Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band I.

N^{ro}. 18.

Mittwoch, den 13. April 1853.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Botschaft

des

schweizerischen Bundesrathes an die beiden gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend die Rekursbeschwerde der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen einen vom Großen Rathe des Kantons Thurgau vom 8. Januar 1853 gefassten Beschluß.

(Vom 27. Jänner 1853.)

Lit.

Der hohe Nationalrath hat am 13. Jänner dem Bundesrathe eine Rekursbeschwerde des St. Gallisch-Appenzellischen Verwaltungsrathes gegen einen Beschluß des Großen Rathes des Kantons Thurgau vom 8. Jänner, betreffend den Durchpaß für eine projektirte Eisen-

bahn durch den letztgenannten Kanton überwiesen, mit der Einladung, noch im Laufe der gegenwärtigen Session darüber Bericht zu erstatten.

In der Zwischenzeit unterstellte das Baudepartement, dem die Angelegenheit zugewiesen worden war, die ihm zu Gebote stehenden unvollständigen Materialien einer Expertenprüfung. Hierauf mußte sich dasselbe beschränken; es fehlte die Zeit, um diese gehörig zu vervollständigen.

Der daherige Bericht vom 23. Jänner war das Ergebniß dieser Expertise; derselbe spricht sich mit Entschiedenheit für die Linie Wyl=Eschlikon=Elgg (schwarz bezeichnet) aus, für welche von dem St. Gallisch-Appenzellischen Verwaltungsrathe eine Konzession verlangt worden war, gegenüber einer Linie Oberhofen=Wittenwyl=Elgg (blau bezeichnet), über welche ein Profil von dem Thurgauischen Ingenieur Frevet vorlag.

Mittlerweile war die Antwort der Thurgauischen Regierung vom 22. Jänner eingekommen, und es wurde dieselbe am 24. dem Baudepartement überwiesen. Aus dieser Antwort war zu entnehmen, daß thurgauischer Seits theilweise von der letztern Linie abgewichen war und man nun eine Linie Wyl=Oberhofen=Wyl=hof=Elgg (blau und roth bezeichnet) im Auge habe.

Diese neue Linie wurde nun der Prüfung des schweizerischen Eisenbahnbüreau übermittelt. Das daherige Befinden vom 26. Jänner liegt vor.

Außer den genannten Akten ist dem Baudepartement zugekommen:

- a. ein Schreiben von Landammann und Kleinen Rath des Kantons St. Gallen an die h. Bundesver-

sammlung vom 23. Jänner, zur Unterstützung der Wyl=Eschlikon=Elgglinie;

- b. zu Gunsten der gleichen Linie: Petitionen der thurgauischen Gemeinden Wallenwyl, Sirnach, Balterzwyl, Bichelsee, Guntershausen und Ettenhausen;
- c. für die gleiche Linie eine Petition von Seite des von der Kaufmannschaft von Winterthur bestellten provisorischen Eisenbahnkomite, unterstützt durch die Unterschriften von 33 der angesehensten Handlungshäuser der genannten Stadt.

Aus diesen Akten geht Folgendes hervor:

- 1) Der Verwaltungsrath der St. Gallisch=Appenzellischen Eisenbahngesellschaft wählte die Linie Wyl=Eschlikon=Elgg.

Schon die Wahl dieser Linie von Seite des Verwaltungsrathes spricht für die Zweckmäßigkeit derselben; es erhellet aber, auch aus den Vorlagen, daß die eingeschlagene Richtung allen andern projektirten Linien gegenüber die natürlichste und wohlfeilste sei, bessere Steigungen gibt, Gegenden mit größerer Bevölkerung berührt, eine bequeme Verbindung mit dem Turben- und Löfthäl darbietet, ohne deswegen die Verbindung mit den verschiedenen thurgauischen Gebietstheilen zu opfern. Zum Beweis dessen kann angeführt werden, daß die Station Elgg nur $1\frac{6}{10}$ Stunden (8 Kilom.) von Frauenfeld entfernt ist.

- 2) Hinwieder scheint der hohe Stand Thurgau, nach vielen Schwankungen, die Linie Wyl=Dberhofen=Wylhof=Elgg vorziehen zu wollen; es bemerkt übrigens dieser hohe Stand, daß diese Expertenuntersuchung noch nicht als vollendet zu betrachten sei.

Diese Linie berührt wenige thurgauische Ortschaften und führt, nach der Konfiguration des Planes zu schließen, durch eine ziemlich unwirthbare Gegend.

Statt der von St. Gallen angenommenen Normalsteigung von 1 % muß hier eine Steigung von $1\frac{1}{4}$ % überwunden werden.

Das Terrain ist sehr coupirt und mehrere Tobel werden große Schwierigkeiten darbieten. Auch wird der Murgübergang, wegen bedeutenden Dammarbeiten, auf dieser Linie größere Kosten verursachen. Der Vortheil, den diese Linie in Beziehung auf geringere Länge gewährt, wird durch größere Steigungen zu theuer erkauft.

- 3) Es wird dem hohen Stande Thurgau vorgeworfen, die Untersuchung und der Entscheid über das fragliche Konzessionsbegehren sei auf ungebührliche Weise verzögert worden.

Hierüber ist zu bemerken, daß in gewöhnlichen Zeiten und nach dem gewöhnlichen Geschäftsgang dieser Vorwurf als zu weit gehend hätte bezeichnet werden müssen; daß aber gegenwärtig, und es läßt sich das selbst von Thurgau in Beziehung auf die Romanshorn-Bahn sagen, in Abweichung von dem gewöhnlichen Geschäftsgange, mit einer solchen Hast gearbeitet wird, daß dieser gegenüber allerdings der etwas schleppende Gang in Beziehung auf die fragliche bestrittene Strecke auffallen mußte. Dazu kam, daß die h. Bundesversammlung, der Eisenbahnen wegen, auf den 10. Jänner einberufen ward und die klagende Gesellschaft zusehen mußte, wie ihr Konkurrent auf der Romanshornlinie vorwärts gieng.

Von diesen Betrachtungen geleitet, sprechen wir uns mit Entschiedenheit zu Gunsten der St. Gal

Nsch=Appenzellischen Eisenbahngesellschaft aus und gehen zur Frage über, wie das waltende Hinderniß beseitigt und für die genannte Gesellschaft möglichst un- schädlich gemacht werden könne.

Im Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen, d. h. die Konzessionen selbst zu ertheilen auf den Fall,

- 1) daß ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigern sollte, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder
- 2) daß ein Kanton sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte.

Hiebei muß man sich demgemäß folgende Fragen stellen und beantworten:

- 1) Ist die vorgeschlagene Bahn im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben?
Wenn das Gegenteil behauptet würde, was aber nicht geschieht, so könnte einfach auf die Industrie von St. Gallen und Appenzell, so wie auf den Markt von Rorschach aufmerksam gemacht werden.
- 2) Will Thurgau diese Bahnstrecke selbst erstellen?
Die einfache Verneinung dieser Frage wird wol keinen Widerspruch finden.
- 3) Verweigert oder erschwert Thurgau den Bau in erheblichem Maße?

Eine bestimmte Verweigerung liegt nicht vor, wol aber eine sehr erhebliche Erschwerung. Wir berufen uns auf das Gesagte.

- 4) Sind besondere Verhältnisse vorhanden, die Thurgau nöthigen, eine andere Richtung als die angegebene zu fordern?

Wenn das Schicksal der Romanshornbahn noch zweifelhaft wäre, so würde allerdings Thurgaus Konvenienz bei dieser Frage von größerem Gewichte sein. Nun aber ist der große Zweck des Kantons Thurgau erreicht und es handelt sich nun nur noch darum, ob zu Gunsten anderer Kantone eine zweite, für den Unternehmer günstige, für Thurgau nicht ungünstige Linie versperret werden könne.

- 5) Soll der Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 sofort in Anwendung gebracht und die Konzeption von der hohen Bundesversammlung ausgesprochen werden?

Wenn kein anderes Mittel vorhanden wäre, diese Angelegenheit vorwärts zu bringen, und wenn nicht Anzeichen vorlägen, es werde der h. Stand Thurgau in eidgenössischem und freundnachbarlichem Sinne, da jetzt sein Hauptzweck erreicht ist, von sich aus den Ansprüchen der St. Gallisch-Appenzellischen Gesellschaft entsprechen, so würden wir eher dieses äußerste Mittel anrathen, als sich mit der nächsten Bundesversammlung im Monat Juli vertrösten zu lassen und zu vertrösten; so aber glauben wir, es genüge, wenn die Bundesversammlung ihre Ansicht ausspreche, wie sie den mehrerwähnten §. 17 angewendet wissen wolle und gleichzeitig dem Bundesrath die Vollmacht ertheile, nöthigenfalls in der Sache zu handeln.

Wie wir bereits anzudeuten die Ehre hatten, ist die Linie Wyl-Eschlikon-Elgg als diejenige zu betrachten, welche am meisten den verschiedenen Bedürfnissen, die hier in Frage kommen, zu entsprechen vermag. Zu

dieser Ueberzeugung führen die vorhandenen Eingaben, so wie die Planzeichnungen, welche den Deduktionen angefügt sind. Es dürfte sich aber auch der h. Stand Thurgau um so bereitwilliger finden lassen, in freundnachbarlichem, wahrhaft eidgenössischem Sinne den Reklamationen der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gebührende Rechnung zu tragen, als die jenseitigen Interessen durch die seit dem 8. Januar eingetretenen Verhältnisse durch die so glücklich gesicherte Zürich-Romanshornbahn als vollständig gewahrt zu betrachten sind.

Hinwieder aber läßt es sich nicht läugnen, daß die Interessen der St. Gallisch-Appenzellischen Gesellschaft eine Lösung der hier obschwebenden Frage dringend erheischen, und daß der Reklamant nicht zugemuthet werden kann, mit einem definitiven Entschelde in dieser Lebensfrage auf die nächste ordentliche Session der Bundesversammlung sich vertrösten zu lassen.

Im Hinblick auf diese Umstände erlauben wir uns, Ihnen das hier angeschlossene Dekret zur Würdigung zu unterstellen, indem wir gleichzeitig diesen Anlaß benutzen, um Sie, Tit., unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. Jänner 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:
(Folgen die Unterschriften.)

Entwurf eines Beschlusses

über

die Reklamation der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, den Durchgang ihrer projektirten Bahn durch thurgauisches Gebiet betreffend.

(Vom 27. Jänner 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Prüfung einer Reklamation der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen den Beschluß des Großen Rathes des Kantons Thurgau vom 8. I. M., betreffend die Leitung der projektirten Eisenbahn von Wyl über thurgauisches Gebiet bis an die zürcherische Kantonsgränze;

nach Würdigung der in dieser Angelegenheit vorgelegenen weitem Aktenstücke, und

nach Einsicht eines Vorschlages des Bundesrathes,
in Erwägung,

daß aus den Vorlagen sich ergibt, es sei die Linie Wyl-Eschlikon-Elgg die geeigneteste, um den verschiedensten Bedürfnissen zu entsprechen;

in Erwägung,

daß seit dem letzten Beschlusse des Großen Rathes des Kantons Thurgau vom 8. I. M. die dortigen Verhältnisse in Eisenbahnsachen sich wesentlich geändert haben, und daß namentlich durch Sicherung der Zürich-Romanshornbahn die Interessen dieses Kantons gewahrt sind;

in Erwägung,

daß jedoch die Interessen des St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahnprojektes die möglichste Beschleunigung in gebieterischer Weise fordern,

beschließt:

Der h. Stand Thurgau wird eingeladen, der oben angedeuteten Eisenbahnlinie während der nächsten Session seines Großen Rathes und jedenfalls inner Monatsfrist die Konzession zu ertheilen.*)

Also der h. Bundesversammlung vorzulegen beschlossen,
Bern, den 27. Jänner 1853.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
(Folgen die Unterschriften.)

*) Vergl. aml. Gesetzesammlung Band III, Seite 318.

Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an die beiden gesezgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend die Rekursbeschwerde der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen einen vom Großen Rathe des Kantons Thurgau vom 8. Januar

...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.04.1853
Date	
Data	
Seite	633-641
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 122

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.