau-, Betriebs- und Anschlußverhältnisse ausdrücklich vorbehalten.“

Bei Uebermittlung dieses Beschlusses beschränkte sich die Regierung darauf, uns nochmals zu ersuchen, wir möchten, falls wir gedächten die fragliche Konzession schon materiell zu behandeln, vorerst ihre Genehmigung einholen und ihr überhaupt Gelegenheit geben, sich bei allen bezüglich dieser Angelegenheit anzuordnenden Unterhandlungen durch eine Abordnung vertreten lassen zu können.

Unterm 6. Februar übermittelten wir sowohl die Eingabe des Seethalkomitees vom 25. November 1866 als den Beschluß des Großen Rathes des Kantons Thurgau vom 22. Januar 1867 der Direktion der schweizerischen Nordostbahn zur Vernehmlassung.

Mit Schreiben vom 2/3. März machte die Direktion der Nordostbahn darauf aufmerksam, daß die thurgauischen Behörden bis zur Stunde ihr gegenüber keinerlei Schritte gethan hätten, um auf dem Wege gegenseitiger Verständigung das Ziel anzustreben, welches nun mittelst eines Zwangskonzeßionsbegehrens erreicht werden wolle. Nun scheine ihr aber außer Frage zu stehen, daß, bevor auf das Zwangskonzeßionsbegehren eingetreten werden könne, Besprechungen zwischen Abordnungen der Regierung von Thurgau und der Nordostbahn zum Zwecke der Aufhebung einer Verständigung stattzufinden haben. Von dieser Ansicht ausgehend, machte die genannte Direktion dann den Vorschlag, es möchten von uns aus solche Besprechungen veranstaltet werden, ein Vorschlag, den wir in der Hoffnung, möglicherweise eine gütliche Beilegung der waltenden Anstände zu erzielen, bereitwillig aufnahmen und mit Schreiben vom 6. März der Regierung von Thurgau in empfehendem Sinne zur Kenntniß brachten.

Diese erklärte sich dann (Schreiben vom 9. März) sofort bereit, sich bei einer in der beantragten Weise zu veranstaltenden Konferenz zu betheiligen, bezeichnete als ihren Abgeordneten Herrn Nationalrath Sulzberger, und bemerkte im Uebrigen, daß die Abordnung vorläufig darauf angewiesen sein werde, die Anträge, durch deren Annahme eine Verständigung erzielt werden solle, anzuhören und der Regierung darüber Bericht zu erstatten.

Nachdem dann auf hierseitige Einladung auch die Nordostbahndirektion ihren Abgeordneten in der Person ihres Präsidenten, Hrn. Dr. Alfred Escher, bezeichnet hatte, beauftragten wir den Vorsteher unsers Departements des Innern mit der Einberufung und Leitung fraglicher Konferenz.

An dieser Konferenz, welche am 11. April stattfand, erklärte sich die Nordostbahn durch ihre Abordnung bereit, auf das ihr vertragsgemäß zugesicherte Ausschlußrecht zu verzichten, falls der Kanton Thurgau sich entweder mit einer Summe von Fr. 250,000 bei der Unternehmung einer Gotthardeisenbahn theililige oder eine Subvention von zirka Fr. 300,000 an die Herstellung einer Trajectanstalt zwischen dem thurgauischen Hafen Romanshorn auf der einen und den bayerischen und württembergischen Häfen Lindau und Friedrichshafen auf der andern Seite, sowie an die damit in Verbindung stehenden baulichen Veränderungen an dem Hafen in Romanshorn zu sichern. Im Fernern verlangte die Nordostbahn, ob der Kanton Thurgau sich für die eine oder

die andere dieser beiden Leistungen erkläre, die Einräumung des Rechtes zum Ankauf der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugesichert worden.

Diese Vorschläge, von welchen nicht ohne Grund erwartet werden konnte, daß sie zu einer gütlichen Verständigung in dieser Angelegenheit wenigstens den Weg bahnen dürften, wurden der Regierung von Thurgau durch ihren Abgeordneten, welcher dieselben im Ganzen günstig aufgenommen hatte, zur Kenntniß gebracht und zur näheren Prüfung empfohlen. Die Regierung erachtete nun für angemessen, behufs dieser Prüfung eine größere Kommission sachvertrauter Männer einzuberufen und sich mit derselben über fragliche Vorschläge zu besprechen. Infolge dieser Berathung gab sie uns dann mit Schreiben vom 17. April zuhanden der Nordostbahn die Erklärung ab, „daß, wenn auch für den Fall, „als die erwähnte Gesellschaftsbehörde sich geneigt gezeigt haben würde, „den Bau und Betrieb der in Frage stehenden Linie selbst zu übernehmen, man sich geneigt gezeigt hätte, dem Großen Rathe eine entsprechende Aktienbetheiligung zu empfehlen, ein Eingehen auf die von „Ihr in abweichender Weise hievon gemachten Vorschläge aber ohne „weiteres abgelehnt werde.“

Bei dieser Sachlage, namentlich bei der konstatariten voraussichtlichen Erfolglosigkeit, könne die Regierung sich nicht entschließen, fragliche Vorschläge dem Großen Rathe vorzulegen, vielmehr müsse sie den angebahnten Sühneversuch als gescheitert betrachten.

Sollte inzwischen die Direktion der Nordostbahn zu der Ansicht gelangen, daß weitere Unterhandlungen zum Zwecke der eigenen Ausführung und Betreibung der Linie gegen eine angemessene Aktienbetheiligung von Seite des Kantons Thurgau erwünscht seien, so sei die Regierung geneigt, hiezu Hand zu bieten, in der Meinung jedoch, daß die Erledigung der Hauptfrage durch die Bundesbehörden, welche nunmehr zu erfolgen habe, und hinsichtlich welcher größtmögliche Beförderung gewünscht werde, nicht aufgehalten, sondern, falls auch diese Unterhandlungen scheitern sollten, zu einem sofortigen Abschlusse gebracht werden könne.

Von diesem, wir müssen gestehen, unerwarteten Bescheide setzten wir die Direktion der schweizerischen Nordostbahn mit Schreiben vom 24. April in Kenntniß, indem wir sie gleichzeitig einluden, sich zunächst darüber auszusprechen, ob sie auf weitere Unterhandlungen zum Zwecke der eigenen Ausführung und Betreibung der Linie Romanshorn-Konstanz gegen eine verhältnismäßige Aktienbetheiligung von Thurgau geneigt sei, und im Falle sie dieses ablehnen sollte, sich über das Begehren des Seethalkomitees selbst vernehmen zu lassen.

Mit Memorial vom 17./23. Mai 1867 erklärte die Direktion der Nordostbahn, daß sie die Uebernahme des selbsteigenen Baues und Betriebes fraglicher Linie ablehne. Sodann erörtert sie in einflächlicher, gründlicher Auseinandersetzung die Frage der vom Seethalkomitee nachgesuchten Zwangskonzeßion, hinsichtlich welcher sie dahin schließt, daß die Ertheilung derselben sowohl vom Standpunkte des Rechts als von demjenigen der Würde des Bundes unzulässig erscheine.

Indem wir hinsichtlich der näheren Begründung dieses Schlusses auf die diesfällige Vernehmlassung selbst verweisen, beschränken wir uns darauf, hier noch die Resapitulation der Hauptsätze fraglicher Erörterung anzuführen. Sie lauten wie folgt:

1) Kraft der Konzeßion für die Eisenbahn von Islikon nach Romanshorn liegt dem Kanton Thurgau gegenüber der Nordostbahngesellschaft die vertragliche Verpflichtung ob, „während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder eine Eisenbahn von Konstanz nach Romanshorn selbst auszuführen, noch eine Konzeßion für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.“

2) Dieser Konzeßionsartikel ist von Bundes wegen genehmigt worden, und besteht demnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber demselben die Rechte vorbehalten, welche ihr im Art. 17 des Bundes-Eisenbahngesetzes eingeräumt sind.

3) Es kann nur der Art. 17 des Bundes-Eisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzeßion für die Konstanz-Romanshornener Linie durch die Einwirkung des Bundes erhältlich gemacht werden will.

Namentlich ist auch die Behauptung, daß der Bund auf dem Wege der Delegation in den Stand gesetzt worden sei, die fragliche Konzeßion zu ertheilen, unhaltbar.

4) Damit der Art. 17 des Bundes-Eisenbahngesetzes in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn „ein im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines „großen Theiles derselben liegende Eisenbahn“ sein, und 2) die „Weigerung“ des Kantons Thurgau vorliegen, die „Bewilligung zur Erstellung“ jener Eisenbahn zu ertheilen.

5) Ob die erste dieser beiden Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar mehr als zweifelhaft; es wird aber die Entscheidung hierüber der Würdigung der hohen Bundesbehörden, welche der Natur der Sache nach eine allseitigere und unbefangene sein wird, als diejenige der Nordostbahngesellschaft überlassen.

6) Die zweite Bedingung, daß der Kanton Thurgau sich weigere, die Bewilligung zur Erstellung der Konstanz-Romanshornener Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton

Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzession für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dieß durch den mit der Nordostbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag untersagt sei. Die letztere Gesellschaft erklärt sich aber bereit, den Kanton Thurgau von diesem Vertrage gegen Zusage einer Gegenleistung zu entbinden, welche ihrem Maße nach als billig und ihrer Natur nach als angemessen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ist.

7) Bei so gestalteter Aktienlage hätte eine Zwangskonzession nicht mehr die Bedeutung, den Bau der Eisenbahn Konstanz-Romanshorn im Interesse der Erleichterung oder der Freiheit des öffentlichen Verkehrs möglich zu machen, sondern sie würde nur dazu dienen, den Kanton Thurgau von Bundes wegen in den Stand zu setzen, sich der Erfüllung einer von ihm übernommenen Verpflichtung unentgeltlich entziehen zu können.

8) Angesichts dieser Situation erscheint die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Eisenbahnlinie Konstanz-Romanshorn sowohl vom Standpunkte des Rechts, als von demjenigen der Würde des Bundes aus unzulässig.

Einige untergeordnete Verhandlungen, welche in die Lage der Sache selbst keine Veränderung brachten, können wir füglich bei Seite lassen und zur Begründung des Antrages übergehen, welchen wir Ihnen vorzulegen die Ehre haben.

Bei der in dem vorliegenden Falle stattfindenden eigenthümlichen Verschiebung der sonst so einfachen Verhältnisse der Eisenbahnkonzessionierung halten wir es für nothwendig, zunächst durch einfache Darstellung der wirklichen Sachlage die Hindernisse aufzuzeigen, welche der Inangriffnahme des in Frage liegenden Eisenbahnbaues im Wege stehen, um hernach zu untersuchen, ob und in welcher Weise der Bund zur Beseitigung derselben seine Dazwischentunft eintreten zu lassen habe.

I.

Die schon früher hin und wieder besprochene Frage einer Eisenbahnanlage auf dem westlichen Ufer des Bodensees zur Verbindung von Norschach und Konstanz kam von dem Augenblicke an in ernstere Bewegung, als einerseits die badische Staatsbahn Konstanz erreicht hatte, und andererseits der Staatsvertrag über die Erstellung der Gürtelbahn die Verbindung der verschiedenen, am südlichen und östlichen Ufer des Bodensees ausmündenden Eisenbahnen in nahe Aussicht stellte. Es bildete sich eine engere Gründungsgesellschaft aus einzelnen Männern der Kantone St. Gallen und Thurgau und der Stadt Konstanz, welche unter dem Namen Seethalbahnkomitee sich die Vorbereitung und Realisirung jener Eisenbahnverbindung zum Zwecke setzte, und zu diesem Behuf

sowohl die nöthigen technischen Studien machen ließ als auch unverweilt sich nach den erforderlichen finanziellen Hilfsmitteln umfah. Das Projekt fand seine wirksamste Unterstützung zunächst bei der badischen Bahnverwaltung, welche dem Komite die Zusicherung einer Subvention von 800,000 Gulden seitens des Großherzogthums auswirkte, sodann bei dem Kanton St. Gallen, dessen Großer Rath unter gewissen Bedingungen sich mit einer Summe von Fr. 250,000 zu theiligen versprach, und zu gleicher Zeit auch im Kanton Thurgau selbst, wo Aktien im Betrage von Fr. 500,000 gezeichnet wurden. Die Sache so weit im Reinen, handelte es sich nunmehr für das Komite darum, die nöthige Konzession für die in Aussicht genommene Linie zu erlangen. Hier nun begannen die größern Schwierigkeiten und Verwicklungen. Für die Strecke Romanshorn-Norschach war die schweizerische Nordostbahngesellschaft durch Konzession vom 28. Januar 1853 im Besitze des Prioritätsrechts, und bezüglich des andern Theiles der Linie, des Stückes Romanshorn-Konstanz, hatte der Kanton Thurgau durch dieselbe Konzession jener Gesellschaft gegenüber die Verpflichtung übernommen, innerhalb 30 Jahren weder eine Bahn zu bauen, noch eine Konzession für eine solche zu erteilen. Hierzu, und in inniger Verbindung damit, kam die Geltendmachung einer andern Zugrichtung für die zu erstellende Bahn; dem Trace Norschach-Romanshorn-Konstanz trat gegenüber das Trace Norschach-Muriswyl, welches einerseits des Landes wirkliche Bedürfnisse besser zu befriedigen und die erstgenannte Schwierigkeit zu heben versprach, andererseits aber über seine Fortsetzung nach Konstanz nicht genügende Aussicht zu geben im Stande war. Der lange Zeit mit Hartnäckigkeit geführte Streit ist schon seit mehr denn Jahresfrist beendigt, und wenn wir hier noch an denselben erinnern, so geschieht es nur, weil wir in den Romanshorn-Muriswyler Kämpfen den Grund von verschiedenen Erscheinungen finden, welche in der jetzt vorliegenden Frage uns entgegengetreten. Wir erlauben uns, auf zweierlei aufmerksam zu machen. In dem Eifer, sich des gegnerischen Projektes zu erwehren, wurde von den Trägern des Romanshorner Trace unbedingt als es sonst wohl geschehen wäre, ausgesprochen und betont, daß jenes Projekt Konstanz nicht anders erreichen könne, als mit bedeutender Beihilfe des Kantons, während das Trace Norschach-Romanshorn-Konstanz vollständig gesichert sei und sich ausführen lasse, ohne daß dem Kanton Thurgau das geringste Opfer müsse zugemuthet werden.

Und machte das gegnerische Projekt den Vortheil geltend, daß die Wahl von Muriswyl dem Kanton Thurgau gegenüber der Nordostbahn seine volle Freiheit wieder gebe, indem er dadurch seiner übernommenen Verpflichtung entledigt werde, so wurde dieser Vortheil auch wieder unbedingt als es unter andern Umständen wohl geschehen wäre, zu stärksten gesucht durch die Behauptung, daß jene Konzessionsverpflichtung die Sache in keinerlei Weise hindern könne, daß sie eigentlich gar nicht

zu Recht existire und nie existirt habe, und der Kanton Thurgau genau genommen berechtigt wäre, ohne Weiteres die Linie Romanshorn-Konstanz zu öffnen, jedenfalls aber der Bund, wenn dazu aufgerufen, auch zur Hand sein werde, mit Hilfe des Art. 17 jede Schwierigkeit aus dem Wege zu räumen.

Das Amriswiler Projekt mußte weichen, und es kann uns nicht sonderlich überraschen, zu sehen, wie die Unterlegenen ihre siegreichen Gegner jetzt streng an die gebrauchten Argumente binden und wenig geneigt sind, ihnen Pforten öffnen zu helfen, welche von denselben allzu rasch geschlossen worden sind.

Der Bundesversammlung wurde mit wohlervogener Theilung zuerst die Konzession Nordschach-Romanshorn zur Genehmigung vorgelegt. Wir unfererseits glaubten vor sofortigen Eintreten warnen zu sollen. Wir sahen uns vor der letzten Gelegenheit, gegenüber der ausländischen Bahn, welche, ein zweiter Rhein, gewissermaßen unsere ganze nördliche Grenze schließt, die Interessen, wenn nicht der Gegenwart, so doch der Zukunft die nord- und ostschweizerische Eisenbahnentwicklung wahren zu können. Jene Bahn, bis jetzt nur noch Ausläufer ohne weitere Fortsetzung, stand im Begriff, durch Gewinnung unmittelbaren Anschlusses an die östlichen Bodenseebahnen zur Transitlinie, und damit in weit höherem Grade als dies bis jetzt der Fall war, zur Konkurrenzlinie schweizerischer Bahnen zu werden. Die Bedeutung, welche sie selbst dieser Entwicklung beilegte, war satzjam konstatiert durch Gewährung einer bedeutenden Subvention für den Eisenbahnbau auf fremdem Gebiet. Es durfte erwartet werden, daß Baden als Gegenleistung für die einzuräumenden großen Vortheile sich bereit finden lassen werde, Ansprüchen, welche die Schweiz zur Sicherung ihrer weitem Verkehrsentwicklung zu machen im Falle sein würde, zu entsprechen. Aber es schien dafür um so größere Sicherheit zu sein, je weniger man sich schweizerischerseits zum Voraus verpflichtete und je freier der Boden für die Unterhandlung gelassen würde. Wir erachteten deshalb als unvortheilhaft, die Linie Nordschach-Romanshorn sofort sicher zu stellen und sich dadurch einen Druck zu schaffen, welcher die Stellung der Bundesbehörde in den mit Baden zu pflegenden Unterhandlungen nur zu schwächen drohte.

Die Bundesversammlung theilte diese letztere Befürchtung nicht und genehmigte die vorgelegte Konzession, inwiefern jedoch, wie wir den damaligen Diskussionen entnehmen müssen, in dem Sinne, daß, einmal der Bau der Linie Konstanz-Romanshorn in Frage, alsdann mit allem Nachdruck in der angedeuteten Richtung zu handeln sein werde. Die schweizerische Nordostbahn trat, von ihrem Prioritätsrechte Gebrauch machend, in den Besitz der konzedirten Linie, deren Ausführung zur Stunde bereits begonnen hat.

Es war zu erwarten, daß das Komite, welches von vornherein sich die Erstellung der ganzen durchgehenden Linien zum Ziel gesetzt, nunmehr nach der Sicherung des einen Theils derselben auch die Frage der Linie Romanshorn-Konstanz zur raschen Lösung zu bringen suchen werde.

Es handelte sich zunächst um Erlangung der Konzession, deren Ertheilung nach eidg. Eisenbahnrecht Sache des Großen Rathes von Thurgau war. Das Begehren wurde gestellt und das Resultat war, daß jene hohe Behörde die Ertheilung der Konzession verweigerte.

Ueber die Gründe dieser Verweigerung lassen uns die Akten nicht im Zweifel. Wir wissen, daß der Gedanke einer Verbindung von Korschach und Konstanz bei Volk und Behörden des Kantons Thurgau sich der allgemeinsten Billigung erfreut, daß man darin nicht nur keine Nachteile oder Gefahren, sondern Vortheile nach den verschiedensten Seiten hin erblickt, und nichts Anderes gewünscht wird, als daß jene Verbindung baldmöglichst zu Stande kommen möge. Dessen ungeachtet konnte der Große Rath des Kantons über die vorgelegte Konzession, wenn überhaupt sofort entschieden werden mußte, nicht anders entscheiden als er gethan hat. Was ihn hiezu nöthigte, war die bei der Konzessionirung der Linie Islikon-Romanshorn gegenüber der Nordostbahngesellschaft, welche eben hievon den Bau dieser Linie abhängig machte, eingegangene Verpflichtung, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, auf die Dauer von 30 Jahren weder eine Eisenbahn von Konstanz aus nach Romanshorn zu führen, noch für die Herstellung einer solchen eine Konzession zu gewähren, eine Verpflichtung, welche keinen andern Zweck hatte, als die zu erbauende Bahn vor der Gefahr zu sichern, in beliebiger Zeit durch die Konkurrenz einer badiſchen Rheinlinie bis Basel den Charakter einer Transitlinie einzubüßen.

Es fehlte zwar nicht an Auslegungen und Nachweisen, welche den Großen Rath über dieses Hinderniß hinauszuhelen und ihm die Zulässigkeit einer Konzessionsertheilung plausibel zu machen suchten. Zu diesem Zwecke wurde namentlich geltend gemacht, daß gerade der Art. 3 der fraglichen Konzession, in welchem der Kanton Thurgau jene Verpflichtung übernehme, von der Bundesversammlung nicht anerkannt und genehmigt worden, somit geradezu von vornherein nichtig sei.

Indessen lag das Irrthümliche dieser Auffassung zu sehr auf der Hand, als daß sie den Großen Rath hätte bestimmen können, sich über die gegebene Zusage hinwegzusetzen. Die Bundesversammlung hat allerdings in ihrem Genehmigungsakt zu der thurgauischen Eisenbahnkonzession vom 22. Januar 1853, wie sie dies in allen ähnlichen Fällen that, erklärt, „es solle den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im Art. 3 der Kon-

zession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein.“ Aber, sich gegenüber gewissen Bestimmungen für bestimmte Fälle besondere Befugnisse vorbehalten und gewisse Bestimmungen nicht genehmigen, sind zwei sehr verschiedene Dinge, welche die Bundesversammlung in ihren Eisenbahngenehmigungsbeschlüssen stetsfort aufs deutlichste unterschieden hat. Die Eisenbahngesetzgebung läßt den Kantonen für ihre Vereinbarungen mit den Privatgesellschaften, an welche sie zur Erstellung ihrer Schienenwege gewiesen sind, möglichst freien Spielraum; ihnen ist es anheimgestellt, in den Konzessionen, sei es über Tarif oder über konkurrierende Bahnen oder andere, diejenigen Verpflichtungen einzugehen, welche sie für zweckmäßig oder unter Umständen zur Erlangung einer Bahnverbindung für notwendig erachten; sie versagt ihnen die Genehmigung nicht und beschränkt sich darauf, dafür zu sorgen, daß solche Vereinbarungen über Ausschluß von Bahnen durch den Bund durchbrochen werden können, wenn das Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben mit ihnen in Konflikt geräth.

Der Große Rath von Thurgau gab in vollkommen richtiger Auffassung seiner Stellung in der Frage dem Seethalkomite den Bescheid, „daß in sein Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Konstanz-Romanshorn nicht eingetreten werden könne.“ Was die Regierung von Thurgau über diese Stellung und die Zumuthung, der dem Kanton obliegenden Verpflichtung direkt oder indirekt sich zu entziehen, dachte, geht aus einem ihrer Berichte an den Großen Rath hervor, in welchem sie sagt: „Für die thurgauischen Behörden verbietet es schon die Ehrenhaftigkeit, für die Beseitigung eines „Ausschlußrechts, welches sie in guten Treuen konzedirt haben, durch „eine dritte Gewalt zu spekuliren. Für den Kanton Thurgau ist eine „Linie Romanshorn-Konstanz für 30 Jahre, vom 1. Januar 1853 an „gerechnet, verschlossen, und jeder Versuch von seiner Seite, das gegebene „Wort selbst zu brechen oder durch Andere brechen zu lassen, wäre zum „Mindesten eine politische Immoralität, an welcher wir keinen Antheil „haben wollen und welche sich in ihren Folgen bitter rächen könnte.“

Jenes „Nichteintretenkönnen“ setzte voraus, daß keine Möglichkeit sei, selbst das im Wege stehende Hinderniß zu beseitigen, beziehungsweise jene die Konzessionirung hindernde Verpflichtung auf gleiche Weise aufzulösen, wie sie gebunden wurde, nämlich durch freie Verständigung zwischen den thurgauischen Behörden und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Dem unbefangenen Beobachter mußte es auffallend erscheinen, daß zu diesem nächsten und den besondern Verhältnissen entsprechendsten Mittel nicht von vornherein gegriffen wurde. Es war kaum zu erwarten, daß ein Versuch zur Verständigung bei der Nordostbahngesellschaft auf

große Schwierigkeiten stoßen würde. Von den 30 Jahren, auf welche sie das Ausschlußrecht hatte, war bereits fast die Hälfte verfloßen; so richtig dieses Ausschlußrecht von ihrem Standpunkt aus gedacht sein mochte, so wenig konnte sie sich verhehlen, daß dasselbe gerade von dem Moment an anstößig zu werden beginnen mußte, wo es seine volle Bedeutung zu äußern anfing; es aufrecht erhalten, hieß die Gesellschaft im Kanton Thurgau und in den weitem Kreisen in eine Stellung bringen, welche ihr viel Mißliches und Unangenehmes in Aussicht stellte; die bedeutende Veränderung, welche in der Auffassung des Publikums über die Stellung der Eisenbahnen im Laufe des verfloßenen Jahrzehnds eingetreten ist, konnte der einsichtigen Behörde jener Gesellschaft nicht entgangen sein, und kaum mochte sie ernstlich die Hoffnung hegen, der immer zwingenden Gewalt der Dinge gegenüber jenes allerdings wohl-erworbene Recht auf längere Zeit aufrecht erhalten zu können.

Andererseits durfte man voraussehen, daß es auch dem Kanton Thurgau und seiner Behörde in hohem Grade erwünscht sein mußte, die Frage durch freies Uebereinkommen mit der Nordostbahngesellschaft zu erledigen. Thurgau konnte nicht vergessen haben, wie viel sich an die Zusicherung jenes dreißigjährigen Ausschlusses einer Linie Romanshorn-Konstanz für den Kanton knüpfte und daß diese Zusicherung in guten Treuen wie gegeben, so empfangen worden war. Thurgau waren die Früchte des zugesicherten Ausschlußrechtes längst in den Schoß gefallen, sichtbar in dem erhöhten Werthe, in dem zunehmenden Wohlstand des Landes, in vielfach vermehrter Arbeits- und Erwerbsbelegenheit, welche die Eisenbahn gebracht hatte; diese dagegen hatte einen langfristigen Wechsel empfangen, welchen Thurgau sich ansah, in dem Augenblick gerade zu protestiren und zu annulliren, wo er Werth zu bekommen anfing und von ihm eingelöst werden sollte.

Es mußte für Thurgau von Werth sein, durch freie Verständigung die Bedürfnisse der Gegenwart mit den Pflichten der Vergangenheit zu versöhnen, die Konzeßionsfrage in seinen Händen zu behalten und sich für die ganze fernere Entwicklung seines Eisenbahnwesens, welche noch schwierige Punkte genug bietet, der fördernden Mitwirkung der Eisenbahngesellschaft, mit der sie überall in Berührung kommen mußte, zu versichern. Ein magerer Vergleich mußte unter solchen Umständen vortheilhafter erscheinen als ein gewonnener Prozeß, und ein Blick auf andere Kantone konnte Thurgau überzeugen, daß ein allfällig zu bringendes Opfer in keinem Verhältniß stehe zu dem bis jetzt Erlangten und zu den Lasten, die andere auf sich selbst angewiesene Kantone für geringe Verkehrsmittel zu bringen hatten.

Bei solcher Sachlage mußte es, wie gesagt, auffallend erscheinen, daß nicht der Weg gegenseitiger Verständigung betreten wurde. Die Schuld daran lag auf beiden Seiten.

Mit des Amriswylers Projekts Meister zu werden, hatten die Verteidiger des Romanshornener Trasse immer mit besonderer Betonung darauf hingewiesen, daß jenes bedeutende Beihilfe des Staates notwendig machen, dieses dagegen seine Ausführung erhalten werde, ohne dem Kanton irgend ein Opfer zuzumuthen. Von dieser Seite war natürlich ein Antrag, bezüglich des Ausschlußrechtes, eine Verständigung mit der Nordostbahngesellschaft zu suchen, so willkommen ihr im Grund eine solche sein mußte, nicht zu erwarten, glaubte sie doch ihre Zusage vermittelst der Bundesversammlung, die den Art. 17 des Eisenbahngesetzes ohne Zweifel als einschneidendes Schwert gebrauchen würde, erfüllen zu können. Eben so wenig betrachteten, nachdem Romanshorn über Amriswyl gesiegt, die Verteidiger des letztern es als ihre Aufgabe, den siegreichen Gegnern den fernern Weg zu ebnen und ihrerseits eine Verständigung mit der Nordostbahngesellschaft auf dem Boden billiger Ausgleichung zu veranlassen. Die Stimmung gegenüber der Nordostbahngesellschaft, welche in dem Trassestreit lebhaft Partei ergriffen hatte, war überhaupt nicht so, daß freundliche Verhandlungen mit ihr nahe lagen. Andererseits hatte auch die Nordostbahngesellschaft das Ihrige gethan, um von vornherein von dem Betreten dieses Weges abzu-schrecken. Auf eine frühere Anfrage der Regierung von Thurgau, zur Zeit, als es sich noch um die Wahl zwischen den beiden im Kampfe liegenden Trasse handelte, war von ihr die Erklärung abgegeben worden, daß sie für den Fall der Annahme des Trasse Amriswyl bereit sei, auf ihr Ausschlußrecht bezüglich der Linie nach Konstanz zu verzichten, dagegen dieses Recht unbedingt aufrecht zu erhalten entschlossen sei, wenn das Trasse Romanshorn gewählt werden sollte. Der Große Rath von Thurgau entschied sich für dieses letztere, und es war Angesichts jener Erklärung begreiflich, daß die Staatsbehörden von Thurgau von neuen Schritten zu Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft Umgang nahmen.

Etwas Anderes als Eingabe eines Zwangskonzeßionsgesuches und Aufrufung des Bundes zur Intervention, konnte nun allerdings nicht erfolgen.

Jedessen hat sich, wie Sie aus dem vorangeschickten Altkenauszug ersehen, seit der Einreichung des Zwangskonzeßionsbegehrens durch das Seethalkomitee Manches anders gestaltet. Es haben, von der Direktion der Nordostbahngesellschaft angeregt und von uns bereitwillig vermittelt, Verständigungsversuche zwischen ersterer und der Regierung von Thurgau stattgefunden. Es wurde die Sachlage nach ihren verschiedenen Seiten ernstlich besprochen und von den beiderseitigen Abgeordneten die Wünschbarkeit einer gütlichen Beseitigung des der Konzeßionierung der Romanshorn-Konstanzer-Linie im Wege stehenden Hindernisses anerkannt. Die Vorschläge, welche zu diesem Zwecke gemacht wurden,

trugen den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens und waren der Art, daß der thurgauische Abgeordnete erklären konnte, sie, einzelne Modifikationen vorbehalten, seiner Regierung beifürworten zu können und die Hoffnung aussprach, daß eine Verständigung auf Grundlage derselben nicht unmöglich sein dürfte. Auch die Regierung von Thurgau, nachdem ihr davon Mittheilung gemacht worden, theilte im Wesentlichen diese Auffassung. Vor weiterem Eintreten hielt sie es jedoch gerathen, der größern, hauptsächlich aus Mitgliedern des Großen Rathes zusammengesetzten Eisenbahnkommission von der stattgehabten Verhandlung Kenntniß zu geben und ihre Ansicht über die gemachten Propositionen anzuhören. Wir kennen die Verhandlungen derselben nur aus den Mittheilungen, welche die Presse des Kantons Thurgau darüber gebracht hat. In ihnen namentlich fanden wir die Erscheinungen, von welchen wir im Eingange dieses Theiles unserer Berichterstattung gesprochen haben, die Reflexe und Ausläufer der Amriswyl-Romanshornerkämpfe, welche einer Einigung und einem Zusammenwirken in den Weg traten.

Wurde gerade von der Seite, von welcher das Zwangskonzeptionsbegehren ausgeht, Neigung gezeigt, in Verhandlungen mit der Nordostbahn einzugehen und in ihren Propositionen ein Anhaltspunkt gefunden, von welchem aus Verständigung erzielt werden könnte, so verfehlte man von der andern Seite nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die Grobrathsmehrheit für das Tracé Romanshorn auf dem Versprechen beruhe, daß dieses Tracé vom Kantone keine Opfer fordere. Läßt sich nicht verkennen, daß die Mehrzahl die Vortheile einer gütlichen Verständigung wohl zu würdigen wußte, so legten sich jedoch den Einen diese, den Andern andere Gründe in den Weg und es kam um so weniger zu einem ernstern Eingehen in die gemachten Vorschläge, als man so ziemlich allgemein der Ansicht war, daß eine runde Zwangskonzeption Seitens der Bundesversammlung nicht ausbleiben könne und dadurch dem Kanton Thurgau schließlich jedes Opfer erspart sein würde.

Unter dem Eindrücke dieser Verhandlungen, welche in einer für unbefangene Würdigung einer nachgerade politisch gewordenen Frage nicht sonderlich günstigen Zeit, unmittelbar von der Gesamterneuerung sämtlicher obern Kantonsbehörden, stattgefunden hatten, glaubte die Regierung, dem Großen Rathe die Angelegenheit nicht vorlegen zu sollen und erklärte den Vergleichsversuch gescheitert, wofern die Nordostbahn sich nicht dazu herbeilasse, die Linie Romanshorn-Konstanz selbst bauen zu wollen.

So stehen jetzt die Sachen. Auf der einen Seite der Große Rath des Kantons Thurgau, welcher erklärt, daß er das Zustandekommen der Linie Romanshorn-Konstanz als ein dringendes internationales Bedürfnis ansehe, daß diese Linie für den Kanton von dem allgrößten

Interesse sei und daß er nun deshalb die Konzession dafür nicht erteilt habe, weil er sich seinerzeit gegenüber der Nordostbahngesellschaft verpflichtet, während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder selbst zu bauen, noch eine Konzession dafür zu gewähren.

Auf der andern Seite die Nordostbahngesellschaft, welche das Anerbieten macht, auf das ihr von Thurgau eingeräumte Recht zu verzichten und damit die Konzessionirung der fraglichen Linie ohne Weiteres zu ermöglichen, falls sich hinwieder der Kanton Thurgau zu einer bescheidenen Gegenleistung bereit finden lasse.

Die Behörde, welche Namens des Kantons Thurgau seinerzeit die Verpflichtung gegenüber der Nordostbahngesellschaft übernommen und die mit Rücksicht auf diese Verpflichtung das Konzessionsgesuch des Seethalbahnkomites abgelehnt hat, — der Große Rath des Kantons Thurgau ist zur Stunde noch nicht in der Lage gewesen, von diesem Anerbieten der Nordostbahngesellschaft, welches die Voraussetzungen seines Beschlusses ändert und ihm eine ganz andere Behandlung des Konzessionsgesuches möglich macht, Kenntniß zu nehmen, über dasselbe zu berathen und zu entscheiden.

Unter diesen faktischen Verhältnissen trifft uns das durch jenen Beschluß des Großen Rathes von Thurgau hervorgerufene Zwangskonzessionsgesuch des Seethalbahnkomites, welches verlangt, die Bundesversammlung solle sofort einschreiten, und in Anwendung von Art. 17 des Eisenbahngesetzes von sich aus die Konzession für die Linie Romanshorn-Konstanz erteilen.

II.

Es will uns scheinen, als bedürfe es nur dieser einfachen Darlegung der wirklichen Sachlage, wie sie sich dermaßen gestaltet hat, um auch den Weg zu zeigen, der in dieser Angelegenheit Seitens der h. Bundesversammlung zunächst einzuschlagen sein möchte.

Von selbst bietet sich der Gedanke dar, es sei für die Bundesbehörde der Moment noch nicht gekommen, von sich aus einzuschreiten, sondern zuvörderst der Entscheid des Großen Rathes von Thurgau über das Anerbieten der Nordostbahngesellschaft zu gewärtigen.

Das Eisenbahngesetz legt grundsätzlich die Konzessionirung von Eisenbahnen, vorbehältlich der Genehmigung des Bundes, in die Hände der Kantone und kennt ein direktes Einschreiten der Bundesbehörden nur ausnahmsweise für den Fall, daß von einem Kantone die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegenden Eisenbahn verweigert werden sollte. Es liegt unzweifelhaft im Geiste jenes Gesetzes, daß, wenn nicht ganz dringende Gründe vorliegen, von der Anwendung des außerordentlichen

Weges so lange Umgang zu nehmen ist, als der ordentliche Weg nicht absolut geschlossen erscheint, und die Mittel, diesen Weg zur Gestung zu bringen, nicht erschöpft sind. Dieses ist in der vorliegenden Frage nicht der Fall. Wenn der Große Rath von Thurgau, in der Voraussetzung, daß das von ihm eingeräumte Recht des Ausschlusses einer Linie Romanshorn-Konstanz festgehalten werde, erklärt, die für diese Linie verlangte Konzession nicht ertheilen zu können, und nun von der Seite, in deren Hände dieses Recht gelegt worden ist, das Anerbieten gemacht wird, unter gewissen Bedingungen darauf zu verzichten, so ist offenbar so lange noch die Möglichkeit einer Erledigung der Frage auf dem ordentlichen Wege vorhanden, als nicht von der kompetenten Behörde über dieses Anerbieten entschieden und dasselbe von der Hand gewiesen ist. Die Behörde, von welcher diese Entscheidung in letzter Instanz ausgehen hat, ist unzweifelhaft der Große Rath des Kantons Thurgau, dieselbe Behörde, welche sich zu dem Ausschlusse gegenüber der Nordostbahngesellschaft verpflichtet und mit Rücksicht darauf das Konzessionsbegehren des Seethalbahnhofkomites abgelehnt hat. Diese Behörde ist von dem veränderten Stand der Dinge nicht in Kenntniß gesetzt, und war somit auch nicht im Falle, das gemachte Anerbieten anzunehmen oder abzulehnen. Ihr wird die Frage vorzulegen sein und ihr Entscheidung ist zu gewärtigen.

Je nachdem er ausfällt, kann die ganze Sache eine andere Gestalt annehmen. Geht der Große Rath von Thurgau auf das ihm gemachte Anerbieten ein, wobei wir von vornherein annehmen zu dürfen glauben, daß ihm dies möglichst erleichtert werden wird, und führen die aufgenommenen Unterhandlungen zu einer Verständigung, so ist die unmittelbare Folge davon die, daß der Kanton selbst die Konzession für die zu erstellende Linie ertheilen, das Zwangskonzessionsgesuch somit dahin fallen und die Bundesbehörde sich nur noch mit der Genehmigung der ertheilten Konzession und dem Abschlusse eines Staatsvertrags mit Baden zu befassen haben wird.

Verweigert dagegen der Große Rath das Eintreten, oder führen die Unterhandlungen nicht zum Ziele, so ist alsdann der ordentliche Weg zur Erledigung der Frage erschöpft, das Zwangskonzessionsbegehren bleibt aufrecht, und Sache der Bundesversammlung wird es alsdann sein, wenn sie die übrigen Bedingungen des Art. 17 des Eisenbahngesetzes zutreffend findet, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Wie der Entscheid des Großen Rathes von Thurgau ausfallen werde, darüber wagen wir keine bestimmte Ansicht auszusprechen. Es wird den Kanton Thurgau ein Opfer kosten, möge er so oder anders entscheiden. Vortheile und Nachtheile verschiedener Art sind mit der Ablehnung verbunden nicht minder als mit der Verständigung. Sache der thurgauischen Be-

Hörde wird es sein, dieselben gegen einander abzuwägen und dasjenige zu wählen, was den materiellen und ideellen Interessen des Kantons am zuträglichsten zu sein scheinen wird. Wie wir unsererseits die Sache auffassen, haben wir oben Gelegenheit gehabt, anzudeuten. Wir glauben, uns hier alles Weiteren enthalten zu sollen, und resumiren unsern Gedanken dahin, daß vor jedem weitem Einschreiten der Bundesversammlung der Entscheid des Großen Rathes von Thurgau über das Anerbieten der Nordostbahngesellschaft zu gewärtigen ist, es sei denn, daß besondere Gründe ein anderes Verfahren nothwendig machen, was wir später zu untersuchen haben werden.

Diese ganze so eben entwickelte Auffassung geht von dem Standpunkte aus, daß auch die Bundesversammlung bei ihrer Berathung und Beschlußfassung in dieser Konzessionsfrage das zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft bestehende Rechtsverhältniß in Betracht zu ziehen habe. Wir wissen, daß dieser Standpunkt nicht allseitig getheilt wird, und daß namentlich im Kanton Thurgau, welchem das fragliche Rechtsverhältniß in Wege ist, eine andere Auffassung aufgebaut worden ist und Platz gegriffen hat.

Die Bundesversammlung, so wird von mancher Seite argumentirt, hat dem Konzessionsartikel des Kantons Thurgau, in welchem dieser gegenüber der Nordostbahngesellschaft die oft berühmte Verpflichtung eingegangen ist, nicht anerkannt und genehmigt. Mag auch auf dem Kanton Thurgau eine moralische Verbindlichkeit haften; eine rechtliche Verpflichtung hat er nicht, und jedenfalls ist jene Vertragsbestimmung zwischen Thurgau und der Nordostbahngesellschaft für den Bund durchaus nicht vorhanden. Er ist vollkommen frei und durch keine Rücksicht, welche mit jener Vertragsbestimmung zusammenhinge, gebunden. Ihm genügt es zu wissen, daß vom Kanton Thurgau die Bewilligung zur Erstellung einer Eisenbahn, welche bestimmt ist, große Eisenbahnzüge mit einander zu verbinden, verlangt und von ihm verweigert worden ist, um unter Anwendung des Artikel 17 des Eisenbahngesetzes maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen. Nach den Gründen der Verweigerung, welche Sache des betreffenden Kantons sind, hat er nicht zu fragen. Und wollte er dennoch darnach fragen, so müßte die Antwort, daß der Weigerungsgrund ein von einer Eisenbahngesellschaft vor Jahren einbedungenes und vom betreffenden Kanton hienlos zugestandenes Ausschlußrecht ist, für ihn ein Grund mehr sein, sofort einzuschreiten und dem zeitwidrigen Monopole keinen Raum zu Verwandlungen zu lassen, durch welche es seine schädliche Wirksamkeit noch ferner bethätigen könnte. Das Anerbieten zur Verzichtleistung gegen gewisse Aequivalente sei übrigens, wenn auch nicht vom Großen Rathe, doch vom Regierungsrathe des Kantons Thurgau bereits abgelehnt, und es sei kein Grund vorhanden, den Großen Rath

in die unter allen Umständen unangenehme und mißliche Lage zu bringen, selbst darüber entscheiden zu müssen. Finde die Bundesversammlung die Bedingung des Art. 17 bezüglich der Bedeutung der Bahn zutreffend, so möge sie also nicht zögern, die Konzession zu erteilen und dadurch einem Streite ein Ende zu machen, welcher bereits nur zu lange gedauert habe.

Wir halten uns, zur Prüfung dieser Argumentation übergehend, bei der Frage, ob der die Ausschlußverpflichtung enthaltende Konzessionsartikel von der Bundesversammlung genehmigt und für den Kanton Thurgau verbindlich geworden sei, nicht länger auf. Wir haben uns schon oben darüber ausgesprochen, und es genügt darauf hinzuweisen, daß der Große Rath des Kantons Thurgau einzig und allein wegen jenes Konzessionsartikels die Bewilligung zur Erstellung der Linie Romanshorn-Konstanz nicht erteilen zu können erklärt. Dagegen ist eben so klar, daß die Bundesbehörde sich zu jenem Artikel in einer ganz andern Stellung befindet, als der Kanton Thurgau. Sie hat im Art. 4 ihres Beschlusses vom 28. Januar 1853, durch welchen der in Frage stehenden Konzession die Genehmigung erteilt worden ist, ausdrücklich der Vorbehalt gemacht, „es solle den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zustehen, durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein.“ Sie ist also, sobald sie findet, daß ein Verhältniß, wie Art. 17 es vorsieht, eingetreten sei, durchaus frei, von den durch jenen Artikel ihr eingeräumten Befugnissen Gebrauch zu machen.

Aber es versteht sich von selbst, daß sie sich dabei an die in dem Artikel selbst enthaltenen Vorschriften zu halten hat. Eine dieser Vorschriften nun bestimmt das bei der Behandlung eines solchen Falles von der Bundesversammlung zu beobachtende Verfahren, indem der Art. 17 sagt: es stehe der Bundesversammlung das Recht zu, „nach Prüfung aller dabei in Betracht kommenden Verhältnisse“ maßgebend einzuschreiten u. s. w. Es kann also davon keine Rede sein, in vorliegendem Falle das zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahn-Gesellschaft bestehende Verhältniß rundweg, wie Jene meinen, zu ignoriren. Es ist dies um so weniger thunlich, als es sich dabei nicht um irgend ein weiter abliegendes, sekundäres Verhältniß handelt, sondern geradezu um das Hauptverhältniß, um das Verhältniß, dem der Verweigerungsbeschluß des Großen Rathes von Thurgau und das Zwangskonzessionsgesuch seine Entstehung verdankt, auf welches jener Beschluß durch seinen eigenen Wortlaut „es könne nicht eingetreten werden“ ausdrücklich aufmerksam macht und hinweist. Sind wir aber einmal genöthigt, auf dieses Verhältniß einzutreten und es in

Erwägung zu ziehen, so können wir auch nicht umgehen, zu beachten, daß dieses Verhältniß im Begriffe steht, eine solche Gestalt anzunehmen, welche der ganzen Sache eine durchaus andere Wendung gibt. Wenn die Nordostbahngesellschaft in Würdigung des neu eingetretenen Verkehrsbedürfnisses sich bereit erklärt, seinem Vertragsverhältniß zum Kanton Thurgau eine solche Form zu geben, durch welche jenem Bedürfnisse freie Bahn geschaffen wird, so wäre es sonderbar, wenn die Bundesbehörde sofort einspringen und die Gesellschaft verhindern wollte, dem allgemeinen Interesse selbst aus dem Wege zu gehen, nur um mit eigener Hand an dem fraglichen Ausschlußrechte ein Exempel statuiren zu können. Verhält es sich mit der Entstehung dieses Ausschlußrechtes so, wie das Memorial der Nordostbahn-Direktion auseinandersetzt, — und wir haben über diesen Punkt keine abweichende Darstellung gehört — so scheint uns nicht gerade Grund vorhanden zu sein, an demselben eine Art von summarischer Lynchjustiz zu üben, und dies um so weniger, als sich die Bundesversammlung durch Gewährenlassen des Verständigungsversuches der Anwendung ihrer Befugnisse für den Fall, daß dieser Versuch scheitern und die Hemmung fortdauern sollte, durchaus nicht begibt. Es ist ganz richtig, daß die Regierung von Thurgau die zunächst gemachten Propositionen nicht annehmen zu können erklärt hat. Da indessen von Seite der Nordostbahn-Gesellschaft das Anerbieten im Allgemeinen gleichwohl aufrecht erhalten wird, so kann wohl eine Beantwortung desselben durch die oberste Landesbehörde selbst um so weniger unterbleiben, als auch sie es war, welche seinerzeit die fragliche Verpflichtung gegenüber der Gesellschaft übernommen hat, und der letztern das Recht, an jene Behörde zu gelangen, nicht einfach abgeschnitten werden darf. Wir verkennen nicht, daß es dem Kanton Thurgau aus verschiedenen Gründen erwünschter sein möchte, wenn der Bund, ohne auf die jezige Sachlage Rücksicht zu nehmen, sofort von sich aus einschritte und ihn dadurch des Eingehens auf eine Verständigung, welche von ihm eine Gegenleistung nothwendig machen könnte, von vornherein enthöbe; allein wie die Eisenbahngesellschaft dem Bunde nicht zumuthen kann, das von ihr erworbene Ausschlußrecht, möchte dasselbe für ihre Privatinteressen von noch so bedeutendem Werthe sein, auch dann noch zu beachten und zu schützen, wenn dasselbe sich anerkannten öffentlichen Interessen definitiv in den Weg legen würde, so kann andererseits auch der Kanton Thurgau dem Bunde nicht zumuthen, daß er einschreite, wo ein solcher Konflikt noch nicht oder nicht mehr vorhanden ist und von seinen Befugnissen nur als Mittel Gebrauch mache, des Kantons fiskalische Interessen zu schirmen.

Wir kommen also von dieser Erörterung nur befestigt auf unsern Satz zurück, daß ein Einschreiten der Bundesversammlung im Sinne des Gesuches des Seethalkomites zur Zeit nicht geboten, vielmehr zunächst

die Entscheidung des Großen Rathes von Thurgau über das Anerbieten der Nordostbahngesellschaft zu gewärtigen sei.

Eine Aenderung dieses Verfahrens könnte unserer Ansicht nach nur dann eintreten, wenn das Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben die rascheste Erstellung der in Frage stehenden Eisenbahnlinien erheischen und jede, wenn auch unbedeutende Verzögerung ihrer Sicherstellung das Zustandekommen derselben in Frage stellen würde.

Fordert der Art. 17 des Eisenbahngesetzes von denjenigen, welche für die Ermöglichung der Erstellung einer Eisenbahn die Intervention des Bundes anrufen, ohnedies schon und von vornherein den Nachweis, daß die fragliche Eisenbahn „im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles desselben“ liege, so ist wohl klar, daß wer dem Bunde eine solche Intervention zumuthet, welche jedes ordentliche Verfahren bei Seite setzt, die Zulassung freier Erledigung ablehnt, gewichtige Momente ohne weiteres in den Hintergrund stellt, jeden Aufschub perhorrescirt und sozusagen standrechtlich verfährt, beweisen muß, daß das Land bei dem fraglichen Werke, das auf diese Weise ermöglicht werden soll, in eminentester Weise betheiltigt und die höchste Gefahr im Verzuge sei. Ob dies sich in unserm vorliegenden Falle so verhalte, werden wir kurz zu untersuchen haben.

Die Strecke Romanshorn-Konstanz mit den Verbindungen, die sie, wenn heute gebaut, fertig antreffen würde, hätte unstreitig eine ganz untergeordnete Bedeutung. Es hinge an ihr nicht viel mehr, als das lokale Interesse der beiden Endpunkte und ihrer Zwischenstationen sammt zugehörndem Gebiet, ein Interesse, dessen Bedeutung für die unmittelbar Betheiligten wir vollkommen anerkennen können, ohne daß damit für unsere Frage Wesentliches bewiesen wäre. Der betreffende Verkehr wird, wie wir aus dem Memorial der Nordostbahndirektion vernehmen, durch dreimalige tägliche Dampfbootfahrt vermittelt und soll so wenig ausgiebig sein, daß er denen, die ihn besorgen, Verlust bringt. Dagegen steht der fraglichen Linie in näherer und fernerer Zukunft eine immer wachsende Bedeutung in Aussicht.

Zunächst wird nämlich in einigen Jahren eine nicht unwichtige Veränderung für sie eintreten durch Vollendung der *Ninzigthalbahn*, ungefähr in derselben Zeit die noch viel größere der Eröffnung von *Romanshorn-Norschach*, wodurch zunächst das badische Eisenbahnnetz mit demjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen in Verbindung gebracht wird, später die nicht minder bedeutende der Vollendung der *Gürtelebahn*, welche die beiden genannten Gebiete unmittelbar an die bei Lindau ausmündende bayerische Bahn anknüpft und in direktem Zusammenhang mit dem Donaugebiete steht, einige Jahre darauf eine neue Erweiterung

durch Eröffnung der Bahn Radolfzell-Ulm, und schließlich die allerbedeutendste durch Erbauung der Linie Inzbruck-Feldkirch, welche plötzlich dem ganzen Rheingebiet die durchgehende Verbindung mit Oberitalien öffnet.

Mag nun auch die Behauptung des Großen Rathes von Thurgau, daß das Zustandekommen der Linie Romanshorn-Konstanz ein dringendes internationales Bedürfnis sei, zu weit gegriffen erscheinen, so viel ist nicht zu läugnen, daß mit der Zeit ein internationales Verkehrsnetz in Aussicht steht, welches die Linie Romanshorn-Konstanz nicht wird entbehren können, und eben so wenig möchten wir in Zweifel ziehen, daß die dieser Linie zunächst anliegenden schweizerischen Gebiete die Vorausnahme der ganzen spätern Gestaltung sich lebhaft für dieselbe interessieren und auf ihre Erstellung Werth legen.

Für die Eidgenossenschaft als solche dagegen, oder wenigstens für einen großen Theil derselben, verhält sich die Sache gerade umgekehrt. Kann ihr, so wie die Sachen diesen Augenblick noch liegen, die Erstellung einer Linie Romanshorn-Konstanz ziemlich gleichgültig sein, so wachsen dagegen für sie die Nachtheile derselben in demselben Verhältnis, in welchem die internationale Bedeutung der Linie zunimmt.

In Verbindung mit der badischen Ober-Rheinlinie Basel-Konstanz und den theils im Bau begriffenen, theils projektirten Bahnlängen von Offenburg-Billingen-Singen, von Ulm-Radolfzell, von Augsburg-Lindau-Gürtelbahn bedroht sie die bisherige große Transitlinie der Schweiz über Basel und Zürich, welche den Verkehr zwischen Deutschland, Frankreich und Italien vermittelte.

In Verbindung mit einem Bahnübergang des Rheins bei Basel droht sie der Basel-Genferlinie denjenigen Verkehr zu entziehen, welcher ihr zwischen einem großen Theile Deutschlands mit dem mittäglichen Frankreich gesichert war, um ihn der badischen Bahn Konstanz-Basel und der Paris-Lyon-Mediterranée zuzuleiten.

In Verbindung endlich mit einer Bahn von Feldkirch nach Inzbruck droht sie einen großen Theil des Verkehrs von Norden und Westen nach dem östlichen Italien von der Schweiz ab und über den Brenner zu leiten, während der übrige Theil des Verkehrs von Westen und Süden dem Mont-Cenis zufällt, so daß die Schweiz von den sie rings umgebenden Schienenwegen umgangen und einer ihrer bedeutendsten Wohlstandsquellen beraubt wird.

Sollten wir die Situation, wie sie sich uns beim Ueberblicken ihrer verschiedenen Seiten darbietet, mit kurzen Worten zeichnen, so würden wir sagen: Wäre die ganze Schweiz ein Kanton, so würde dieser Kanton die Verwilligung für die Erstellung einer Linie Romanshorn-Konstanz verweigern, und wäre Mitteleuropa die Eidgenossen-

schaft, so würde diese im Interesse des allgemeinen Verkehrs in ein paar Jahren für jene Linie gegen den Kanton Schweiz eine ZwangskonzeSSION ertheilen.

Dieses Resultat ist der Art, daß es schon fraglich erscheinen könnte, ob die Eidgenossenschaft überhaupt im Falle sei, bestehende Hindernisse gegen die fragliche Linie, deren Erstellung auch ihre politischen und militärischen Interessen nicht als nothwendig fordern, durch Anwendung ihrer Befugnisse mit Gewalt hinwegzuräumen; aber so viel wenigstens geht aus der, wie wir glauben, objektiven Schätzung der Bedeutung der Linie mit Gewißheit hervor, daß die Bundesversammlung nicht veranlaßt sein kann, mit Unterdrückung jedes ordentlichen Verfahrens in summarischer, fast gewaltthätiger Weise die unverzügliche Sicherung einer Linie zu fordern, welche für sie nicht sowohl ein dringendes Bedürfniß ist, als vielmehr ein Opfer, den allgemeinen internationalen Verkehrsinteressen dargebracht.

Gefahr im Verzuge — wenn ein solcher mit dem Antrage, den wir Ihnen vorlegen, überhaupt verbunden ist — scheint uns nicht vorhanden zu sein. Es ist zwar dies gerade das Moment, welches vom Seethalkomite ganz besonders geltend gemacht wurde. Es hebt hervor, daß, wenn die KonzeSSIONsfrage nicht in dieser Sitzung in entsprechendem Sinne zum Abschlusse gebracht werde, das ganze Unternehmen den bedenklichsten Zufälligkeiten ausgesetzt sei. Die finanzielle Hauptstütze der Linie sei das Großherzogthum Baden, dessen Regierung an die auf Fr. 2,700,000 veranschlagte Linie eine Btheiligung von Fr. 1,600,000 in Aussicht gestellt habe; Baden dränge und es sei, wenn nicht eine rasche Sicherung der Linie erfolge, Gefahr da, nicht nur, daß das Subventionsversprechen zurückgezogen werde, sondern daß es geradezu den Gedanken einer Verbindung auf dem schweizerischen Ufer des Bodensees aufgebe und dieselbe auf dem jenseitigen Ufer suche. Zum Beweise wird vom Seethalkomite unter Anderm auf Mittheilungen des Bürgermeisters von Konstanz hingewiesen, nach welchem der badische Minister erklärt habe, „wenn die Sache sich nicht baldigt entscheide, so lasse man eben „Konstanz im Stich, mache Madolszell zum Knotenpunkt und werfe sich „auf die jenseitige Gürtelbahn, die in neuester Zeit durch die Verträge „mit Bayern in das günstigste Stadium getreten sei. Man könne „wegen der Stadt Konstanz allein die ganze Eisenbahnpolitik nicht in „Frage stellen, und so werde es auch kommen, daß wenn der für die „Btheiligung am Seethalbahnunternehmen im außerordentlichen Budget „für 1866 und 1867 aufgenommene Kredit bis zum Schlusse des Jahres „nicht in Anspruch genommen worden sei, man schwerlich denselben im „Budget für 1868/69 aufrecht erhalte, da man anderweitige hinlängliche „Gelegenheit zur zweckmäßigen Verwendung desselben habe.“

Ohne dem unangenehmen Gefühle weitem Ausdruck zu geben, daß in uns hervorgerufen wird durch die hier naht auftretende Thatsache, daß es wesentlich die Eisenbahnpolitik eines fremden Staates ist, welcher die Eidgenossenschaft unter Hintansetzung gewichtiger eigener Interessen und rücksichtsloser Behandlung einer schweizerischen Gesellschaft mit eigener Hand unverzüglich Raum schaffen soll, erlauben wir uns, die faktischen Verhältnisse selbst etwas näher anzusehen, um zu ermessen, ob und wie weit die erhobenen Befürchtungen wirklich Grund haben.

Eine Bahn von 18 Kilometern Länge in günstigen Terrainverhältnissen ohne größere Kunstbauten, welche das nöthige Baukapital so zu sagen vollständig zur Verfügung hat, kann ohne Zweifel in kurzer Zeit erstellt werden. Die größere Bedeutung der Linie und also auch ihre Dringlichkeit tritt ein und wächst mit der Eröffnung der Linien Romanshorn-Norschach, der Gürtelbahn, der Ringthalbahn, der Ulm-Nadolfzeller Bahn, der Feldkirch-Innsbrucker Bahn. Die erste ist kaum begonnen und hat eine Bauzeit von 3 Jahren; bis wann die Gürtelbahn in Angriff genommen werden kann, ist durchaus ungewiß, da Oesterreich die Konzession noch nicht erteilt hat, und der bezügliche Staatsvertrag mit allen Fristen erst vom Augenblick der letztern Konzessionserteilung an in Kraft tritt. Wann die Fortsetzung der Gürtelbahn nach Friedrichshafen erfolgen kann, ist noch ungewisser, da Württemberg von dem Staatsvertrag fern gehalten und eine besondere Vereinbarung mit ihm nicht getroffen worden ist; die Ringthalbahn ist erst zum kleinen Theil gebaut und bedarf zu ihrer Vollendung noch längerer Zeit; für den Bau der Ulm-Nadolfzeller Bahn sind in dem badisch-württembergischen Staatsvertrag vom Jahr 1865 acht Jahre in Aussicht genommen und für die Innsbruck-Feldkircher Bahn, welche die Gürtelbahn mit ihrer Abzweigung nach Feldkirch zur Voraussetzung hat, ist zur Stunde von der österreichischen Regierung unsers Wissens noch gar kein Beschluß gefaßt.

So stehen die Zeitbedingungen für die internationale Bedeutung der Bahn, welche zu gleicher Zeit der Maßstab ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit für Baden ist; und was den Kanton Thurgau selbst anbelangt, so haben wir in dem ganzen reichhaltigen Aktenmaterial vergeblich nach einer Stelle gesucht, in welcher die für die Erstellung derselben nöthige Bauzeit näher berührt und als wichtig hervorgehoben worden wäre. Nur das Gutachten des Herrn Oberbaurath von Klein spricht sich darüber im Allgemeinen aus, indem er sagt: „Nach meinem Dafürhalten liegt vorerst ein Bedürfnis für den Bahnbau weder auf der ganzen Linie Norschach-Konstanz, noch auf der bloßen Strecke zwischen Norschach und der Nordostbahn vor. Der dermalige Verkehr auf dieser Route reicht lange nicht hin, auch nur die Kosten des Betriebs einer Eisenbahn aufzubringen. Die kantonale Regierung dürfte daher für jetzt kaum Veranlassung haben, hier die Initiative zu ergreifen oder sonst fördernd auf das bezügliche Bauunternehmen einzuwirken.“

Wenn Baden an der Erstellung einer Linie auf schweizerischem Gebiete sich mit über der Hälfte der nöthigen Summe theilhaftig, so thut es das jedenfalls nicht aus Freundschaft für die Schweizer, hat es doch die Theilhaftigkeit an einer Bahn von Stählingen über Schleithelm nach Beringen rundweg abgelehnt, sondern weil klare, bedeutende Interessen es dazu veranlassen.

So lange von Konstanz oder Radolfzell der Weg über Morsbach und Feldkirch der nächste Weg zum Brenner ist, so lange bleiben jene Interessen für Baden fest und gebieterisch und ein paar Monate Aufschub können daran nichts ändern. Die Verbindung auf dem jenseitigen Ufer des Bodensees wird und muß Baden früher oder später jedenfalls herstellen; aber nichts desto weniger bleibt die Erstellung von Konstanz-Romanshorn für Baden ein Interesse erster Klasse. Immer wird es der Hauptbetheiligte an dieser Bahn sein, und die fortschreitende Entwicklung möchte die dafür votirte Summe eher mehren als mindern. Wer die badischen Anschauungen in dieser Frage aus authentischer Quelle näher kennen lernen will, dem empfehlen wir die Einsicht des Berichts der badischen Budgetkommission über das Eisenbahnbudget für die Periode 1866 und 1867, Seite 49, und entsehen demselben, um zu zeigen, daß badischerseits eine Erledigung der Sache inner der genannten Periode als absolut sicher und nothwendig nicht vorausgesetzt worden ist, nur den einen Satz: „Von der Summe (nämlich der zu „votirenden Fr. 1,600,000) käme voraussichtlich höchstens ein „kleiner Theil in dieser Periode zur Verwendung.“

Angesichts dieser Verhältnisse darf die Bundesversammlung wohl mit einiger Ruhe die Sache überlegen und behandeln. Weder sind die Interessen der Eidgenossenschaft an der Erstellung der fraglichen Bahn so eminent theilhaftig, noch ist so große Gefahr beim Verzuge, daß es geboten wäre, der möglichen Erledigung der Streitfrage auf dem Wege der Ausgleichung zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft entgegenzutreten und summarisch so oder anders einzuschreiten.

Kommt eine Verständigung zu Stande, so nimmt übrigens die Sache einen raschen Verlauf. Die Konzession wird vom Kanton Thurgau ertheilt und wir beantragen Ihnen für diesen Fall, um keine unnöthige Verschiebung eintreten zu lassen, dem Bundesrath, wie dies auch schon früher wiederholt geschehen ist, die Vollmacht zu geben, der Konzession die Genehmigung zu ertheilen, unter den üblichen Bedingungen und mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Konzession erst nach Ratifikation des mit Baden abzuschließenden Staatsvertrages in Kraft treten werde. Kann dagegen eine Ausgleichung nicht erzielt werden, so wird Ihnen alsdann der Bundesrath über das in diesem Falle ohne Zweifel aufrecht erhaltene Zwangskonzessionsgesuch in Ihrer nächsten Sitzung definitiven Antrag vorzulegen haben.

Warum wir unter allen Umständen einen Vertrag mit Baden für notwendig erachten, haben wir oben schon berührt und übrigens in der Botschaft, welche wir unter dem 30. Oktober 1865 über die Konzession für eine Eisenbahn von Korschach nach Romanshorn an Ihre hohe Behörde zu richten die Ehre hatten, bereits einläßlich erörtert. *)

Wie Sie aus dem unsern Erörterungen vorausgeschickten Aftenantrage ersehen, machte das Seethalbahnkomite in seiner Eingabe vom 25. November 1866 selbst darauf aufmerksam, daß vor dem definitiven Abschlusse der Konzessionsangelegenheit mit Baden verschiedene Verhältnisse zu ordnen und wohlberichtigte Interessen der Schweiz zu wahren sein werden. Außer denjenigen Fragen, welche mit dem Zoll-, Post- und Telegraphendienst zusammenhangen, für deren Behandlung der Staatsvertrag vom 27. Juli/11. August 1852 ein maßgebendes Präcedent sein dürfte, hebt es als besondere Desiderien, deren Beachtung gewünscht und deren Realisirung erstrebt werden müsse, hervor: erstens die Möglichkeit des Anschlusses einer allfällig von Schaffhausen oder aus dem untern Thurgau herkommenden Linie an die Seethallinie, zweitens die Konzession für die Erstellung einer vom Kloster Kreuzlingen aus direkt nach dem Bahnhof in Konstanz anzulegenden 40' breiten Landstraße, drittens die Bewilligung der Anlage von Schienengeleisen aus dem Bahnhofe Konstanz nach den Niederlagshäusern, welche mit Zustimmung des Bundes auf schweizerischem Gebiete im Interesse des internationalen Verkehrs aufgeführt werden dürften. Die Regierung von Thurgau ihrerseits erklärt mit Schreiben vom 31. Dezember 1866, daß sie mit den Anregungen des Seethalkomitees nicht einig gehe, weil sie durch deren Realisirung die Interessen des Kantons als keineswegs befriedigt und gewahrt erachten könne. Und der große Rath von Thurgau endlich fügt seinem Beschlusse vom 22. Januar 1867 den besondern Artikel bei, es seien für den Fall der Ertheilung der Konzession die Hoheitsrechte des Kantons im Allgemeinen, sowie speziell die Wahrung seiner Interessen rüchichtlich der Bau-, Verkehrs- und Anschlußverhältnisse ausdrücklich vorbehalten.

Zu diesen Vorbehalten sind die ernstesten Gründe vorhanden. Wir haben eine Bahn vor uns, auf deren Bau, Betrieb und Verwaltung, offiziellen Kundgebungen zufolge, die großherzoglich badische Regierung bestimmten Einfluß nehmen will, wie sie dies schon durch die bedeutende Staatssubvention bezüglich ihrer Erstellung thut, eine Bahn, durch welche, wenn nicht zur rechten Zeit Fürsorge getroffen wird, abgesehen von ihren allgemeinen Konsequenzen, gewissen besondern Interessen in höchst nachtheiliger Weise präjudizirt werden kann. Würden nicht schon die gewöhnlichen Grundsätze der Vorsicht darauf führen, so müßten uns ge-

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1865, Band III, Seite 851.

machte Erfahrungen veranlassen, diese Interessen nicht einfach der spätern wohlwollenden Berücksichtigung des wenn auch befreundeten Nachbarstaates anzuvertrauen, sondern sie zu einer Zeit in Rechte zu verwandeln, wo wir in dem Falle sind, selbst bedeutende Rechte zu gewähren.

Seit der Note der großherzoglich badischen Regierung vom 29. September 1865, worin uns mitgetheilt wurde, daß ihrerseits „keine Veranlassung vorliege, mit dem schweizerischen Bundesrathe wegen des Baues einer Bahn von Konstanz nach Romanshorn in Unterhandlungen einzutreten, da es nicht in der Absicht der großherzoglichen Regierung liege, diese Bahn auf Staatskosten herzustellen; werde die Konzession dafür von den betheiligten Regierungen ertheilt, so bleibe es der Aktiengesellschaft überlassen, mit der badischen Bahnverwaltung sich hinsichtlich des Anschlusses der Romanshorn-Konstanzerbahn an die badische Bahn bei Konstanz zu verständigen und in einem zwischen den beiden Bahnverwaltungen abzuschließenden Vertrag des Nähern zu bestimmen,“ seit dieser Note sind unsererseits weitere Schritte nicht geschehen. Wird aber in Folge einer allfälligen Verständigung zwischen Thurgau und der Nordostbahngesellschaft die Konzession ertheilt, so werden wir im Falle sein, nochmals eine Anfrage zu stellen. Ob dannzumal seitens der großherzoglich badischen Regierung der in der angeführten Note ausgesprochene Standpunkt, welcher die Möglichkeit gewähren sollte, jeder Verhandlung mit dem Kanton Thurgau, beziehungsweise dem Bundesrath ausweichen zu können, noch wird festgehalten werden wollen, ist zu gewärtigen. Wir haben Gründe, dies nicht anzunehmen, vielmehr zu hoffen, daß ein beide Theile befriedigender Vertrag zu Stande kommen und die ganze Angelegenheit noch vor Jahreschluß zur definitiven Erledigung führen werde.

Wir schließen hiemit unsere Auseinandersetzung und beehren uns, gestützt auf die dargelegten Gründe, Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme zu empfehlen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

eines Begehrens des thurgauischen Seethalkomites, d. d. 25. November 1866, um Ertheilung der vom Großen Rathe von Thurgau verweigerten Konzession für die Linie Romanshorn-Konstanz durch die Bundesversammlung;

der Vernehmlassung des Kantons Thurgau, d. d. 31. Dezember 1866;

der Eingabe der Direktion der Nordostbahngesellschaft, d. d. 17/23. Mai 1867;

einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juni 1867;
in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. In das vom Seethalkomite gestellte Zwangskonzeßionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten.

Art. 2. Für den Fall, daß der Kanton Thurgau sich mit der Nordostbahngesellschaft vereinbaren und in Folge dessen in nächster Zeit mit einem Konzeßionsgesuch für die fragliche Linie einlangen sollte, ist der Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demselben im Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen.

Art. 3. Der Bundesrath ist beauftragt, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußverhältnisse zu unterhandeln und sachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag abzuschließen, in der Meinung, daß die Konzeßion erst mit der Genehmigung dieses Staatsvertrages in Kraft treten soll.

Art. 4. Für den Fall, daß eine Beseitigung des Hindernisses auf dem Wege der Verständigung nicht erzielt werden sollte, wird der Bundesrath der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung weitem Bericht und Antrag vorlegen.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, den 24. Juni 1867.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

C. Fornerod.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schieß.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend das Begehren des thurgauischen Seethal-Komites um Ertheilung einer Zwangskonzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz. (Vom 24. Juni 1867.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1867
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.07.1867
Date	
Data	
Seite	283-312
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 499

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.