

www.e-rara.ch

**Kommissionalberichte betreffend das Begehren des thurgauischen
Seethalkomites um Ertheilung einer Zwangskonzession für den Bau
und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz**

Schweiz, Bundesversammlung Nationalrat

[Bern], [1867]

Kantonsbibliothek Thurgau

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-117235>

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [\[Link\]](#)

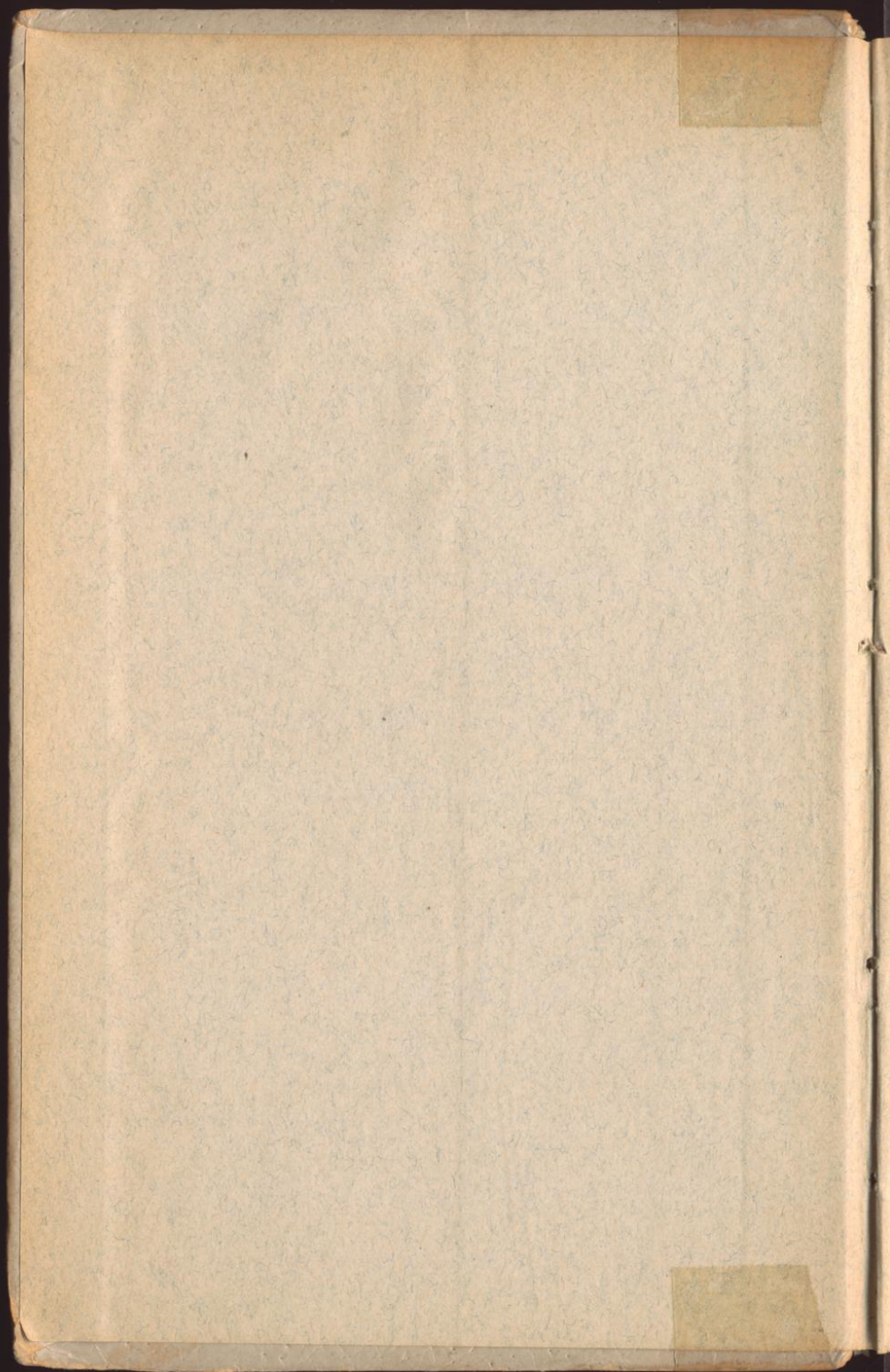
Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [\[Link\]](#)

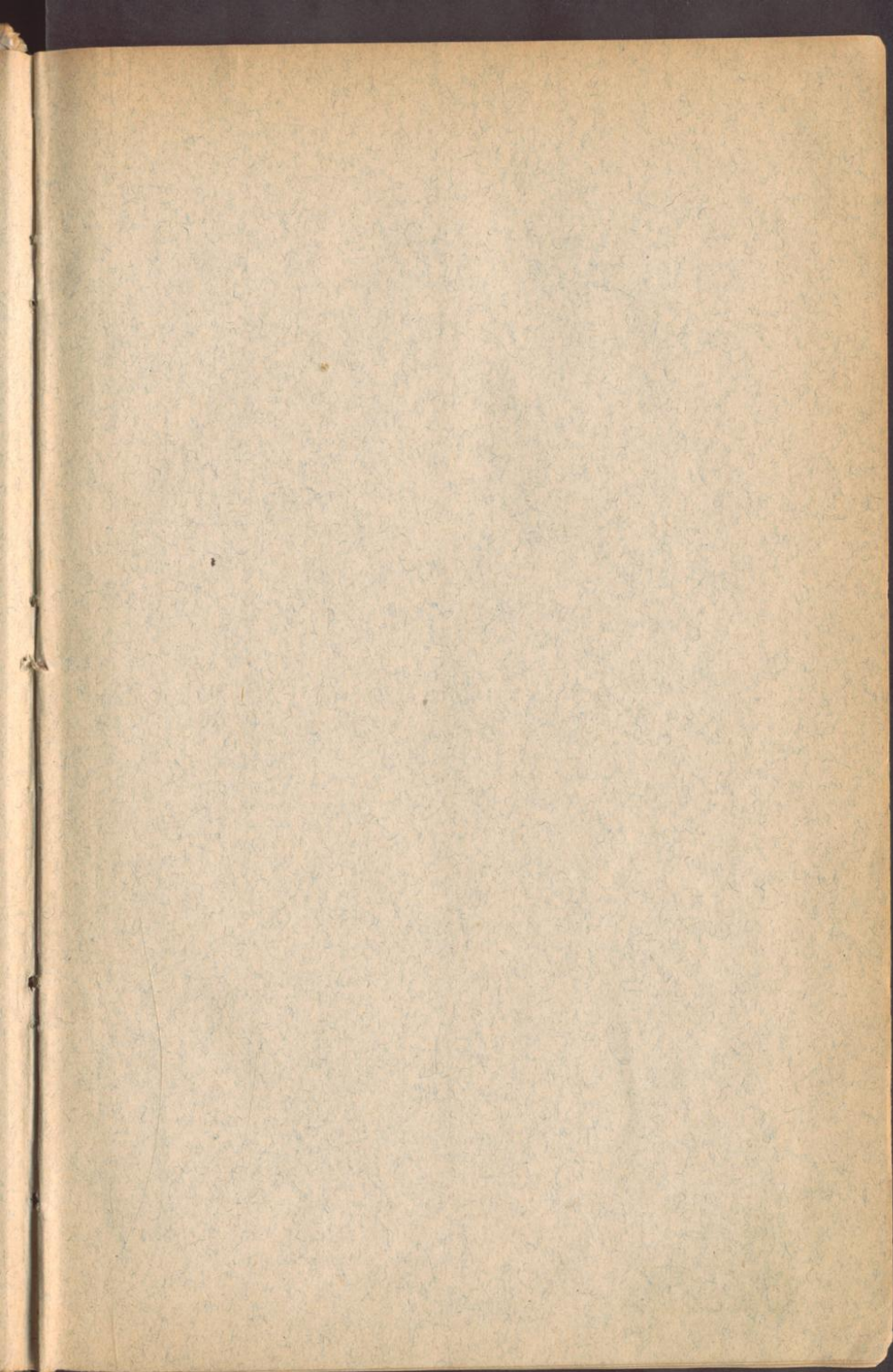
Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [\[Link\]](#)

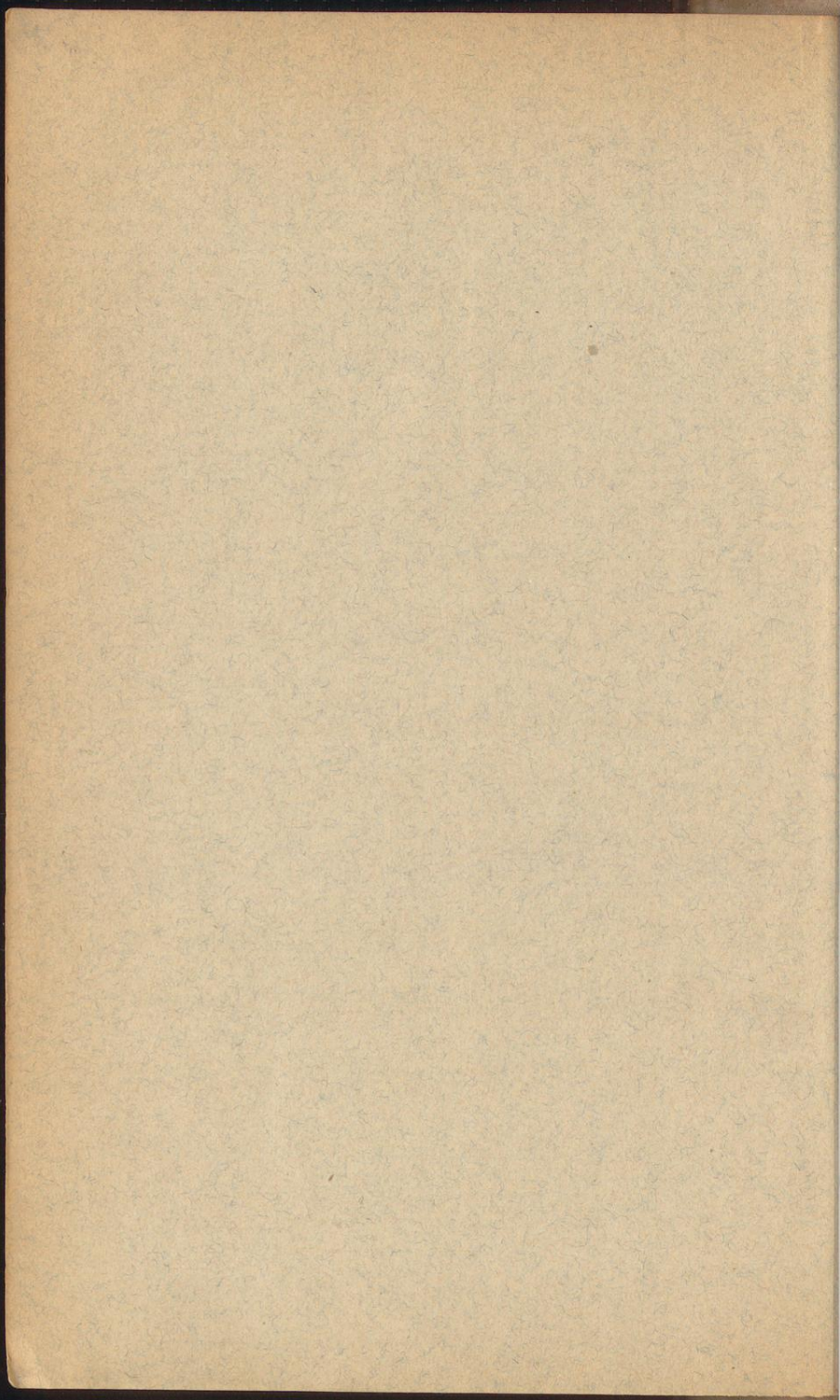
Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [\[Link\]](#)

L

80b







L 81 a / 1



Kommissionalberichte

betreffend

das Begehren des thurgauischen Seethalkomitees um Ertheilung einer ZwangskonzeSSION für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz.

I. Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission.

(Vom 11. Juli 1867.)

Tit.!

Die thatsächlichen Verhältnisse, welche bei Beurtheilung dieses Begehrens in Berücksichtigung gezogen werden müssen, sind in der bundesräthlichen Botschaft so ausführlich auseinander gesetzt, daß wir sie als bekannt voraussetzen dürfen. Wir beschränken uns daher auf die nothwendigsten Mittheilungen.

Im Mai 1864 reichte das thurgauische Seethal-Komite der Regierung des Kantons Thurgau zu Händen des Großen Rathes ein KonzeSSIONsbegehren ein für die Bodenseebahn Konstanz-Romanshorn-Norschach, worin der Wunsch ausgesprochen wurde:

- a. Es möchte der Große Rath behufs Ertheilung der Eisenbahn-KonzeSSION für die Seethallinie Konstanz-Romanshorn-Norschach in Unterhandlung mit ihm eintreten, um die nöthigen Vorlagen

2700

33747

dafür zur Behandlung der Sache in der ersten Sommersitzung des Großen Rathes zu machen.

- b. Falls er in Rücksicht auf frühere Verträge des Kantons mit der schweizerischen Nordostbahn — obwohl dieselben die bundesrechtliche Genehmigung nicht gefunden haben — den Kanton so als gebunden erachten sollte, daß er die Konzession von sich aus nicht ertheilen könne, die beförderliche Uebermittlung der Akten an den Tit. Bundesrath verfügen, damit derselbe das Gesuch um Ertheilung der Konzession der h. Bundesversammlung bei ihrem dießjährigen ordentlichen Zusammentritte zur Entscheidung nach Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorlege.

Dieses Gesuch erledigte sich durch den Beschluß des Großen Rathes von Thurgau vom 21. Februar 1865, wonach der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Norschach ertheilte, in das Gesuch des Seethal-Komite's dagegen um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konstanz über Romanshorn nach Norschach, beziehungsweise Konstanz-Romanshorn, im Hinblick auf den Art. 3 des Konzessions-Vertrages vom 8. Dezember 1852 nicht eintreten zu können erklärte.

Unterm 7. Juni 1865 wurde sodann die zwischen der Regierung von Thurgau und der schweizerischen Nordostbahn vereinbarte Konzession genehmigt und zugleich der Regierungsrath eingeladen, die oben bezeichnete Konzession der h. Bundesversammlung vorzulegen, in dem Sinne, daß über deren Genehmigung und das in Aussicht gestellte Zwangs-Konzessionsbegehren für die Strecke Konstanz-Romanshorn, beziehungsweise über die Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonath 1852, zum Zwecke der Herbeiführung einer durchgehenden Linie Konstanz-Norschach über Romanshorn oder Amriswyl die Beschlußfassung gleichzeitig erfolge.

In Folge zahlreicher Petitionen wurde dieser Beschluß, wodurch der Große Rath des Kantons Thurgau gegen seinen eigenen Kanton die eidgenössische Intervention angerufen hatte, unterm 5. September 1865 wieder dahin modifizirt, daß die Konzession bloß auf eine Bahn Romanshorn-Norschach beschränkt, das Zwangskonzessionsgesuch dagegen fallen gelassen wurde. Ein Antrag, den Regierungsrath einzuladen, in geeigneter Weise dahin zu wirken, daß das untere Theilstück Romanshorn-Konstanz ebenfalls beförderlich ausgeführt werde, wurde sogar, mit 55 gegen 47 Stimmen, verworfen.

Ohne nur ein neues förmliches Konzessionsgesuch und einen neuen Konzessionsentwurf für die Linie Romanshorn-Konstanz dem Großen Rathe des Kantons Thurgau einzureichen, wandte sich das Seethal-Komitee unterm 25. November 1866 an den h. Bundesrath und bezeichnete als Zweck seiner Eingabe, die h. Behörde in Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 um die benötigte Konzession für die Erstellung des Theilstücks Romanshorn-Konstanz anzugehen und sie gleichzeitig zu bitten, daß sie die für den Anschluß des Schienenweges an die in Konstanz ausmündenden Großherzoglich badischen Eisenbahnen erforderlichen Unterhandlungen einleite und betreibe.

Die Begründung dieses doppelten Begehrens können wir füglich übergehen, da sie in der bundesrätlichen Botschaft hinlänglich enthalten ist.

Wenige Tage später (10. Dezember 1866) langte eine Petition des für die Untersee- und Rheingegenden bestellten Comité's ein, worin dasselbe verlangte, daß die Fortsetzung der Badischen Bahn von Konstanz in die Schweiz, um die es sich in Wahrheit 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.

Dieser Petition schließt sich eine fernere Eingabe der nämlichen Gegend vom 26. Juni 1867 an, worin die Ueberzeugung ausgesprochen wird, daß für die Entstehung von Zweigbahnen von der Rheinthalbahn aus, von Singen-Stein und von hier aus nach Frauensfeld-Wyl und aufwärts nach Kreuzlingen durch die untere See- und Rheingegend, sowie nach dem untern Thurgau, durchaus keine Möglichkeit mehr bestehen wird, sofern nicht das Anschlußrecht derselben an den badischen Eisenbahn-Knotenpunkt Singen gesichert wird.

Die Petenten stellen daher an den Bundesrath zu Händen der Bundesversammlung das

G e s u c h :

1. Den Anschluß der badischen Bahn in Kreuzlingen nach Romanshorn nicht zu gestatten, so lange nicht das Anschlußrecht für einmündende schweizerische Bahnen ebenfalls gesichert sein wird, und
2. Für die Fortsetzung einer Eisenbahn von Konstanz-Kreuzlingen nach Romanshorn überhaupt keine Konzession zu erteilen, bis die Anschlußverhältnisse mit Baden durch Staatsvertrag vorgehend geregelt sein werden.

Unterm 3. Dezember 1866 wurde die Eingabe des Seethal-Komitee's der Regierung des Kantons Thurgau mitgetheilt, worauf sie unterm 31. gleichen Monats antwortete: daß die kantonalen Behörden sich

infolge der mehrerwähnten, gegenüber der Nordostbahn eingegangenen Verpflichtungen, nicht als befugt erachten können, bezüglich der angestrebten Eisenbahn zur Zeit eine Verfügung zu treffen. Die Regierung müsse es daher den Bundesbehörden anheimgeben, 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 erteilt werden könne, zu entscheiden, wobei sie jedoch nicht unterlassen wolle, beizufügen, daß von einem erheblichen Theile der thurgauischen Bevölkerung die Bestrebungen für die Erstellung fraglicher Bahnlinie mit Beifall würde 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 KonzeSSIONS-Urkunde bis anhin 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.

Schließlich sprach die Regierung den Wunsch aus, es möchte ihr Gelegenheit gegeben werden, behufs Wahrung der in Frage stehenden erheblichen kantonalen Interessen, sich bei allen weiteren Verhandlungen in dieser Angelegenheit und namentlich bei allfälligen Konferenzen zu betheiligen. Das Seethal-Komitee ersuchte hierauf den Bundesrath, diese Eröffnungen der Regierung von Thurgau nicht als Standesvotum anzusehen, bevor der Große Rath seine maßgebenden Beschlüsse gefaßt haben werde. Zugleich sandte es eine Anzahl Exemplare des schon von 1864 datirenden Entwurfes einer KonzeSSIONS-Urkunde für die ganze Linie Norschach-Romanshorn-Konstanz ein, und bestätigte hiedurch die Behauptung der Regierung, daß für die Linie Romanshorn-Konstanz ein besonderer KonzeSSIONS-Entwurf weder früher noch jetzt eingereicht worden sei.

Am 22. Januar l. J. faßte nun der Große Rath des Kantons Thurgau folgenden Beschluß:

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 Art. 3 des unterm 8. Dezember 1852 mit der Nordostbahn-Direktion abgeschlossenen Vertrages auf das KonzeSSIONSbegehren des Seethalkomitee's nicht eingetreten sei.

- b) derselbe jedoch das Interesse des Kantons Thurgau bei der Ausführung der Linie Konstanz-Romanshorn im höchsten Grade als betheiligt, und
- c) nach Maßgabe der veränderten Eisenbahn-Verhältnisse das Zustandekommen obiger Linie für ein dringendes internationales Bedürfnis 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.

Die Regierung von Thurgau beschränkte sich auch jetzt auf die Uebersendung dieses Beschlusses und scheint namentlich eine einläßliche Behandlung des gestellten Gesuches als außer ihrer Aufgabe liegend angesehen zu haben. Dabei wiederholte sie indessen den Wunsch, sich bei allen bezüglich dieser Angelegenheit anzuordnenden Unterhandlungen durch eine Abordnung vertreten lassen zu können.

Als der Nordostbahn die Eingabe des Seethalkomite's vom 25. November 1866 und der Beschluß des Großen Rathes vom 22. Januar 1867 zur Bernehmlassung mitgetheilt wurde, setzte sie eine gütliche Beilegung der obwaltenden Anstände in Aussicht und sprach den Wunsch aus, es möchten Besprechungen zwischen Abordnungen der Regierung von Thurgau und der Nordostbahn zum Zweck der Anstrengung einer Verständigung veranstaltet werden.

Der Bundesrath entsprach diesem Begehren und berief eine Konferenz von Abgeordneten der Nordostbahn und der thurgauischen Regierung nach Bern. Dieselbe fand statt den 11. April und nach der bundesrätlichen Botschaft sowohl als nach der Antwort der schweizerischen Nordostbahn erklärte sich die Abordnung der letztern bereit, auf das ihr vertragsmäßig zugesicherte Ausschlußrecht zu verzichten, falls der Kanton Thurgau sich entweder mit einer Summe von Fr. 250,000 bei der Unternehmung einer Gotthard-Eisenbahn betheilige oder eine Subvention von circa Fr. 300,000 an die Herstellung einer Traject-Anstalt 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 haulichen Veränderungen an dem Hafen von Romanshorn sichere. Im Fernern verlangte die Direktion der Nordostbahn - ob der Kanton Thurgau sich für die eine oder die andere dieser beiden Leistungen erkläre - die Einräumung des Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange, als der Nordostbahn-Gesellschaft der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugesichert worden ist.

Der bundesrätliche Bericht nimmt an, es habe nicht ohne Grund erwartet werden können, daß diese Vorschläge zu einer gütlichen Verständigung in dieser Angelegenheit wenigstens den Weg bahnen dürften. Aus den Akten geht ferner hervor, daß dieselben auch von den thurgauischen Abgeordneten günstig aufgenommen und der Regierung zur nähern Prüfung empfohlen worden sind. Indessen erachtete es nun die Regierung aus Gründen, welche wir nicht zu erörtern haben, für angemessen, diese Vorschläge nicht der obersten Landesbehörde, sondern einer weitern von ihr zusammenberufenen Kommission vorzulegen. Die Mehrheit derselben sprach sich gegen die Vorschläge der Nordostbahn aus und durch Schreiben vom 17. April gab nun die Regierung von Thurgau dem h. Bundesrath zu Händen 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“. Gründe dieser Ablehnung wurden keine angegeben und eben so wenig irgend welche Gegenvorschläge gemacht.

Diesen Bescheid hatte der Bundesrath nach den vorangegangenen Unterhandlungen und Verhandlungen nicht erwartet; da indessen der Ausöhnungsversuch nun vorläufig wenigstens als vollständig gescheitert betrachtet werden mußte, so über sandte er das erhaltene Schreiben, der Direktion der schweizerischen Nordostbahn, mit der Einladung, sich über dasselbe auszusprechen und sich über das Begehren des Seethalkomite's selbst vernehmen zu lassen.

Die Nordostbahn hat dieser Einladung Folge geleistet durch Ein- sendung eines vom 17. Mai datirten Memoriales, welches nicht nur bei den Akten liegt, sondern auch durch den Druck vervielfältigt und den Mitgliedern der Bundesversammlung zugesandt worden ist. In diesem sorgfältig und gründlich ausgearbeiteten Aktenstücke lehnt die Nordostbahn die Uebernahme des Baues und Betriebes der Konstanzerlinie ab und unterwirft sodann die vom Seethalkomite verlangte Zwangskonzeßion einer eingehenden Prüfung, deren Schluß dahin geht, es erscheine die Ertheilung derselben sowohl vom Standpunkte des Rechts als von demjenigen der Würde des Bundes unzulässig.

In Betreff der nähern Begründung dieses Schlusses verweisen wir auf das erwähnte Memorial und den bundesrätlichen Bericht, welcher die Hauptsäge desselben zusammenfaßt.

Eine ähnliche Vernehmlassung der thurgauischen Regierung haben wir bei den Akten ungerne vermißt.

Unter diesen Umständen war nun der Bundesrath veranlaßt, auf das Begehren der Zwangskonzession selbst einzutreten und dasselbe an der Hand der Bundesgesetzgebung zu begutachten. Sein Gutachten erklärt das gestellte Begehren nicht für begründet und schließt daher auf Abweisung desselben.

Die Mehrheit der Kommission stimmt demselben in allen Theilen bei und beehrt sich, Ihnen, Tit., die Gründe dieser Beistimmung auseinanderzulegen.

Eine Zwangskonzession kann nur erteilt werden gestützt auf Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852. Dieser Artikel lautet: Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu übernehmen, oder wenn er sonst den Bau oder Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Wir haben somit zu untersuchen, ob die Bedingungen vorhanden seien, unter welchen allein die Ausnahmsbestimmungen dieses Artikels zur Anwendung gebracht werden können. Die Nordostbahn bestreitet diese Anwendbarkeit, indem sie behauptet, es bestehe weder eine Konzessionsverweigerung von Seite des thurgauischen Großen Rathes, noch auch könne die Konstanzerlinie als eine solche betrachtet werden, deren Erstellung im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben sei.

Was nun die erste Bedingung anbelangt, die Weigerung des Kantons Thurgau, so liegt formell eine solche allerdings vor, in Wirklichkeit dagegen durchaus nicht. Der Kanton Thurgau tritt der Erbauung der Konstanzerlinie nicht nur nicht entgegen, sondern erklärt durch einen Großerathsbeschluß, das Interesse des Kantons Thurgau sei bei derselben im höchsten Grade theilhaftig und er halte das Zustandekommen derselben nach Maßgabe der veränderten Eisenbahn-Verhältnisse für ein dringendes internationales Bedürfnis. Nach den Akten kann darüber kein Zweifel herrschen, daß dieser Beschluß des Großen Rathes von Thurgau mit der Anschauungsweise des Kantons übereinstimmt.

Von einer Verweigerung der Konzession ist daher keine Rede, vielmehr besteht der lebhafteste Wunsch, die Konstanzerlinie zu besitzen. Das Hinderniß, welches der Konzessionserteilung entgegensteht, liegt weder im Volk, noch in den Behörden des Kantons Thurgau, sondern einzig und allein in den Bestimmungen der Konzession, welche der Große Rath

dieses Kantons unterm 8. Dezember 1852 der schweizerischen Nordostbahn ertheilt und durch Art. 3 derselben sich verpflichtet hat: „während der nächsten 30 Jahre, vom 1. Jenner 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.“ Das Ausschlußrecht, welches durch diese Konzession der schweizerischen Nordostbahn vertragsmäßig zugesichert worden ist, bildet das einzige Hinderniß, welches dem Bau der Linie Konstanz-Romanshorn entgegensteht. Hat der Bund auf dieses Vertrags-Verhältniß Rücksicht zu nehmen, oder ist es für ihn nicht vorhanden? Wir gestehen offen, daß uns die Behauptung, dieses Verhältniß sei für den Bund nicht vorhanden und er habe dasselbe nicht zu berücksichtigen, angesichts der deutlichen und klaren Bestimmungen des Bundes-Eisenbahngesetzes nicht ganz erklärlich ist. Dasselbe schreibt ausdrücklich „Prüfung aller dabei in Betracht kommenden Verhältnisse“ vor, während von Seite derjenigen, welche dem Kanton Thurgau eine unangenehme Erörterung durch Bundesintervention ersparen möchten, das gerade Gegentheil „Nichtberücksichtigung aller dabei in Betracht kommenden Verhältnisse“ verlangt wird.

Die Kommission ist denn auch mit der bundesrätlichen Botschaft vollkommen einig, daß dieses Verhältniß bei der gegenwärtigen Sachlage in gebührende Erwägung gezogen werden müsse. Zwar haben die Bundesbehörden das Ausschlußrecht der Nordostbahn nicht garantirt; allein sie haben dasselbe auch nicht als unzulässig verworfen, sondern lediglich die größern Interessen der Eidgenossenschaft oder eines erheblichen Theiles derselben vorbehalten. Diesen, aber auch nur diesen müßte das Recht der Nordostbahn weichen, sofern eine Beseitigung durch direkte Verständigung sich als unmöglich erweisen würde. Sobald wir aber von der Voraussetzung ausgehen, es müsse das Ausschlußrecht der schweizerischen Nordostbahn in Erwägung gezogen werden, so ist eine Untersuchung über die Widerstandsfähigkeit dieses Hindernisses geboten. Aus der bundesrätlichen Botschaft sowohl als aus der Vernehmlassung der Nordostbahn ergibt sich nun des Bestimmtesten, daß das Ausschlußrecht der letztern sich der Linie Romanshorn-Konstanz nicht mehr unbedingt entgegenstellt. Die Nordostbahn gibt grundsätzlich die Deffnung der Linie zu, erklärt auf ihr Ausschlußrecht Verzicht leisten zu wollen, sofern ihr für den entzogenen Vortheil ein billiges Aequivalent geboten werde. Es ist unläugbar, daß die Nordostbahn mit vollstem Recht eine solche Forderung gegenüber dem Kanton Thurgau zu stellen befugt ist. Der Kanton Thurgau hat s. B. das Ausschlußrecht in guten Treuen und ohne Ueberschreitung seiner Befugnisse konzedit und dadurch der Nordostbahn einen nicht unerheblichen Vortheil eingeräumt. Soll diese letztere daher veranlaßt werden,

auf diesen Vortheil zu verzichten, so liegt es in der Natur der Sache, daß ihr ein Aequivalent geboten werde, und zwar von demjenigen Kanton oder von derjenigen Gesellschaft, zu deren Gunsten der Verzicht geschehen soll. Würde nun die Nordostbahn Bedingungen stellen, deren Erfüllung unmöglich wäre, so müßte ihr Anerbieten als ein bloßes Manöver angesehen werden, um unter dem Scheine der Nachgiebigkeit um so fester an dem konzedirten Ausschlußrechte festzuhalten. Der bundesrätlichen Botschaft aber müssen wir entnehmen, daß die Vorschläge der Nordostbahn „den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens“ tragen und daß der thurgauische Abgeordnete selbst, die Erwartung aussprach, daß eine Verständigung auf Grundlage derselben nicht unmöglich sein dürfte; auch die Regierung von Thurgau habe diese Auffassungsweise getheilt. Hierin liegt der deutlichste Beweis, daß auch von thurgauischer Seite das Anerbieten der Nordostbahn als ein ernst gemeintes, der Sache angemessenes aufgefaßt wurde, auf welches eingetreten werden könne. Hiedurch fiel aber die Voraussetzung dahin, unter welcher der Große Rath des Kantons Thurgau dem Seethalkomite den Bescheid gegeben hat, daß in sein Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Konstanz-Romanshorn nicht eingetreten werden könne. Von „Nicht können“ ist keine Rede mehr, sondern nur von „Nicht wollen“; da aber die nämliche Behörde, welche sich über das „Nicht können“ ausgesprochen hat, ihren Entscheid über das „Nicht wollen“ noch nicht abgegeben hat, so dürfen wir das letztere nicht einmal als feststehend annehmen. Es mußte sogar als wenig rücksichtsvoll gegenüber dem Bundesrathe erscheinen, wenn ihm einerseits zugemuthet wurde, die Antwort der thurgauischen Regierung so lange nicht als Standesstimme anzusehen, als nicht der Große Rath selbst werde entschieden haben, andererseits es aber nicht der Mühe werth erachtet werden sollte, dem nämlichen Großen Rathe Vorschläge zu unterbreiten, welche ihm eine neue Schlussnahme ermöglichten und eine Verständigung herbeizuführen geeignet seien.

Sollte endlich die Antwort der Regierung des Kantons Thurgau gar den Sinn haben, daß jeder Versuch, eine freundliche Verständigung herbeizuführen, von vorn herein von der Hand gewiesen wird, so würde ein vorläufiges non liquet in noch höhern Maße begründet sein.

Die Bundesbehörden sind nun wohl kaum in der Lage, von sich aus eine Entscheidung des thurgauischen Großen Rathes zu veranlassen, sondern sie können es dem Seethalkomite, welches die Zwangskonzession verlangt, überlassen, auf dem ihm geeignet scheinenden Wege den Beweis zu erbringen, daß der Große Rath von Thurgau, nachdem er in die Möglichkeit gesetzt worden ist, die Konzession ertheilen zu können, sie dessenungeachtet weder ertheilen, noch auf eine Verständigung ein-

treten wolle. Bevor aber dies geschehen ist, darf weder gegenüber der Nordostbahn noch gegenüber dem Kanton Thurgau ein Zwang ausgeübt werden.

Aus diesen Gründen halten wir dafür, es sei zur Stunde diese erste Bedingung des Art. 17 des Bundesbahngesetzes nicht vorhanden und es dürfe daher in das gestellte Zwangskonzeßionsbegehren einstweilen nicht eingetreten werden.

Wenn wir dieses Moment vorangestellt haben, so geschah es nicht, weil es das einzige, noch auch weil es das entscheidende ist, sondern weil die Ertheilung von Eisenbahn-Konzeßionen in erster Linie Sache der Kantone ist und eine Bundesintervention so lange nicht einzutreten hat, als nicht alle Möglichkeit ausgeschlossen ist, daß der Kanton selbst die Konzeßion ertheile oder ertheilen könne.

Im Fernern halten wir aber dafür, es fehle zur Zeit auch die zweite Bedingung des Art. 17: das Vorhandensein einer Eisenbahn, deren Erstellung im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegt. Die Linie Konstanz-Romanshorn ist unzweifelhaft im Interesse des Kantons Thurgau oder eines Theiles desselben. Allein die Kommission ist in ihrer Mehrheit der Ansicht, es könne dieser Umstand nicht in Betracht fallen, weil dieser Kanton gerade um in den Besitz einer bedeutenden und den Interessen des größten Theiles des Kantons entsprechenden Eisenbahn zu gelangen, die Konstanzerlinie selbst verschlossen hat und ohne irgend welche Intervention, durch Verständigung mit seinen damaligen Mitkontrahenten diesen Verschluß wieder zu heben im Stande ist. Ein Anrufen des Bundes von dieser Seite bezweckt daher nicht sowohl die Deffnung der Linie, sondern die Abschüttelung einer eingegangenen Verbindlichkeit gegenüber der Nordostbahn. Hierzu kann sich aber der Bund nicht herbeilassen und Ihre Kommission ist durchaus einverstanden mit den Gesinnungen, welche der thurgauische Regierungsrath in seinem Berichte an den Großen Rath in folgenden Worten ausgesprochen hat: „Für die thurgauischen Behörden verbietet es schon die Ehrenhaftigkeit, für die Beseitigung eines Ausschlußrechtes, welches sie in guten Treuen konzedit 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 ihrer Folge bitter rächen könnte.“ Wir haben diesen Worten nichts beizufügen.

Neben dem Kanton Thurgau suchen wir aber vergeblich nach dem großen Theil der Eidgenossenschaft, in dessen Interesse diese Kon-

stanzerlinie liegen sollte. Diese Interessen haben sich dem Bunde gegenüber nirgends geltend gemacht; keine außerthurgauischen Petitionen sind den Bundesbehörden zugekommen, um diesen Interessen das Wort zu reden und die Förderung derselben zu verlangen. Wir können daher vorläufig, bei der gegenwärtigen Sachlage und nach Prüfung der uns mitgetheilten Akten, der Konstanzerlinie die gewünschte Bedeutung nicht zuerkennen; diese Ansicht wird noch unterstützt durch das Gutachten des Hrn. Oberbauraths von Klein, welcher sich dießfalls folgendermaßen ausspricht: „Nach meinem Dafürhalten liegt vorerst ein Bedürfniß für den Bahnbau weder auf der ganzen Linie Rorschach-Konstanz, noch auf der bloßen Strecke zwischen Rorschach 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.“

Diese kurzen Andeutungen mögen genügen, um die gegenwärtige Bedeutung der Konstanzerlinie auf das richtige Maß zurückzuführen.

Dagegen wollen wir nicht in Abrede stellen, daß diese Linie für die östlichen Kantone, namentlich aber für das Großherzogthum Baden s. Z. eine große Wichtigkeit erhalten wird. Ist einmal die Kinzigthalbahn vollendet, die Bodenseegürtelbahn und die über Feldkirch und Innsbruck über den Brenner nach Italien führende Bahn erstellt, so bildet die Konstanzerlinie ein nothwendiges Zwischenglied einer großen internationalen Linie, welches für Baden der größten Opfer werth ist. Je näher daher die Vollendung jener Bahnen heranrückt, desto größer wird die Bedeutung der Konstanzerlinie, und damit auch für einen Theil Deutschlands die Dringlichkeit ihrer Erstellung. Aus dem bundesrätlichen Berichte ergibt sich nun aber, daß die Kinzigthalbahn zu ihrer Vollendung noch längerer Zeit bedarf, daß die Gürtelbahn noch nicht einmal vollständig konzessionirt ist und daß die Feldkirch-Innsbruck-Bahn bis zur Stunde noch ein frommer Wunsch ist, der noch nicht einmal auf dem Papier auch nur einigermaßen erkennbare Gestalt gewonnen hat.

Ebenso sind für Erstellung der Ulm-Adolfzell-Bahn vom Jahre 1865 hinweg acht Jahre in Aussicht genommen, so daß an eine Eröffnung vor dem Jahr 1873 nicht zu denken ist. Mit dem bundesrätlichen Berichte muß daher auch die Mehrheit der Kommission finden, für die Konzessionirung der Konstanzerlinie könne das Moment der Dringlichkeit durchaus nicht in Anspruch genommen werden.

Auf die Bedeutung der Linie für die Schweiz, die Rückwirkung ihrer Eröffnung im Zusammenhang mit den obenerwähnten Linien auf die bereits bestehenden Bahnen, sind wir nicht im Stande, mit Sach-

kenntniß einzutreten, da es bei den Akten wenigstens an den daherigen Materialien fehlte.

Indessen zeigt doch schon jetzt ein Blick auf die Karte, daß durch Erstellung einer bedeutenden Transitlinie, welche nur die äußerste Grenze der Eidgenossenschaft streift, die bisherige Transitlinie Basel-Zürich in erheblichem Maße geschwächt werden muß. Wenn man aber einerseits in der Zuleitung von Verkehr einen Vortheil für ein Land erblickt, so muß umgekehrt auch eine Ablenkung von Verkehr als ein Nachtheil angesehen werden. Von diesem Gesichtspunkte aus hat die Konstanzerlinie für einen sehr großen Theil der Schweiz ein wenigstens ebenso großes negatives Interesse als sie für Thurgau und St Gallen ein positives hat.

Endlich haben die Bundesbehörden überhaupt allen Grund, über die Konstanzerlinie nicht eifertig zu verfügen. Bereits hat die Thurgauer Regierung ausdrücklich erklärt, mit Realisirung der vom Seethalomite angedeuteten Anregungen und Projekte die Interessen des Kantons keineswegs als befriedigt und gewahrt erachten zu können. In dieser Beziehung ist daher ihre einläßliche Vernehmlassung noch zu gewärtigen. Ferner haben die Gegenden des Untersees gegen die Konzessionirung der Konstanzerlinie Einsprache erhoben, sofern nicht auch ihre eigenen Interessen dabei in umfassendster Weise gewahrt werden. Da es sich nun in Wirklichkeit um den Anschluß einer badischen Linie an eine schweizerische und nicht umgekehrt handelt, so ist die großherzogliche Regierung durchaus in der Lage, schweizerischen Interessen entgegenzukommen. Von dem Verhalten derselben wird daher nicht zum geringsten Theile auch die Beantwortung der Frage abhängen, ob die schweizerischen Interessen durch den Anschluß der Bodenseelinie in Konstanz gefährdet oder aber in dem Maße gefördert werden, daß zu dem ausnahmsweisen Mittel einer Zwangskonzession gegriffen werden darf. Die badische Regierung scheint bis jetzt wenig Lust bezeigt zu haben, auf daherige Unterhandlungen einzutreten, und sich sogar derselben gänzlich überhoben zu glauben, weil nicht sie, sondern eine Privatgesellschaft den Bahnbau übernehmen werde. Die Bundesbehörden theilen diese Anschauungsweise nicht, sondern verlangen mit vollem Recht, daß eine allfällige Konzession erst dann in Kraft treten solle, wenn über die Anschlußverhältnisse ein Staatsvertrag abgeschlossen worden sei. Aus allen diesen Gründen können wir die Frage, ob die Konstanzerlinie, in Berücksichtigung aller Verhältnisse, als eine im schweizerischen Interesse liegende anzusehen sei, dermal als eine noch ungelöste bezeichnen.

Ueber den nun weiter einzuschlagenden Weg gehen wir mit dem Bundesrath ebenfalls einig.

Wird in das Gesuch einer Zwangskonzeßion dermal nicht eingetreten, so erwartet die Kommission von dem eidgenössischen Sinne der thurgauischen Regierung und der Direktion der Nordostbahn, daß sie durch eine gütliche Verständigung eine Frage erledigen, deren Erörterung im Schooße der eidgenössischen Behörden nur peinliche Gefühle erwecken kann. Wird dieser Erwartung entsprochen, so ist die Kommission mit Art. 2 der bundesrätlichen Schlußnahme durchaus einverstanden; ebenso versteht sich die in Art. 4 vorgesehene weitere Berichterstattung des h. Bundesrathes von selbst, wenn eine Verständigung nicht stattfinden und in Folge dessen ein maßgebendes Einschreiten der Bundesbehörden nothwendig werden sollte.

Gestützt auf diese Erwägungen empfiehlt Ihnen, Tit., die Mehrheit der Kommission den Antrag des h. Bundesrathes.

Bern, den 10/11. Juli 1867.

Die Kommissionmehrheit:
R. G. König, Berichterstatter.
Kenward Meyer.
C. A. Landtwing.
Roquin.

II. Bericht der Minderheit der ständerätlichen Kommission.

(Vom 11. Juli 1867.)

Tit.!

Es ist Ihnen in einem sehr einläßlichen, mit juridischer Schärfe durchgeführten Referate der Standpunkt, den die Mehrheit Ihrer Kommission in vorwürflicher Angelegenheit einnimmt, dargelegt worden. Die Versuchung, den in jenen Bericht niedergelegten Anschauungen ebenfalls beizupflichten, lag für mich, aufrichtig gestanden, nicht ferne; wenn ich

es nun aber bei einer nähern Prüfung des Sachverhältnisses gleichwohl wage, meinen davon abweichenden Minderheitsantrag in möglichster Kürze zur Geltung zu bringen, so muß mich hiezu die objektive Bedeutung der Frage und damit in Verbindung der nahe liegende Wunsch, daß dieser Gegenstand, nachdem er schon manchen Sturm erlebt, einmal zum endgültigen Abschlusse kommen möchte, bestimmen.

Die bundesrätliche Botschaft und in wesentlicher Wiedergebung derselben der Bericht der Kommissionmehrheit setzen Ihnen die Sachlage, um die es sich handelt, so umfassend auseinander, daß ich mich der Pflicht, sie Ihnen nochmals in ihrer ganzen Tragweite vorzuführen, enthoben fühle; der Hauptmomente muß ich indessen doch, weil zur Sache gehörend, erwähnen.

Eine Eingabe, datirt vom 1. Mai 1864, gerichtet an den Regierungsrath des Kantons Thurgau für sich und zu Händen des dortigen Großen Rathes und unterzeichnet von einer aus elf den interessirten Landestheilen angehörenden Mitgliedern bestehenden Gesellschaft, die sich seither mit dem Namen „Seethalkomite“ gerirt hat, enthielt, begleitet von einem bezüglichen technischen Gutachten, das Doppelgesuch: einmal, daß der Regierungsrath des Kantons Thurgau behufs Ertheilung der Eisenbahnkonzession für die Seethallinie Konstanz-Romanshorn-Norschach mit der besagten Gesellschaft in Unterhandlung treten wolle, um die nöthigen Vorlagen dafür zur Behandlung der Sache in der ersten Sommersitzung (1864) des thurgauischen Großen Rathes zu machen, und sodann eventuell, daß der Regierungsrath von Thurgau, wenn er anders mit Rücksicht auf frühere Verträge des Kantons mit der schweizerischen Nordostbahn, obschon dieselben die bundesrechtliche Genehmigung nicht gefunden haben, den Kanton Thurgau in der Weise als gebunden erachten sollte, daß er die Konzession von sich aus nicht ertheilen könne, die beförderliche Uebermittlung der Akten an den Bundesrath verfüge, damit dieser das Gesuch um Ertheilung der Konzession der Bundesversammlung bei ihrem Zusammentritte im Juli 1864 zur Entscheidung nach Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vorlege.

Seither und zwar im Laufe von mehr als drei Jahren, in welcher Zwischenzeit sich thurgauischer Seits der Kampf wesentlich um die Frage drehte, ob die Zugrichtung von Konstanz aus nach Norschach über Romanshorn oder über Amriswil zu verfolgen sei, ist die Sache ihrem Endziele um nichts näher gerückt, als daß die Linie Konstanz-Romanshorn-Norschach durch großrätliche Entschließung vom 5. September 1865 adoptirt worden ist und daß die Bundesversammlung am 18. November 1865 für den Bau des Schienenweges auf der Linie Romanshorn-Norschach die Konzession ausgesprochen hat. Nach einmal erhaltener Konzession für den Bau jener einen Linie mußte ein weiteres natür-

liches Bemühen des betreffenden Seethalkomite, indem es auch in der Richtung der Beibringung der erforderlichen Geldmittel nicht unthätig blieb, auf die Präliminarien bezüglich des Baues auch der mit jener erstern Linie im engsten Zusammenhange stehenden andern Parzelle „Konstanz-Romanshorn“ gerichtet sein. Das Komite wandte sich diesfalls verpflichtetermaßen zunächst an die Behörden des Kantons Thurgau mit dem Gesuche um Ertheilung der Konzession für dieses zweite das Gebiet des Kantons Thurgau durchschneidende Theilstück, und der Große Rath des Kantons Thurgau, als oberstes administratives Difasterium jenes Standes, verweigerte durch Schlußnahme vom 21. Februar 1865 die nachgesuchte Konzession mit Anführung des Konsiderandums: Die Regierung von Thurgau habe, als sie unterm 8. Dezember 1852 der Nordostbahngesellschaft die Konzession für die Linie Islikon-Romanshorn ertheilt, im Art. 3 derselben die Verpflichtung eingegangen, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, auf die Dauer von 30 Jahren weder eine Eisenbahn von Konstanz aus nach Romanshorn zu führen, noch für Herstellung einer solchen eine Konzession zu gewähren. — Diese Verweigerung der Konzession ab Seite des thurgauischen Großen Rathes wies das Seethalkomite auf die Lage hin, mittelst Eingabe vom 25. November 1866 von dem Bundesrath und durch dessen Vermittlung von der Bundesversammlung, unter Anrufung des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, die Ertheilung der Konzession zu requiriren.

Nach diesen Andeutungen des sachlichen Verhältnisses, die ich Ihnen, Tit., schuldig zu sein glaubte, gehe ich über auf die einzelnen Deduktionen der Botschaft des Bundesrathes und auf seine speziellen Anträge, so weit mir dieß von meinem Gesichtspunkte aus nöthig erscheint, und frage ich mich:

Befindet sich die Bundesversammlung nach allen Vorgängen und angesichts des jetzigen Standes der Dinge in der Situation — im Rechte und resp. in der Pflicht — die nachgesuchte Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Konstanz nach Romanshorn zu ertheilen?

oder

ist im Sinne des Vorschlages des Bundesrathes in das vom Seethalkomite gestellte Konzessionsbegehren zur Zeit nicht einzutreten, in der Meinung, daß eine Verständigung des Kantons Thurgau mit der Nordostbahn-Gesellschaft vorauszu gehen habe?

Ich bejahe meinerseits die erstere Frage und verneine die letztere, und will meine persönliche Ueberzeugung in wenigen Zügen zu begründen suchen.

Es ist unbestrittene Thatsache, daß der Kanton Thurgau in der von ihm am 8. Dezember 1852 für eine Eisenbahn von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn ertheilten Konzession sub § 3 gegenüber der Zürich-Bodensee-Bahngesellschaft, deren Rechtsnachfolgerin die nunmehrige Nordostbahngesellschaft ist, die vertragsmäßige Verpflichtung eingegangen hat, 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. Ebenso richtig, und amtlich dokumentirt, ist aber auch, daß die Bundesversammlung bei ihrer bezüglichen Schlußfassung diese beschränkende Klausel im Konzessionsakte, welche die heutige bundesrätliche Votschaft als Hauptmoment an der Stirne trägt, außer den Bereich des Bundesrechtes verwiesen hat. Der betreffende Bundesbeschluß vom 22. Januar 1853 lautet nämlich im Art. 4 wortgetreu:

„Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und „Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 genaue Beachtung finden „und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll 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.“

klarer und entschiedener als dieß in dem zitierten Bundesbeschlusse ausgesprochen liegt, hätte sich die Bundesversammlung ihr bestimmtes Recht: in vorkommenden Fällen ohne alle und jede bindende Rücksicht auf jenen zwischen zwei Kontrahenten verklausulirten Vorbehalt vorzugehen, in der That nicht wahren können, und dieser zweifelsohne schon zu jener Zeit vorausgesehene Fall liegt in der Frage, die uns heute beschäftigt, unzweifelhaft vor. Man ist bemüht, in dieser Beziehung so sehr zu betonen, daß der Kanton Thurgau durch das Organ seiner Regierung rücksichtlich des Postkaufes des der Nordostbahngesellschaft zugesicherten fraglichen Ausschlußrechtes, unter Mitwirkung des Bundesrathes, in konferenzielle Unterhandlungen getreten sei; daß die Regierung von Thurgau selbst die Forderung der Nordostbahngesellschaft als loyal bezeichnet, in unerklärlicher Weise aber diesfalls die zuständige Behörde, den Großen Rath, zu begrüßen unterlassen habe. Ich anerkenne persönlich ebenfalls, sofern es überhaupt nöthig sein sollte, sich hier über diese Spezialität auszusprechen, und ich thue es bloß, weil von anderer Seite ein so großes Gewicht hierauf gelegt werden will, - bis auf einen gewissen Grad das loyale Entgegenkommen ab Seite der

Nordostbahngesellschaft; allein dieses ganze Zwischenkommniß, so sehr auch eine gütliche Beilegung dieses dem engeren Kreise des Privatrechtes heimfallenden Geldmarktes um der Sache selbst willen zu wünschen gewesen wäre, kann nicht von der mindesten bestimmenden Bedeutung für die heutige Frage sein. Der Bundesrath selbst wird gewiß denn auch aus diesem einfachen Grunde den Entscheid des Großen Rathes von Thurgau nicht für nöthig erachtet und ihn nicht verlangt haben. Es genügt zu wissen, daß der Bundesrath seinerseits, wie er sich in seiner Botschaft ausdrückt, den gemachten Versuch einer Verständigung als gescheitert ansah und in Folge dessen die Nordostbahngesellschaft zur Vernehmlassung über die Hauptfrage selbst einlud. Und über Allem steht fest, daß das Seethalkomite, das sich an den Bund wendet, ein begründetes Anrecht hat, von den Bundesbehörden, nachdem die Nordostbahngesellschaft nun volle drei Jahre ihr Ausschlußrecht wider den bestimmten Sinn und Geist des Bundesbeschlusses vom 22. Januar 1853 behauptet hat, endlich einmal eine bestimmte Entschließung, die gewünschte Konzession, zu erwarten. Von einer Ueberstürzung kann wahrlich im Ernste nicht mehr die Rede sein, und ein weiterer Aufschub müßte sich geradezu gegen das Prinzip der tiefinnersten Billigkeit verstoßen.

Untersuche ich sodann die Frage: ob wirklich jene äußeren und innern Formen, wie der Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 sie bedingt, erfüllt seien, und über das Begehren des Seethalkomite einen bundesrechtlichen Entscheid fassen zu können, so muß ich auch diese bejahen. Art. 17 des Bundesgesetzes sagt: „Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu übernehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.“

Darüber, ob diese Weigerung von Seite des Kantons Thurgau gegenüber dem Seethalkomite wirklich vorliege, ob mithin für den Bund die Berechtigung zu einem maßgebenden Einschreiten vorhanden sei? lasse ich die bundesrätliche Botschaft sprechen. Sie enthält auf Seite 13 wortgetreu die Stelle: „Es handelte sich zunächst um Erlangung der Konzession, deren Ertheilung nach eidgenössischem Eisenbahtrecht Sache des Großen Rathes von Thurgau war. Das Begehren wurde gestellt, und das Resultat war, daß jene hohe Behörde die Ertheilung der Konzession verweigerte.“

Die Weigerung liegt somit als ein fait accompli vor; sie ist eine Thatfache, die wir als solche hinzunehmen haben, ohne daß wir nach deren Motiven zu fragen hätten. Für einen Verurtheilten ist das Dispositiv von entscheidender Rechtswirkung; die Gründe hiefür sind ihm oftmals eine untergeordnete Zulage. Das Recht des Bundes zum Erlasse einer Schlußnahme ist demnach — ich wiederhole es — ein unzweifelhaftes, ein mit dem Bundesgesetze in befriedigendem Einklange stehendes, und dieses zugegeben, kann und darf die Entschliebung auch keine andere als die der Ertheilung der nachgesuchten Konzession sein. Ich erinnere daran, daß die ganze Tendenz der Bundesversammlung, die sie bisher in Eisenbahnsachen kundgegeben hat, der freien naturgemäßen Entwicklung des öffentlichen Verkehrslebens, der Begünstigung der Privatthätigkeit zugewendet war, wo immer die Bestimmungen des Bundesgesetzes damit nicht im Widerspruche waren. Und ein Widerspruch mit dem Grundgesetze des Bundes liegt im gegebenen Falle nicht vor. Das Volk des Kantons Thurgau wünscht den Bau einer Eisenbahn Konstanz-Romanshorn; es betrachtet diese Erstellung als in seinem wohlverstandenen Interesse liegend, und zwar dieß im Hinblick auf die waltenden Verhältnisse mit vollem Rechte. Dieses eine Theilstück bildet ein nothwendiges Fragment für Completirung des ganzen in jenem Theile der Schweiz theils schon ausgebildeten, theils noch weiter sich entwickelnden Eisenbahnnetzes. Es steht im engsten Zusammenhange mit der erbauten Linie Basel-Schaffhausen-Konstanz, mit den vom Bunde bereits konzedirten Linien „Romanshorn-Norschach“, „Bodensee-Gürtelbahn“ u. u., und wird insbesondere einen nachhaltigen Werth durch den in Aussicht genommenen Bau der badischen „Kinzigthal-Bahn“ erlangen. Man kann hier allerdings einwenden, daß die Erstellung der einen oder der andern dieser Linien der fernestehenden Zukunft angehören dürfte. Ich betrachte für mich dieses Argument indessen als ein vollends müßiges, das nicht den mindesten Anhaltspunkt für Verschiebung der Ertheilung der Konzession an das Seethalkomite bietet. Der Bund soll der Intention, zu bauen, wo nicht die unbedingte Berechtigung für das Gegentheil spricht, kein Hinderniß entgegenstellen, und die Ausführung ruhig der Zukunft überlassen.

Was im Fernern die Interessen der Eidgenossenschaft selbst, die für sie aus dem Ausbau des Stückes „Konstanz-Romanshorn“ resultiren, anbelangt, so werden sie jedenfalls, um mich kurz zu fassen, durch die Erstellung dieser Bahn in keiner Weise verlegt, sondern voraussichtlich vielmehr gefördert werden.

Noch erübrigt mir einzig, Sie, Tit., darauf aufmerksam zu machen, daß der Wille des Seethalkomite: für Verwirklichung seines Projektes große pekuniäre Opfer zu bringen, zur Zeit ein vorwiegend guter ist und von der finanziellen Mitwirkung vereinter Kräfte, nament-

lich auch ab Seite der badischen Regierung, unterstützt wird. Lähmen wir diese Opferwilligkeit nicht durch eine Schlußnahme, welche das Gefühl der oppositionellen Haltung der Bundesbehörden wachrufen und für eine spätere Zeit die Möglichkeit einer Ausführung in Frage stellen könnte.

Lassen wir die Geldfrage, zumal bei ihrem ausschließlich privatrechtlichen Charakter, sich zwischen Geber und Nehmer abwickeln, ohne daß der Bund intervenirend mit seinem Einmaleins zu Hülfe kommt. Die Bundesversammlung hat sich im Dezember 1852, kraft der ihr zustehenden Befugniß, auf einen rein bundesrechtlichen Standpunkt gestellt, welchen nach wohl 14 Jahren wieder umzustürzen ich mit dem Begriffe thatfächlicher Konsequenz im schweizerischen Bundesleben nicht zu vereinbaren vermöchte.

Hiermit schließe ich meine Berichterstattung, verbunden mit der Antragsstellung, es wolle Ihnen gefällig sein, zu beschließen:

Es sei in die Behandlung des Gegenstandes auf Grundlage der in der bundesrätlichen Botschaft formulirten Vorschläge nicht einzutreten, dagegen die Angelegenheit an den Bundesrath zurückzuweisen, damit er über die Hauptfrage seinen Bericht und Antrag vorbereite und den eidgenössischen Rätthen in der Dezember-Sitzung hinterbringe.

Bern, den 11. Juli 1867.

Das Mitglied der Kommissions-Minderheit:
Hohl.

Note. Der Ständerath hat am 12. Juli beschlossen:

In das vom Seethalkomite gestellte Zwangskonzeßionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten; dagegen der Bundesrath eingeladen, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußverhältnisse zu unterhandeln, sachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag abzuschließen und, unter Vorlage dieses Vertrags, Anträge darüber zu stellen, ob dem Zwangskonzeßionsbegehren des Seethalkomite zu entsprechen sei oder nicht.

Der Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezember-session der Bundesversammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen.

Kommission des Ständeraths:

Herren: Gust. König, Bern.
Jules Roguin, Yverdon.
Renw. Meyer, Luzern.
J. Hohl, in Herisau.
C. A. Landtwing, Zug.

III. Bericht der nationalrätlichen Kommission.

(Vom 20. Juli 1867.)

Tit. I

Die Reichhaltigkeit der bundesrätlichen Botschaft sowie die Notorietät des Gegenstandes entheben den Berichterstatter der Aufgabe einer eingehenden historischen Beleuchtung. Es genügt, die h. Versammlung daran zu erinnern:

1) daß in Art. 3 der Konzession, welche der Große Rath des Kantons Thurgau im Jahr 1852 dem provisorischen Ausschuß für Herstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn ertheilt hat und in deren Besitz nunmehr die Nordostbahngesellschaft sich befindet, die Verpflichtung für diesen Kanton enthalten ist, während der nächsten 30 Jahre, vom 1. Jenner 1853 an gerechnet, eine Eisenbahn durch das Thurthal in der Richtung von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn oder von Konstanz nach dem letztern Orte weder selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen;

2) daß im Hinblick auf diese Verpflichtung der Große Rath des Kantons Thurgau am 21. Februar 1865 beschlossen hat, in das Gesuch des Seethalkomites für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz nicht einzutreten, und diese Schlußnahme mit Zuschrift vom 26/30. Jenner l. Js. dahin erläuterte:

Die Behörde sei nur mit Rücksicht auf Art. 3 der erwähnten Konzession auf das Begehren des Seethalkomites nicht eingetreten;

dieselbe erachte jedoch das Interesse des Kantons Thurgau bei der Ausführung der Linie Romanshorn-Konstanz im höchsten Grade als betheiligt, und

nach Maßgabe der veränderten Eisenbahnverhältnisse das Zustandekommen obiger Linie für ein dringendes internationales Bedürfnis.

Das Seethalkomite nahm hievon und mit Berufung auf Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen Ver-

anlassung, die Intervention des Bundes anzusprechen, indem es in einer an den Bundesrath gerichteten Zuschrift d. d. 25. November 1866 das förmliche Begehren stellte, daß an der Stelle der thurgauischen Regierung die Bundesbehörden die gewünschte Konzession für die Herstellung der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz ertheilen möchten.

Diesem Gesuch schloß sich auch der Regierungsrath des Kantons St. Gallen an; während aus den thurgauischen Untersee- und Rheingegenden wiederholte Petitionen dafür einlangten, daß die Fortsetzung der badischen Bahn von Konstanz in die Schweiz nur unter dem bestimmten Vorbehalte gestattet werde, daß die Anschließrechte für einmündende schweizerische Bahnen insbesondere in Singen vorher vertragsmäßig gesichert seien.

Als der Nordostbahn die Eingabe des Seethalkomites vom 25. November 1866 und der Beschluß des Großen Rathes vom 22. Jenner 1867 zur Vernehmlassung mitgetheilt wurden, regte dieselbe die Wünschbarkeit einer Konferenz zum Zwecke der Erzielung einer Verständigung an.

An dieser Konferenz, welche den 11. April l. Js. stattfand, erklärte sich die Nordostbahn 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 Gottshardeisenbahn theilliche oder eine Subvention von circa Fr. 300,000 an die Herstellung einer Trajektanstalt 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 zusichere. 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 für so lange, als ihr der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugesichert worden.

War durch diese Erklärung der Nordostbahn der Weg zu einer gütlichen Austragung des Konfliktes geebnet, so hätte mindestens erwartet werden dürfen, daß der Große Rath des Kantons Thurgau veranlaßt werde, auf seine früheren Entschliessungen zurückzukommen.

Es ist dieß nicht geschehen. Der Regierungsrath des Kantons Thurgau erklärte von sich aus und ohne Apell an den dortigen Großen Rath den angebahnten Sühnversuch als nicht annehmbar.

In Folge dessen kam die Nordostbahngesellschaft in Fall, ihre Vernehmlassung über das Begehren des Seethalkomites einzureichen. Es geschah dies vermittelst eines Memoriales, welches im Druck erschienen

und der hohen Versammlung bekannt ist. Dasselbe schließt mit dem Satze, daß nach der vorwaltenden Aktenlage die Ertheilung einer Zwangskonzeßion für die Eisenbahn Romanshorn-Konstanz weder vom Standpunkte des Rechtes noch von demjenigen der Würde des Bundes als zulässig erscheine.

Der Bundesrath macht in seiner Botschaft vom 24. Juni l. Jz. diesen Standpunkt insofern zu dem seinigen, als die Vorschläge der Nordostbahn den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an sich tragen und als es daher unthunlich erscheine, von Bundeswegen einzuschreiten, ehe nur der Große Rath des Kantons Thurgau in der Lage gewesen, von der veränderten, die Voraussetzungen seiner Beschlüsse vom 21. Februar 1865 und vom 22. Jenner 1867 alterirenden Aktenlage Kenntniß zu nehmen und darüber, sowie namentlich über die Anerbieten der Nordostbahn, zu berathen und zu entscheiden.

Im Uebrigen - so will es uns mindestens bedünken - lassen sowohl die bundesrätliche Botschaft als der Beschlussesentwurf die Frage offen, welche Rechtsfolgen in dem Fall einzutreten haben, wenn der Große Rath des Kantons Thurgau auf das Anerbieten der Nordostbahn nicht eingehe, sondern es ebenfalls ablehne.

In etwelchem Widerspruche mit dieser Auffassungsweise scheint der Beschluß des h. Ständerathes zu stehen, der den 12. abhin in Sachen mit 19 Stimmen gefaßt worden ist. Derselbe will das durch Art. 3 der Konzeßion vom Jahr 1852 begründete Vertragsverhältniß zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahn mit allen seinen Konsequenzen für einmal außer der Sphäre der gegenwärtigen Diskussion gehalten wissen, demnach dem erstern nicht zumuthen, eine gütliche Verständigung mit der Bahngesellschaft anzustreben; dagegen vor Allem aus und ebenfalls vor der Ertheilung der Zwangskonzeßion dem Bundesrathe die beförderliche Vereinigung der Anschlußverhältnisse mit dem Großherzogthum Baden in Auftrag geben.

Im Gegensatz zu diesem Beschlusse soll Ihnen der Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission den bundesrätlichen Beschlussesentwurf zur unveränderten Annahme empfehlen, wobei es sein Bestreben sein wird, sich der möglichsten Kürze zu befleißigen:

Das Recht, welches dem Bunde aus der Fassung des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erwachsen ist, läßt über seine Intensität keine Zweifel aufkommen. Es hat seine Geltung, auch wenn ein Kanton im Widerspruch mit demselben sich verpflichtet hätte. Offenbar beruhen die Vorbehalte, welche die Ausschlußbestimmungen in so vielen Konzeßionen vor dem eidgenössischen Recht gefunden haben und noch jetzt finden, auf derselben Rechtsanschauung. Ohne diese hätten sie überhaupt keinen vernünftigen Sinn.

Wir wollen noch einen Schritt weiter gehen und zugeben, daß nach bisheriger Praxis dem soeben definirten Interventionsrecht unter gewissen Voraussetzungen selbst die Pflicht der Intervention korrespondiren möge. Da jedoch die Konzessionen für Eisenbahnunternehmungen nach Art. 2 des gleichen Bundesgesetzes zunächst von den Kantonen auszugehen haben und dem Bunde ordentlicher Weise bloß das Genehmigungsrecht zusteht, so wird als erste und wesentliche Voraussetzung für das in Art. 17 vorgesehene Interventionsrecht des Bundes die in Aussicht zu nehmen sein, daß ein Hinderniß vorliege, welches der Verwirklichung eines Eisenbahnprojektes im Wege steht. Mit andern Worten: Das Interventionsrecht des Bundes als ein ausnahmsweises und bloß subsidiäres kann und soll erst in Wirksamkeit treten, wenn der konzessionsberechtigte Kanton die Bewilligung zu Erstellung einer Eisenbahn auf seinem Gebiete nicht ertheilen kann und nicht ertheilen will. Nach den Eröffnungen, welche die Nordostbahn an der Konferenz vom 11. April 1867 dem Abgeordneten von Thurgau gemacht hat, läßt sich das Können und damit die Möglichkeit einer Konzessions-ertheilung von Seite dieses Standes kaum mehr in Zweifel ziehen. Ob der letztere aber auch wolle, das kann mit Sicherheit erst dann bemessen werden, wenn eine Entschließung über die Konferenzvorschläge von Seite derjenigen kantonalen Behörde vorliegt, welche im Thurgau einzig über Konzessionen und was sich damit verknüpft zu entscheiden und welche seiner Zeit auch das Ausschlußrecht in Art. 3 der Konzession vom Jahr 1852 stipulirt hat. Bis diese erfolgt, muß die Weigerung des Kantons Thurgau vom 21. Februar 1865 mit Bezug auf die Bewilligung zu Erstellung der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz als durch die seitherigen Eröffnungen der Nordostbahn mindestens in Frage gestellt betrachtet werden.

Es liegt nun an dem Großen Rath des Kantons Thurgau, die Situation auf Grund der von der dortigen Regierung ebenfalls angenommenen Konferenzverhandlungen abzuklären, und insofern diese Pflicht nicht freiwillig anerkannt, ja sogar umgangen werden will, in der Aufgabe des Bundes, ihn daran zu erinnern. Zweifelsohne würde die betreffende Behörde diese Pflicht selbst als Recht beanspruchen, wenn die gegenwärtige Eisenbahnsituation im Thurgau nicht ein Janusgesicht verzeigte.

Dabei stellen wir es dem Großen Rathe von Thurgau ganz anheim, welche Entschließungen in der Angelegenheit zu fassen ihm das politische und moralische Interesse zur Pflicht mache. Es ist seine Sache, zu erwägen, welche Rücksichten das loyale Entgegenkommen einer Gesellschaft verdiene, deren Existenz und Gedeihen auch ihm zu gut kommen. Hoffentlich hat auch die Nordostbahngesellschaft noch nicht ihr letztes Wort der Versöhnung gesprochen.

Wenn von einer gewissen Seite her die Zumuthung an den Kanton Thurgau, die Angelegenheit nochmals vor seinen Großen Rath zu bringen, als ein Druk und eine Maßregelung desselben gedeutet werden will, so beruht dieß auf einer zu zarten nationalen Empfindlichkeit. Was verlangt man von ihm Verlezendes? Daß er etwas eingehe, was gegen seine Ehre und Würde, gegen Recht und Billigkeit sich verstoße? Nein, man wünscht einfach seine Vernehmlassung über ein noch nicht gehörig abgeklärtes Verhältniß. In diesem die Rechte des Kantons in keiner Weise präjudizirenden Vorgehen kann keine Maßregelung, kein Druk auf die öffentliche Meinung gefunden werden. Dagegen ist daselbe durch den Wortlaut des Art. 17 des Eisenbahngesetzes eben angezeigt, indem dieser der Bundesversammlung eine gewissenhafte Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse und damit schon im Allgemeinen den Standpunkt zur Pflicht macht, die Execution eines Kantons so lange nicht zu beschließen, als noch eine Spur von Friedenshoffnung durchschimmert.

Als eine zweite Voraussetzung und Bedingung für Ertheilung einer Zwangskonzeßion im konkreten Falle wird die staatliche Regelung der Anschlußverhältnisse mit dem Großherzogthum Baden erachtet. Es ist anzunehmen, daß dieser Nachbarstaat es fortwährend in seinem Interesse finde, zuerst die Konzeßion für die Linie Konstanz-Romanshorn gesichert zu haben, ehe er sich auf das Feld der bezüglichen Verhandlungen begibt. In diesem Falle hat der Kanton Thurgau doppelte Veranlassung, das privatrechtliche Verhältniß mit der Nordostbahn zu bereinigen, theils um die Konzeßionsertheilung in seinen Händen zu behalten und dadurch die Frage der Priorität der beiden in Correlation stehenden Verhandlungen faktisch zu lösen, theils um durch die Pendency der Ausschlußfrage das Resultat des Staatsvertrages mit Baden nicht zu beeinträchtigen. Für den Bund und wenn beide Verhandlungen, d. i. sowohl die Zwangskonzeßion als der Staatsvertrag, in seine Hände hinübergespielt werden sollten, gebietet es schon die gewöhnliche Vorsicht, die erstere (Zwangskonzeßion) nicht eher zu ertheilen, als bis der zweite (Staatsvertrag) seinen befriedigenden Abschluß gefunden hat, was bei der Manigfaltigkeit der sich durchkreuzenden Interessen überhaupt keine ganz leichte Arbeit sein dürfte.

Der Art. 17 in Verbindung mit Art. 7 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen macht die Ertheilung einer Zwangskonzeßion von Seite des Bundes auch noch von andern Voraussetzungen und Bedingungen abhängig. Es betreffen dieselben die allgemeinen und militärischen Interessen, welche eine Eisenbahn gegenüber dem Lande oder einem großen Theil desselben beanspruchen muß, um die Berechtigung zu einer Zwangskonzeßion zu besitzen. Da es sich jedoch demalen noch nicht darum handelt, die

Frage der Zulässigkeit für die Linie Romanshorn-Konstanz einläßlich zu discutiren, so mag ein förmliches Eintreten auf diese Momente für einmal füglich unterbleiben.

Nur andeutungsweise erlaubt sich die Kommission die Bemerkung:

Wohl ist es vom Standpunkt des allgemeinen Verkehrs aus richtig, daß die Linie Romanshorn-Konstanz, einmal erstellt und mit den anschließenden und den in diese einmündenden weitem Bahnen verknüpft, den internen Verkehr der Schweiz in allen Richtungen, sowie den Transitverkehr mit Italien wenigstens theilweise bedroht. Insofern kann man gegen deren Gewährung geltend machen, daß sie nicht im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liege. Allein dieser Konkurrenzstandpunkt wird bei der materiellen Würdigung einer Zwangskonzeßion für die Linie Romanshorn-Konstanz kaum mehr in Betracht fallen können. Die Gelegenheit hiezu war geboten, aber nicht benutzt, als man in Folge des Staatsvertrages mit dem Großherzogthum Baden (1852/53) die Eisenbahn von Basel nach Konstanz ermöglicht und diejenige von Romanshorn nach Norschach (1865) konzessirt hat. Jetzt da zwischen beiden Linien bloß noch das Theilstück Romanshorn-Konstanz zu erstellen übrig bleibt, die Theorie der Landesinteressen noch verwerthen und diesem Stücke eine Qualität absprechen zu wollen, welche man den beiden Anschlußlinien faktisch zugestanden hat, daran wird im Ernste wohl Niemand mehr denken. Die Logik der Thatsachen drängt vielmehr mit zwingender Nothwendigkeit zur Erstellung auch noch des fehlenden Bindegliedes.

Betreffend den militärischen Gesichtspunkt der Frage, so liegt ein Gutachten des eidgenössischen Militärdepartementes bei den Akten, welches in der Erstellung der Bahnstrecke Romanshorn-Konstanz weder besondere Vortheile noch Nachtheile für die Vertheidigung des schweizerischen Gebietes erblickt. Als den einzigen Fall ihrer Benutzung für die eidgenössische Armee erklärt dasselbe die Bewachung des Bodensees, wobei jedoch schon die Besitzergreifung von Konstanz und das Abbrechen der dortigen Brücke vorausgesetzt werden müßten. Im Fernern wird die Linie zwischen Norschach und Konstanz als geeignet erklärt, den Bau und Betrieb der Gürtelbahn auf dem nördlichen Ufer des Bodensees überflüssig zu machen und dadurch indirekt die Verbindung der deutschen auf den Bodensee vertikal einmündenden Bahnen zu verhindern, welche Verbindung für Deutschland bei einem Angriffskriege auf die Schweiz von strategischem Vortheil und für uns von Nachtheil wäre.

Wie bereits angedeutet, fallen jedoch diese materiellen Betrachtungen nicht in den Ressort der heutigen Verhandlungen, sondern mögen bei einer spätern einläßlichen Erörterung des Konfliktes ihre passende Verwerthung finden. Indem sie die Kommission dennoch anstellte, wollte

sie nach allen Richtungen hin eine offene und rückhaltlose Sprache führen, eine Sprache, welche für die Betheiligten werthvoller sein dürfte, als eine solche, welche zwar die Eigenliebe schont, aber die Freundesstimme unterdrückt. Wenn der bisherige Verlauf der Angelegenheit dazu angethan ist, gewisse peinliche Gefühle bei jedem Unbefangenen zurückzulassen, so ist man es sich selber wie den Betreffenden schuldig, diesen Gefühlen den erlaubten Ausdruck zu verleihen. Es geschieht dieß, indem man dem Beschlusseentwurf des Bundesrathes mit seinem offenen, und nicht dem Beschlusse des h. Ständerathes mit seinem halbverschlossenen Visir beitrith.

Wir fassen unsere Gedanken in folgende Sätze zusammen:

Obßchon der Bund in und durch Art. 17 des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen ein selbstständiges und die Befugnisse der Kantone beherrschendes Recht für Ertheilung von Zwangskonzeßsionen sich vorbehalten hat, so hängt der naturgemäße Gebrauch dieses Rechtes doch davon ab, daß ein Hinderniß bestehe, welches nicht anders als auf dem Wege der Bundesexeeution gehoben werden kann.

Dieses Hinderniß ist aber bei dem Mangel einer bestimmten Kundgebung seitens der für Ertheilung von Eisenbahnkonzeßsionen im Kanton Thurgau einzig zuständigen Behörde mit Bezug auf die durch die Anerbieten der Nordostbahn herbeigeführte veränderte Situation weder faktisch noch rechtlich konstatiert.

Ueberdieß sind noch Verhandlungen über die Anschlußverhältnisse mit dem Großherzogthum Baden in Aussicht zu nehmen, vor deren Vereinigung die Vorsicht verbietet, den Weg der Zwangskonzeßsion zu beschreiten.

Damit ist rechtlich und politisch das vorläufige Nichtetreten in das vom Seethalkomite gestellte Zwangskonzeßsionsgesuch motivirt und gleichzeitig ein Vorgehen angezeigt, welches zum Zwecke hat, die Hindernisse auf eine loyale Weise zu beseitigen, welche dermalen noch einer Bundesexeeution entgegenstehen.

Die Kommission beantragt einmüthig Zustimmung zu den Vorschlägen des Bundesrathes.

Bern, den 18/20. Juli 1867.

Namens der Kommission,
Der Berichterstatter:
C. Schwarz.

IV. Bericht des französischen Berichterstatters der nationalrätlichen Kommission.

(Vom 20. Juli 1867.)

Lit. I

Der Konflikt, über den wir Ihnen zu referiren haben, birgt verschiedene delikate Fragen, welche in die Beziehungen der Kantone zum Bund und zu den Eisenbahngesellschaften eingreifen, und verdient daher die volle Aufmerksamkeit der eidgenössischen Rätthe.

Eine Aufzählung der demselben zu Grunde liegenden Vorgänge im Kanton Thurgau übergehen wir hier um so eher, als dieselben in der Ihnen ausgetheilten Botschaft des Bundesrathes sehr klar dargelegt sind. Wir beschränken uns demnach auf die Prüfung derjenigen Punkte, welche auf Ihre Schlußnahme von Einfluß sein können. Ein weiterer Grund, hier nur das dringend Nöthige zu berühren, liegt für uns auch in der Ausführlichkeit des vorausgegangenen deutschen Referats.

Der Kanton Thurgau hat sich durch Beschluß vom 8. Dezember 1852, Art. 3, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Islikon über Frauenfeld nach Romanshorn, verpflichtet, während eines Zeitraumes von 30 Jahren — vom 1. Januar 1853 an gerechnet — eine Bahn von Konstanz nach Romanshorn weder selbst bauen zu lassen, noch den Bau und Betrieb einer solchen einer Gesellschaft zu konzediren.

Diese Klausel wurde unterm 22. Januar 1853 gleichzeitig mit dem übrigen Vertrag ratifizirt, jedoch mit einer Einschränkung, dahin gehend, es solle den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852 zustehen, durch die im erwähnten Art. 3 enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Das Seethalkomite, welches sich zum Zwecke des Baues der Linie Morschach-Konstanz gebildet hat, verlangte vom Kanton Thurgau die Konzession für die Strecke Romanshorn-Konstanz. Der Große Rath von Thurgau verweigerte dieselbe jedoch unterm 21. Februar 1865 und verharrte dann auf dieser Weigerung auch in seiner Sitzung vom 22. Ja-

nuar 1867; immerhin mit der Erklärung, es geschehe dieß lediglich im Hinblick auf die ihm durch die Uebereinkunft vom 8. Dezember 1852 auferlegte Verbindlichkeit, und er betrachte im Uebrigen die Seethal-linie als für den Kanton Thurgau wünschbar und erspriesslich.

Auf dieses hin glaubte das Seethalkomite sich mit dem Begehren um Anwendung des Art. 17 des Eisenbahngesetzes an die Eidgenossen-schaft wenden zu sollen.

Dieses Begehren wurde vom Kanton St. Gallen unterstützt; da-gegen verlangten Petitionen aus der Gegend des Rheins und vom Untersee, es solle auf dasselbe bis zur Regelung der diesfälligen Stel-lung zum Großherzogthum Baden nicht eingetreten werden.

Es wurde nun die Nordostbahngesellschaft zur Vernehmlassung ein-geladen; dieselbe schlug die Veranstaltung einer Konferenz vor, welche dann auch wirklich, am 11. April 1867, Statt hatte. Die genannte Gesellschaft anerbote sich, gegenüber dem Kanton Thurgau, auf die Voll-ziehung des Art. 3 der Uebereinkunft gegen eine billige Entschädigung zu verzichten. Letztere hätte darin zu bestehen, daß entweder eine Summe von 250,000 Franken an die Gotthardgesellschaft bezahlt, oder der Be-trag von 300,000 Fr. zur Verbesserung der Kommunikationen zwischen Romanshorn und dem deutschen Ufer bestimmt würde.

Diese entgegenkommenden Vorschläge waren geeignet, den Weg zu einem Vergleiche zu öffnen, und ließen erwarten, es werde der Große Rath des Kantons Thurgau zur Entgegennahme derselben neuerdings einberufen werden. Dabei durfte man hoffen, daß diese Behörde in jenen Vorschlägen hinlängliche Veranlassung finden werde, von ihren frühern Schlußnahmen zurückzukommen. Allein dieß geschah nicht; viel-mehr nahm es die Regierung auf sich, ohne Einberufung des Großen Rathes, von sich aus zu erklären, daß die Verhandlungen nicht fortzu-setzen seien.

Die Nordostbahngesellschaft ihrerseits suchte in einer um diese Zeit publizirten und auch Ihnen ausgetheilten Denkschrift nachzuweisen, daß die Zwangskonzeßion unter den obwaltenden Umständen durchaus nicht ertheilt werden könne.

Auf diesen Standpunkt stellt sich denn auch der Bundesrath in seiner Botschaft, indem derselbe findet, es könne nicht an dem sein, die Zwangskonzeßion zu ertheilen, bevor der Große Rath von Thurgau sich über die Offerten der Nordostbahn, welche die Sachlage seit seiner ersten Schlußnahme wesentlich modifizirten, ausgesprochen habe. Im Weiteren hält es der Bundesrath für besser, einstweilen die Frage, in welcher Weise vorzugehen sei, wenn der thurgauische Große Rath sich zu einem Abkommen nicht verstehen sollte, nicht zu präjudiziren.

Der Ständerath hat sich der Anschauungsweise des Bundesrathes theilweise angeschlossen, indem er sich wie letzterer für einstweiliges Nicht-eintreten auf das Zwangskonzeptionsbegehren des Seethalkomites aussprach; dagegen möchte er, vor einer abermaligen Befragung des Kantons Thurgau, den Bundesrath beauftragt wissen, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußbedingungen in Unterhandlung zu treten, diesfalls unter Ratifikationsvorbehalt eine Uebereinkunft abzuschließen und dieselbe der Bundesversammlung mit Anträgen über die Frage vorzulegen, ob dem Zwangskonzeptionsbegehren des Seethalkomites zu entsprechen sei oder nicht.

Ihre Kommission, Lit., erklärt sich einstimmig für den Antrag, zu dem die bundesrätthliche Botschaft gelangt ist.

Zur Begründung dieser unserer Konklusion mögen folgende Bemerkungen dienen.

Die Hauptfrage, die sich Ihre Kommission stellte, geht — gleich der vom Bundesrath in erster Linie aufgeworfenen Frage — dahin: Ist der Art. 17 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes hier sofort anwendbar? Und hierauf antworten wir mit dem Bundesrathe: nein.

Es gibt dieser Artikel 17 zwar allerdings dem Bunde die ausgedehntesten Vollmachten und räumt ihm grundsätzlich das Recht ein, eine Zwangskonzeption selbst in Fällen zu ertheilen, wo die Kantone durch entgegenstehende Uebereinkünfte gebunden sind. Dieß erklärt und rechtfertigt den entsprechenden Vorbehalt, der in die Bundesratifikation sowohl der hier in Frage stehenden als anderer ähnlicher Konzeptionen aufgenommen worden ist.

Allein damit der Bund, entgegen der allgemeinen Regel, daß die Konzeptionen von den Kantonen zu ertheilen sind, die Angelegenheit selbst an Hand nehmen und eine Zwangskonzeption ertheilen könne, ist erforderlich, daß gewisse Bedingungen zutreffen, die wir im vorliegenden Falle nicht erfüllt zu sehen vermögen.

1. Vorerst ist erforderlich, daß eine Verhinderung der kantonalen Konzeptionsertheilung vorliege, bevor an die Anwendung des Art. 17 gedacht werden kann. Dieser Artikel stellt ein Ausnahmsrecht auf, welches erst dann zur Anwendung kommen darf, wenn ein Kanton die Konzeption nicht ertheilen kann oder will. Nun haben die Offerten der Nordostbahngesellschaft den Stand der Angelegenheit soweit modifizirt, daß jeder Zweifel darüber, ob der Kanton Thurgau die Konzeption ertheilen könne, dahinfällt. Was aber die Frage betrifft, ob er sie ertheilen wolle, so läßt sich diesfalls nichts sagen, bis der Große Rath in den Fall gesetzt worden ist, sich neuerdings auszusprechen. Bis zu

diesem neuen Entscheide darf man wohl denjenigen vom 21. Februar 1865 als unmaßgeblich (douteuse et insuffisante) ansehen.

Es läßt sich allerdings erklären, wenn die Regierung von Thurgau es vorzieht, daß der dortige Große Rath nicht zu einer neuen Prüfung der Frage genöthigt werde; denn derselbe hat in mehrfacher Rücksicht einen schwierigen Standpunkt. Allein wir müssen denn doch, zur Belegung unserer Anschauungsweise über die Rechte und Pflichten dieses Kantons, einige wichtige Momente hervorheben.

Der Kanton Thurgau hat im Jahr 1852 frei von sich aus einen Vertrag mit der Nordostbahngesellschaft eingegangen und ist seither in den Genuß daheriger Vortheile getreten. Wie die hundesrätliche Bottschaft bemerkt, erhöhte die Einführung dieses Verkehrsmittels den Werth des Bodens, den Wohlstand des Landes, die Quellen seiner Industrie ic.

Wenn es einen unbestreitbaren und allgemein gültigen Rechtsgrundsatz in der Welt gibt, so ist es der, daß die freiwillig eingegangenen Verträge in loyaler Weise eingehalten werden müssen und daß sie die Vertragsschließenden binden. Will die eine Partei den Vertrag brechen, so kann sie dieß nur mit Zustimmung der andern und in der Weise thun, daß der für die letztere daraus erwachsende Schaden geschätzt und zum Gegenstand einer pekuniären Vergütung gemacht wird.

Es steht uns nicht zu, den Weg, den der Kanton Thurgau einschlagen wird, voraussehen oder irgendwie seine Freiheit und kantonale Unabhängigkeit beschränken zu wollen; allein wir können uns nicht der Hoffnung entschlagen, daß derselbe sich zu einem billigen Abkommen mit der Nordostbahngesellschaft verstehen werde, eingedenk dessen, daß diese Gesellschaft ihm große Dienste erwies, daß der Kanton bisher keine andern Opfer brachte als die Uebernahme einer Anzahl Aktien, die ihm einen schönen Zins abwerfen; daß möglicherweise die Gesellschaft in Bezug auf den Belauf der geforderten Entschädigung noch nicht ihr letztes Wort gesprochen hat, und daß die Forderung in einer nicht verletzenden Weise gestellt wurde. In jedem Falle kann unseres Erachtens nicht gesagt werden, daß es der Regierung von Thurgau unmöglich sei, die Schwierigkeit zu lösen, und wir kommen daher zu dem Schlusse, daß der Art. 17 des Eisenbahngesetzes dormalen noch nicht in Anwendung gebracht werden kann.

2. Eine zweite unerläßliche Bedingung, deren Erfüllung der Anwendung des Art. 17 vorauszugehen hat, ist die Regulirung der Verhältnisse betreffend den Anschluß der Linie an das Großherzogthum Baden. Es ist übrigens nicht unmöglich, daß umgekehrt dieser Staat erst unterhandeln will, wenn vorher die schweizerische Konzession gesichert ist.

Der Kanton Thurgau hat daher ein großes Interesse, die Konzession in seiner Hand zu behalten und sich mit der Nordostbahn zu verständigen, um die Situation zu vereinfachen und sich nicht gleichzeitig nach zwei Seiten hin vor Schwierigkeiten gestellt zu sehen.

Von diesem Gesichtspunkte aus könnten wir uns der Redaktion des Ständeraths nicht anschließen, wornach der Bundesrath sofort mit dem Großherzogthum Baden in Unterhandlungen treten soll. Diese würden doch, bei der Ungewißheit, ob schweizerischer Seits eine Konzession erteilt werde, wahrscheinlich erfolglos sein, und anderseits müßte der Bundesrath durch den Versuch, sich dem Kanton Thurgau zu substituiren, um ihn der Schwierigkeiten einer Situation zu entheben, aus welcher herauszutreten in seiner eigenen Macht steht, in eine Stellung hineingerathen, die wir nicht zu acceptiren vormöchten, indem sie die hohe Unparteilichkeit gefährden würde, die der Bundesrath sich für den Fall wahren muß, daß er später über Anwendbarkeit oder Nichtanwendbarkeit des Art. 17 zu entscheiden haben sollte.

3. Endlich fordert, laut Art. 17, eine dritte Vorbedingung zur Ertheilung einer Zwangskonzession, daß die Eisenbahn im Interesse der gesammten Eidgenossenschaft oder eines beträchtlichen Theiles derselben liege.

Eine Erklärung nun, daß die Eisenbahn Konstanz = Romanshorn diese Bedingung erfülle, erscheint uns zum mindesten verfrüht. Es ist zwar, nachdem einmal die Linien Basel - Konstanz und Romanshorn - Norschach konzedirt sind, nicht zu leugnen, daß die kleine Strecke Konstanz - Romanshorn einen integrirenden Theil des Netzes bilde. Anderseits darf man aber — ohne auf Vergangenes zurückzukommen — sich auch nicht verhehlen, daß diese Linie die Interessen der innern Schweiz mehr oder weniger gefährdet und den Transit abzuleiten droht.

Vom militärischen Standpunkte aus kann sie allerdings einige Vortheile bieten und die schweizerische Armee in gewissen Fällen in den Stand setzen, das Seeufer im Auge zu behalten. Sodann wäre sie auch geeignet, den Gedanken an eine Gürtelbahn auf dem deutschen Seeufer fernzuhalten.

Das Gesagte kurz zusammenfassend, kann Ihre Kommission, wie oben bemerkt, nicht umhin, die bundesrätthlichen Vorschläge bei Ihnen einmüthig zu unterstützen. Für den Augenblick erscheint ihr das Begehren einer Zwangskonzession als unzulässig und der ständerätthliche Beschluß als den wahren Anforderungen der Situation nicht entsprechend.

Es glaubte Ihre Kommission, Dit., sich hierüber mit allem Freimuth aussprechen zu sollen. Sie mußte sich sagen, daß die Würde der Versammlung es erheische, den Kanton Thurgau darüber nicht im

Unklaren zu lassen, daß seine wahren Interessen und diejenigen der Nachbarcantone auf ein loyales Vorgehen hinweisen, und daß der Bund sich erst dann zur Intervention veranlaßt sehen könne, wenn die Be-theiligten ihr Möglichstes gethan haben.

Bern, den 20. Juli 1867.

F. J. Pictet de la Rive.

Note. Der Nationalrath hat unter obigem Datum die Behandlung dieses Gegenstandes, auf das Gesuch des Seethalkomites selbst, verschoben.

Kommission des Nationalrathes:

Herren:

Sam. Schwarz, in Aarau.

Rud. Brunner, in Bern.

A. M. Piaget, Neuenburg.

F. Jul. Pictet de la Rive, Genf.

J. Widmer-Güni, Gorgen.
