

Schweizerisches Bundesblatt.

XXV. Jahrgang. III. Nr. 34.

26. Juli 1873.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Abänderung des Bundesgesetzes über die Organisation und
den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849.

(Vom 9. Juli 1873.)

Tit.

Der Bundesrath ist im Falle, Ihnen in Nachstehendem einen Antrag auf Abänderung der bisherigen Organisation seiner Departemente und der Vertheilung der Geschäfte unter dieselben einzubringen.

Die jezige Geschäftsvertheilung ist im Wesentlichen durch die Art. 22 bis 28 des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849 (A. S. I. 57 ff.) normirt.

Der Art. 22 stellt zur Vorberathung und theilweisen Erledigung der Geschäfte, soweit letzteres besonders bestimmt wird, folgende sieben Departemente auf:

1. das politische Departement,
2. das Departement des Innern,
3. das Justiz- und Polizeidepartement,
4. das Militärdepartement,
5. das Finanzdepartement,
6. das Handels- und Zolldepartement,
7. das Post- und Baudepartement,

unter welche Departemente durch die folgenden Artikel die Hauptkategorien der Geschäfte, welche damals für die Bundesverwaltung in Aussicht zu nehmen waren, vertheilt werden.

Bei dieser Organisation war man gebunden durch die bestimmte Zahl der Mitglieder des Bundesrathes, und bei der Geschäftsvertheilung unter dieselben war man von der Rücksicht geleitet, den einzelnen Mitgliedern der Behörde, soweit dies ohne unlogisches Zerreißen des Zusammengehörenden thunlich war, einen möglichst gleich großen Theil der allgemeinen Aufgabe zuzuweisen.

Diese im Jahre 1849 beim Beginn der neuen Bundesverwaltung aufgestellte Geschäftsvertheilung blieb bis heute unverändert, mit der einzigen Ausnahme, daß durch Bundesbeschluß vom 26. Januar 1860 die Besorgung des Bauwesens vom Postdepartement abgelöst und dem damals weniger beschäftigten Departement des Innern übertragen wurde.

Wie nicht anders zu erwarten war, haben im Laufe der 22 Jahre die Geschäfte der Bundesverwaltung im Allgemeinen bedeutend zugenommen.

Das Leben des Bundes ist intensiv und extensiv reicher geworden; mit der Aus- und Durchführung der Bundesverfassung sind der Verwaltung eine Reihe neuer Aufgaben zugewachsen, und solche, die schon Anfangs vorhanden waren, haben mit der Zeit einen Umfang erhalten, welcher sie zu ganzen, großen Geschäftszweigen umgestaltet hat. Es bedarf nur eines vergleichenden Blickes auf die Geschäftsberichte des Bundesrathes aus den frühern und den letzten Jahren, um sich von der allmählig eingetretenen Ausdehnung der Bundesverwaltung in anschaulicher Weise zu überzeugen.

Dabei hat sich allmählig, weil nicht alle Departemente in gleicher Weise anwachsen, auch das ursprüngliche Verhältniß der Arbeitstheilung unter die einzelnen Mitglieder des Bundesrathes mehr und mehr geändert und ist dermalen in einer Weise verschoben, welche es der Behörde zur Pflicht macht, im Interesse der Geschäfte selbst eine Revision der gegenwärtigen Departementseinteilung vorzuschlagen.

Es drängt sich dabei allerdings die Frage auf, ob es nicht angesichts der in Aussicht genommenen Revision der Bundesverfassung passender wäre, dermalen Abänderungen an dem Bundesgesetz über Organisation und Geschäftsgang des Bundesrathes nicht vorzunehmen.

Es läßt sich in der That nicht läugnen, daß, wenn die Revision in dem beabsichtigten Umfang oder selbst nur in einzelnen Theilen zu Stande kommt, eine umfassendere Revision des genannten Gesetzes zur Nothwendigkeit werden wird. Und zwar dürfte es sich dabei dann nicht nur darum handeln, die zahlreichen neuen Aufgaben, welche infolge der veränderten Verfassungsbestimmungen dem Bunde zufallen werden, in möglichst rationeller Weise unter die Departemente des Bundesrathes zu vertheilen, sondern es wird dazuzumal namentlich auch die Frage in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht in der allgemeinen Organisation der Bundesverwaltung eine grundsätzliche Aenderung in dem Sinne einzutreten habe, daß den Departementen als solchen größere Kompetenz eingeräumt und dann auch innerhalb der Departemente selbst, je nach ihrer Natur, die Erledigung gewisser Kategorien von Geschäften an die höheren Beamten der Departemente übertragen werden solle.

Eine solche umfassendere Revision des Organisationsgesetzes wird allerdings besser auf den Zeitpunkt verschoben, wo die Aufgaben des Bundes für längere Zeit neu fixirt sein werden.

Dessen ungeachtet sehen wir uns in der Lage, jezt schon einige Aenderungen zu beantragen, wobei wir uns ausschließlich auf dasjenige beschränken, was ohne Schaden nicht länger verschoben werden kann.

Es betrifft dies namentlich die Besorgung des Eisenbahnwesens.

Das neue Eisenbahngesetz weist dem Bunde, und zwar zunächst dem Bundesrathe, eine ganze Reihe von Aufgaben und Pflichten zu, die bisher Sache der Kantone waren. Die Entgegennahme von Anmeldungen für neue Eisenbahnkonzessionen, die Prüfung der vorgelegten Nachweise, die Verhandlungen mit den Konzessionsbewerbern und den Regierungen der beteiligten Kantone, die Vorbereitung der zu ertheilenden Konzessionen für die Bundesversammlung; die Entgegennahme aller Baupläne der in Ausführung begriffenen Linien und deren sorgfältige Untersuchung, die Verhandlungen betreffend die Trace, die Stationen, die Wegübergänge und die Entscheidung in allen daran sich knüpfenden, oft sehr bedeutenden Interessekonflikten der Regierungen, der Gemeinden und der Gesellschaften; die Kontrolle über Einhaltung der den einzelnen Gesellschaften für Beginn, Fortführung und Vollendung ihrer Linien gestellten Fristen; die Prüfung der Statuten, die Entgegennahme und Prüfung der Finanzausweise, die Entscheidung über Expropriationsanstände, soweit dieselben nicht vor das Forum der Schätzungskommissionen und des Bundesgerichts gehören; die abschließende

oder vorbereitende gesetzliche Regelung der Abtretungen und Uebertragungen von Konzessionen oder einzelner in denselben enthaltenen Rechte und Pflichten, sowie Einsichtnahme und Prüfung bezüglicher Verträge; die allgemeine Ueberwachung plangemäßer Ausführung der Linien; die Behandlung und Entscheidung aller Differenzen betreffend Anschlüsse und Mitbenutzung bestehender Bahnstrecken im Innern; die Verhandlungen mit den Regierungen der benachbarten Staaten betreffend internationale Bahnanschlüsse u. s. w., die Aufsicht über den baulichen Zustand und das Betriebsmaterial der im Betriebe stehenden Bahnen; die Kontrolle über genügende Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmaterial und dem Gesez entsprechende Beschaffenheit desselben; die Entgegennahme der Bahnpolizeiglemente und deren Genehmigung; die Prüfung der Fahrtenpläne und die Verhandlungen mit den Gesellschaften betreffend das gehörige Incinandergreifen der Züge u. s. w., die Entscheidung diesfälliger Anstände zwischen den Gesellschaften; die Aufsicht über genaue Einhaltung der festgesetzten Fahrordnungen sämtlicher schweizerischer Bahnen; die Kontrolle über das gesammte Tarifwesen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften, die besondere Kenntnißnahme aller allgemeinen und speziellen Tarifänderungen, Rückvergütungen, Differentialtarife und eventuelle Intervention; die Aufsicht über Einhaltung der Transportreglemente und Behandlung bezüglicher Beschwerden; die Gesamtkontrolle über die Beobachtung der konzessionsgemäßen Verpflichtungen Seitens der schweizerischen Bahnen und die Einleitung der gesetzlich vorgeschriebenen Maßregeln im Falle von Nichterfüllung derselben — alle diese Aufgaben, von denen viele eine Menge Geschäfte mit sich bringen und nicht selten delikate und schwierige Fragen in sich bergen, sind seit dem 1. Januar, beziehungsweise dem 1. April dieses Jahres Sache der Bundesbehörden geworden. Der ganze umfassende Geschäftskreis dieses eidgenössischen Eisenbahnwesens fiel nach dem bisherigen Rahmen unserer Departemental-Organisation dem Departement des Innern zu, welches denn auch bis dahin diese Angelegenheit besorgt hat. Von der Bundesversammlung mit den nöthigen Vollmachten zur Ausführung des Eisenbahngesezes versehen, haben wir auf den Antrag des genannten Departements den neuen Verwaltungszweig in der Weise organisirt, daß drei Hauptbeamtungen aufgestellt wurden: die eine für Begutachtung aller technischen Fragen — das technische Inspektorat, die andere für Begutachtung aller administrativen Fragen — das administrative Inspektorat, die dritte für die Führung der Kanzlei des Verwaltungszweiges, der Chef des Eisenbahnbüreaus. Das technische Inspektorat waren wir bereits im Falle weiter auszubauen, indem demselben zur Ausführung der ihm obliegenden Kontrolle über die baulichen Zustände der Bahnen,

die Beschaffenheit des Betriebsmaterials etc. sämtlicher schweizerischen Bahnen fünf Techniker — Kontrolleurs — beigegeben wurden, derer Beibehaltung auch nach Aufnahme und Vollendung der ersten Gesamtuntersuchung sich als nothwendig erzeigen dürfte. Der bereits bestehenden Beamtung für Inspektion der Gotthardbauten haben wir überdies die Stellvertretung des technischen Inspektorats, sowie auch die Eisenbahnstatistik zugewiesen und derselben unter Inanspruchnahme des dem statistischen Bureau für Ausführung der genannten Statistik ausgeworfenen Kredites einen Kanzlisten zur Verfügung gestellt.

Wenn nun auch hiemit dafür gesorgt ist, daß die Verwaltung, resp. das Departement des Innern, den ersten Aufgaben, welche die Ausführung des Eisenbahngesezes stellte, gerecht werden kann, so müssen wir doch die dermalige Einrichtung nur als einen Nothbehelf ansehen, dessen Festhaltung auf die Dauer nicht thunlich ist.

Bei dem Bau und Betriebe der Eisenbahnen, welche jetzt schon die bedeutendsten Träger und Vermittler des Verkehrs sind und es in immer ausgedehnter Weise zu werden die Bestimmung haben, sind neben den enormen privaten Interessen so bedeutende öffentliche Interessen betheilt, daß schon während der abgelaufenen Periode des alten Eisenbahngesezes, so sekundär auch die Stellung war, welche dasselbe dem Bunde einräumte, eine Reihe der wichtigsten und tiefgreifendsten Angelegenheiten, mit denen sich die Bundesbehörden zu befassen hatten, aus jenem Gebiete kam. Noch viel mehr, sowohl was Zahl als Importanz der Fragen anbelangt, wird das Eisenbahnwesen den Bund in der neuen Periode beschäftigen, in welcher er nach den allermeisten und wichtigsten Seiten hin bezüglich der Wahrung der öffentlichen Interessen im Eisenbahnwesen an die Stelle der Kantone tritt und mit ihren bisherigen bezüglichlichen Rechten auch die Verantwortlichkeit für die gehörige Erfüllung der für das Ganze so überaus wichtigen Aufgabe übernimmt. Der großen Bedeutung, die diesem Geschäftskreis im Ganzen der Bundesverwaltung zukommt, entspricht es nun keineswegs, daß derselbe als bloßer Appendix, als eine weitere Abtheilung zu den Abtheilungen eines der jetzt bestehenden Departemente hinzugefügt werde. Das Eisenbahnwesen mit allen den darin enthaltenen Aufgaben verdient vielmehr in vollem Maße, daß es, wenn nicht zum ausschließlichen, doch zum Hauptinhalt eines einzelnen Departementes gemacht und dadurch die Möglichkeit einer konzentrirten und intensiven Besorgung desselben geschaffen werde.

Im Bundesrathe, der bei dieser Frage der Geschäftsvertheilung zunächst betheilt ist, herrschte denn auch hierüber von Anfang

an nur eine Meinung, und es sah die Behörde namentlich gar wohl ein, daß das sonst schon ausreichend beschäftigte Departement des Innern unmöglich auf längere Zeit mit dem Eisenbahnwesen belastet bleiben könnte.

Die Frage war nun die, welche Veränderungen in der Departemental-Organisation vorzunehmen seien, um einerseits dem anerkannten Bedürfniß besonderer Verwaltung des Eisenbahnwesens gerecht zu werden, andererseits die Verwaltungsaufgaben unter die Mitglieder möglichst gleichmäßig zu vertheilen und diese Vertheilung selbst bezüglich der zu vereinigenden Geschäftskreise rationell zu halten.

Die nähere Untersuchung und Prüfung der Verhältnisse führte zu dem Antrag, den der Bundesrath Ihnen vorzulegen die Ehre hat.

Nach diesem würde das „Handels- und Zolldepartement“ als solches aufgehoben und an dessen Stelle ein neues Departement errichtet, welches die Besorgung des Eisenbahnwesens und dazu die Handelsangelegenheiten zu übernehmen hätte. Die Zollverwaltung würde mit der Finanzverwaltung zu einem Departement vereinigt.

Was zunächst die Verbindung der Zölle mit den Finanzen betrifft, so dürfte die praktische Zweckmäßigkeit derselben, namentlich bei uns, wo die Finanzeinnahmen fast ausschließlich aus den Zöllen bestehen und die Finanzverwaltung somit im höchsten Grade an einer richtigen Zollgesetzgebung, einer guten Zollverwaltung und günstigen Zollverträgen interessirt ist, noch in höherm Maße gelten als bei den andern Staaten Europa's, in denen wir meist diese beiden Verwaltungen als Theile eines und desselben Ministeriums antreffen. Es sind in ihrem Wesen homogene Geschäftskreise, und wer ein Verständniß für die Finanzverwaltung hat, ist auch qualifizirt zur Leitung der Zollverwaltung, da wir die besondere technische Waarenkenntniß, welche allerdings zur richtigen Anwendung der Zolltarife unerlässlich ist, nicht sowohl als eine Bedingung für die Leitung des Zollwesens, denn als ein nothwendiges Erforderniß für die höhern Beamten dieses Geschäftskreises ansehen. Die Ueberwachung des finanziellen Gebahrens der Zollverwaltung kann von der Finanzverwaltung ausgeübt werden, auch wenn beide Verwaltungen unter einem Chef vereinigt sind, da jedenfalls nie Beamte der Finanzkontrolle gleichzeitig Einnehmer oder Kassiere der Zollverwaltung sein, sondern die beiden Verwaltungen jederzeit in Sachen und Personen getrennte, für sich bestehende Geschäftskreise bilden werden. Allerdings vermehrt sich die Geschäftslast des Vorstehers des Finanzdepartements mit Zutheilung der Zollverwaltung in sehr fühlbarer

Weise; indessen verträgt gerade dieses Departement, dem die bisherige Entwicklung der Bundesverwaltung nicht so zugesezt hat, wie andern Departementen, eine etwelche Erweiterung seines Geschäftskreises, wobei allerdings nicht zu läugnen ist, daß in Zeiten von Krisen die Aufgabe dieses vergrößerten Finanzdepartements eine sehr beschwerliche werden dürfte.

Es lag nahe, mit den Zöllen auch die Handelsangelegenheiten in das Finanzdepartement übergehen zu lassen. Gegen die Trennung namentlich von Zoll und Handel ließe sich anbringen, daß diese Trennung namentlich beim Verhandeln von Zoll- und Handelsverträgen mit dem Auslande störend wirken müßte; daß die Zollverwaltung mit der Handelswelt am meisten in Berührung komme, und daß überhaupt die Landesproduktion und der Handelsverkehr des Landes in engstem Zusammenhang mit dem Zollwesen stehe. Allein es scheinen uns diese Gründe nicht bedeutend genug, um dem mit der Zollverwaltung betrauten Finanzdepartement auch noch die Handelsangelegenheiten zu überbinden, und dadurch die Ueberbürdung, welche wir bei einem Departement zu heben trachten, bei dem andern hervorzurufen. Was zunächst die Verträge mit dem Ausland betrifft, so ist es — wir erinnern nur an die Handels- und Niederlassungsverträge, an die Eisenbahnananschlußverträge und dergleichen — keineswegs etwas Ungewohntes, daß ein und derselbe Vertrag Materien behandelt, bei deren Vorberathung verschiedene Departemente zu konkurriren haben, und es würde also auch durchaus nichts Störendes haben, wenn bei einem abzuschließenden Zoll- und Handelsvertrag das Finanzdepartement die speziellen Zollfragen und ein anderes Departement die allgemeinen, in der Regel übrigens sehr einfachen Handelsfragen zu behandeln haben wird. Was sodann den Zusammenhang anbelangt, in welchem Landesproduktion und Handel mit dem Zollwesen stehen, und den Kontakt mit der Handelswelt, den die Zollverwaltung mit sich führe, so ist dieser Kontakt allerdings vorhanden; derselbe besteht aber, wenigstens in gewöhnlichen Zeiten, wesentlich im Anbringen und Erledigen von Reklamationen wegen Verzollung, und ist daher ein sehr äußerlicher und weder für Zoll noch für den Handel fruchtbringender.

Wir halten deßhalb dafür, daß Zölle und Handel ohne Nachtheil von einander getrennt werden können, und daß der Handel eben so gut, wo nicht besser, mit dem Departemente verbunden wird, welches mit den großen Verkehrsanstalten, mit den Eisenbahntarifen, der Ueberwachung des Frachtverkehrs und seiner Bedingungen u. s. w. zu thun hat.

Wir erhalten auf diese Weise ein „Eisenbahn- und Handelsdepartement“ und ein „Finanz- und Zolldepartement“.

Was das Departement des Innern betrifft, von dem das Eisenbahnwesen abgelöst würde, so bleibt ihm mit den Archiven und den dort im Gange befindlichen Werken, mit dem Maß- und Gewichtswesen, dessen bevorstehende Umgestaltung volle Aufmerksamkeit und während langer Zeit stetige Thätigkeit verlangen wird, mit der Gesundheitspolizei, welche in Folge des jüngst erlassenen Gesezes über die Maßregeln gegen Viehseuchen die Thätigkeit des Departements in hohem Grade in Anspruch nimmt, mit der eidgenössischen Statistik, mit dem Polytechnikum und eventuell der eidgenössischen Hochschule, mit der Oberaufsicht über die in Ausführung begriffenen Korrekturen des Rheins, der Rhone und der Juragewässer, sowie über die mit Subventionen des Bundes bedachten Straßenbauten, mit der Oberaufsicht über die Straßen überhaupt, mit den Verbauungen und Aufforstungen, der Ausführung und Unterhaltung der eidg. Hochbauten, mit der Subventionirung schweizerischer Vereine im Inlande u. s. w. immer noch ein hinlänglich großer Geschäftskreis.

Auf den ersten Blick schiene es sich zu empfehlen, mit dem Eisenbahnwesen das Bauwesen zu vereinigen, wobei man leicht von der Voraussetzung ausgeht, daß, weil das Eisenbahnwesen ein technisches Bureau hat und das Bauwesen ebenfalls, eine Verbindung beider eintreten und damit eine wesentliche Oekonomie erzielt werden könnte. Es ist dies aber ein Irrthum, denn die Beamten, welche die technische Kontrolle der Eisenbahnen zu besorgen haben, können sich nicht gleichzeitig mit den Flußkorrekturen, den Straßenbauten, den Wildbachverbauungen und Aufforstungen, dem Hochbautenunterhalt u. s. w. beschäftigen, noch umgekehrt. Eine gezwungene Verbindung beider würde nichts Anderes zur Folge haben, als mangelhafte Besorgung der einen und der andern Angelegenheiten; und was Praktisches an der Verbindung wäre, nämlich ein Ineingreifen und Zusammenberathen der technischen Beamten des Eisenbahnbüreaus und des Baubüreaus in gewissen Fällen, das kann jederzeit herbeigeführt werden, auch wenn die beiden Geschäftskreise verschiedenen Departementen zugetheilt sind, wie z. B. das Eisenbahnbüreau auch häufig im Falle ist, das militärische Stabsbüreau zu Rathe zu ziehen, für die Fahrtenpläne mit dem Postdepartement zu berathen u. dgl.

Ueberdies fällt in Berücksichtigung, daß die Geschäftsvertheilung sofort wieder sehr ungleich würde, wenn dem Departement des Innern nicht nur das Eisenbahnwesen, sondern auch das gesammte Bauwesen abgenommen würde, und daß bei dem ansehnlichen Umfang von Geschäften, welche die Besorgung des Bauwesens mit sich führt, die Zuthellung dieses Geschäftskreises zu dem Eisenbahnwesen den beabsichtigten Hauptzweck der Departementaländerung,

nämlich die Ermöglichung einer intensiven Pflege des Eisenbahnwesens, von Anfang an wieder bedeutend paralysiren würde.

Demgemäß beehren wir uns, Ihnen nachfolgenden Gesezentwurf zur Annahme zu empfehlen, und erneuern Ihnen, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 9. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesgesetz

betreffend

Abänderungen des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 9 Juli 1873,
beschließt:

Art. 1.

(Abänderung des Art. 22.)

Zur Vorberathung und theilweisen Erledigung der Geschäfte, soweit letzteres besonders bestimmt wird, theilt sich der Bundesrath in sieben Departemente:

- 1) Das politische Departement.
- 2) Das Departement des Innern.
- 3) Das Justiz- und Polizeidepartement.
- 4) Das Militärdepartement.
- 5) Das Finanz- und Zolldepartement.
- 6) Das Eisenbahn- und Handelsdepartement.
- 7) Das Post- und Telegraphendepartement.

Art. 2.

(Abänderung des Art. 24.)

Dem Departement des Innern liegt die Vorberathung und Besorgung folgender Geschäfte ob:

- 1) Die Geseze, Verordnungen und Beschlüsse über die Organisation und den Geschäftsgang der Bundesbehörden.
- 2) Ueberwachung der Bundeskanzlei und der Archive.
- 3) Die Grenz- und Gebietsverhältnisse der Kantone unter sich
- 4) Die eidgenössische Universität und die polytechnische Schule.
- 5) Die freie Ausübung des Gottesdienstes der anerkannten christlichen Konfessionen und die Handhabung der öffentlichen Ordnung und des Friedens unter den Konfessionen.
- 6) Das Maß- und Gewichtswesen.
- 7) Die Gesundheitspolizei bei gemeingefährlichen Seuchen.
- 8) Die Statistik der Schweiz.
- 9) Das Bauwesen mit Ausschluß der Eisenbahnen.

Art. 3.

(Abänderung des Art. 27.)

Dem Finanz- und Zolldepartement liegt die Vorberathung und Besorgung folgender Geschäfte ob:

a. Im Finanzwesen:

- 1) Die organischen Bestimmungen über die Form der Finanz- und Kassaverwaltungen.
- 2) Die Verwaltung der eidgenössischen Fonds, sowie die Vorkehren für Darleihen und deren Ueberwachung.
- 3) Die Aufsicht über die Staatskasse und das gesammte Rechnungswesen der Eidgenossenschaft.
- 4) Das Münzwesen.
- 5) Die Pulververwaltung.

6) Die Maßnahmen, betreffend die Bestimmung der Geldskala und allfälliger Beiträge der Kantone an die Ausgaben der Eidgenossenschaft.

7) Die Ausfertigung des jährlichen Voranschlages und der Bundesrechnung.

b. Im Zollwesen:

- 1) Regulirung des Zollwesens.
- 2) Ueberwachung der den Kantonen zum Fortbezug überlassenen Gebühren.
- 3) Bezug der Grenzzollgebühren und Stellung gehöriger Ausweise.
- 4) Zollverträge mit dem Auslande.

Art. 4.

(Abänderung des Art. 28.)

Dem Eisenbahn- und Handelsdepartement liegt die Vorberathung und Besorgung folgender Geschäfte ob:

a. Im Eisenbahnwesen.

- 1) Die Konzessionirung von Eisenbahnen.
- 2) Die Ueberwachung der allseitigen genauen Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsmäßigen Verpflichtungen Seitens der Eisenbahngesellschaften.
- 3) Eisenbahnanschlußverträge mit dem Auslande.

b. Im Handelswesen.

- 1) Beförderung des Handels- und Gewerbswesens im Allgemeinen, wozu der Verkehr mit den Handelskonsula, soweit derselbe sich auf den Handel bezieht, gehört.
- 2) Handhabung des freien Verkehrs im Innern der Schweiz.
- 3) Handelsverträge mit dem Auslande.
- 4) Ausstellungen im In- und Auslande.
- 5) Uebersichtliche Ausmittlung des Handels der Schweiz.
- 6) Beaufsichtigung des Bezuges der den Kantonen bewilligten Verbrauchssteuern.

Art. 5.

(Abänderung des Art. 29.)

Dem Post- und Telegraphendepartement liegt die Vorberathung und Besorgung folgender Geschäfte ob:

a. Im Postwesen.

- 1) Die Organisation der gesammten Postverwaltung.
- 2) Die Leitung und Ueberwachung des Postdienstes in allen seinen Zweigen.
- 3) Die Abschließung von Fahr- und Lieferungsverträgen aller Art.
- 4) Die Anschaffung und der Unterhalt des erforderlichen Postmaterials.
- 5) Die Vorbereitung von Postverträgen mit dem Auslande und daherige Unterhandlungen.
- 6) Die Ausmittlung der Entschädigungen an die Kantone und an Privaten für Abtretung des Postwesens an den Bund.

b. Im Telegraphenwesen.

- 1) Die Organisation der gesammten Telegraphenverwaltung.
- 2) Die Erstellung der telegraphischen Verbindungen.
- 3) Die Leitung und Ueberwachung des Telegraphendienstes in allen seinen Zweigen.
- 4) Die Telegraphenverträge mit dem Auslande.

Art. 6.

Vorstehendes Gesez tritt auf den 1. September 1873 in Kraft.
Der Bundesrath ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
den zwischen der Schweiz und Baden abgeschlossenen
Staatsvertrag über die Verbindung der beiderseitigen
Eisenbahnen bei Singen und bei Konstanz.

(Vom 27. Juni 1873.)

Tit. I

Die historische Entwicklung dieser Frage ist Ihnen theilweise aus unsern Rechenschaftsberichten pro 1868 und 1869, theilweise aus den Akten betreffend den Staatsvertrag vom 10. Dezember 1870 über den Anschluß der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen an die badische Staatsbahn bei Konstanz bekannt.

Der Gegenstand des vorliegenden Vertrages ist die Fortführung der Eisenbahnlinie Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze) auf badischem Gebiete nach Singen und der Anschluß an die badische Staatsbahn in dem dortigen Bahnhof, sowie der Anschluß der Linie Etzweilen-Kreuzlingen an den badischen Bahnhof in Konstanz.

Der erste Versuch zu einer Vereinbarung mit Baden über diese beiden Anschlüsse geschah in einer am 18. Mai 1868 zwischen schweizerischen und badischen Abgeordneten in Konstanz veranstalteten Besprechung, bei welcher übrigens der Anschluß der

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Abänderung des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849. (Vom 9. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	1-13
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 751

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.