Schweizerisches Bundesblatt.

XXI. Jahrgang III. Nr. 52. 30. Dezember 1869.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrükungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdrukerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Bericht

der

Minderheit der nationalräthlichen Kommission, betreffend die Alpenbahnkonzessionen (St. Gotthard und Splügen).

(Vom 21. Oktober 1869.)

Tit.!

Das noch gegenwärtig geltende Eisenbahngesez vom Jahr 1852 hat den Grundsaz ausgesprochen, daß der Bau und Betrieb der Eisenbahnen in die Kompetenz der Kantone falle oder der Privatindustrie überlassen werden könne. Mit andern Worten: es hat der Bund ausdrüklich darauf verzichtet, Eisenbahnen auf seine Rechnung zu bauen und zu betreiben. Das einzige Recht, das er sich vorbehalten hat, besteht darin, die Erstellung von Eisenbahnen zu verhindern, welche den militärischen Interessen der Schweiz schaden könnten. Im Uebrigen hat die Eidgenossenschaft einfach darüber zu wachen, daß die Privaten und die Kantone, welche den Bau von Eisenbahnen unternehmen, die Vorschriften des über diese Materie erlassenen Gesezes beobachten. Niemals sah man aber bis jezt die Eidgenossenschaft eine Eisenbahnunternehmung selbst an Hand nehmen und in dieser Eigenschaft offiziell auftreten.

Die Alpenbahnfrage hat dem Bundesrathe zum Vorwande gedient, um von den Bestimmungen des Gesezes vom Jahr 1852 abzugehen und von sich aus ein neues Staatsrecht aufzustellen. Man muß ihm die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß er die Sache offen und ohne seine

Absichten zu verhehlen betreibt. Schon in der lezten Session hörte man den Bundespräsidenten Welti erklären, daß angesichts einer internationalen Linie, wie die Gotthardbahn, die Eidgenossenschaft sich nicht mit der passiven Rolle begnügen könne, welche ihr das Eisenbahngesez anweist; vielmehr habe sie direkte zu interveniren, die Sache selbst an Hand zu nehmen und nöthigenfalls die Erstellung von Konkurrenzbahnen zu verhindern, ungeachtet der im bestehenden Gesezе enthaltenen ausdrüklichen Sanktionirung des Grundsazes des freien Eisenbahnbaues. Man hat sogar versucht, den eidgenössischen Räthen die Genehmigung der Konzession einer Splügenbahn zu entziehen, welche Genehmigung doch eine Sache des Rechtes ist; oder zum Mindesten that man Alles, was man konnte, um dieselbe möglichst lange zu verzögern.

Heute nun ersieht man aus den vom Bundesrathe mitgetheilten Aktenstüken, daß seine Abgeordneten zur internationalen Konferenz den im Monat Juli vom Bundespräsidenten bezeichneten Weg getreulich befolgt haben. Durchgeht man die Verhandlungen dieser Konferenz, liest man den Vertrag mit Italien, faßt man die Stellung ins Auge, welche der Bundesrath dabei einnahm, und die Rolle, welche er die Eidgenossenschaft spielen läßt, so könnte man unmöglich auf den Gedanken kommen, es bestehe noch ein Gesez, welches vorschreibt, daß der Eisenbahnbau ausschließlich der Privatindustrie und den Kantonen überlassen, nicht aber Sache der Eidgenossenschaft ist.

Bei allen diesen Verhandlungen spielte der Bundesrath immer die Rolle einer kontrahirenden Partei und niemals diejenige eines Vermittlers. Die Eidgenossenschaft ist es, welche sich gegenüber den andern Staaten engagirt. Weder die Kantone noch die dermaligen Eisenbahngesellschaften stehen als Parteien da, welche die dem Unternehmen zugesagte Subvention von 20 Millionen einzubezahlen haben; sondern als solche figurirt die Schweiz; auf die Bundeskasse werden Zahlungsmandate gezogen werden. Die Eidgenossenschaft ist es, welche sich dahin verpflichtet, daß bei Basel eine Rheinbrüke erstellt werde; kommt diese Stipulation nicht zum Vollzuge, so wird man sich weder an den Kanton Basel noch an die Centralbahngesellschaft, sondern an die Eidgenossenschaft zu halten haben. Ebenso ist es die Eidgenossenschaft, welche Namens des Kantons Tessin, der hiebei noch gar nicht begrüßt worden, dafür garantirt, daß dieser souveräne Staat die Linie von Magadino bis an die italienische Grenze konzedirem werde, während er diese Linie bis jezt nicht konzedirt hat und stetsfort berechtigt ist, dies zu verweigern. Die Eidgenossenschaft ist es, welche sich verantwortlich erklärt für die Verzögerungen des Baues auf schweizerischem Gebiete; welche die Organisation der Eisenbahnzüge, ihre Koinzidenz mit den Bahnen Deutschlands und Italiens auf sich nimmt; kurz, in dieser ganzen Angelegenheit läßt der Bundesrath, bei seinen Verträgen mit den Nachbar-

staaten, die Eidgenossenschaft in der Weise interveniren, daß sie den Bau und den Betrieb der Gotthardbahn auf ihre eigene Rechnung übernimmt.

Die Versammlung wird es begreiflich finden, daß es unmöglich ist, angesichts aller dieser Thatsachen Stillschweigen zu beobachten. Wenigstens muß der Bundesrath wissen, daß Niemand sich über die Tragweite der Revolution täuscht, welche man in unserm Staatsrechte einzuführen sucht; es müssen die ausdrüklichsten Vorbehalte geltend gemacht werden für den Zeitpunkt, wo man den Kammern zumuthen wird, diese Revolution zu sanktioniren.

Zwar wird der Bundesrath anführen, er habe nur mit Rüksicht auf die Form und die Bequemlichkeit gegenüber den andern kontrahirenden Staaten die Eidgenossenschaft eine solche Rolle spielen lassen; im Grunde aber werde nichts oder wenig in den gegenseitigen Attributionen der Kantone und der Bundesgewalt in Eisenbahnbingen geändert werden. Man wird sagen, man behalte sich vor, die Verträge vor ihrer definitiven Ratifikation in jedem Detailpunkte durch die betreffenden Kantone gutheißen zu lassen, so daß gegenüber Europa die Eidgenossenschaft als Bauübernehmerin der Gotthardbahn dastehe, während in Wirklichkeit, wie dies das Gesez vom Jahr 1852 will, die interessirten Kantone dieselbe bauen werden. Es ist in der That möglich, daß man in dieser Weise vorgehen wird, und man hätte Mühe, zu glauben, daß, wenn der Bundesrath diese Absicht nicht hätte, er die Kühnheit gehabt haben würde, den Räthen Aktenstüke mitzutheilen, welche, wenn wörtlich genommen, sich als eine ununterbrochene Reihe von Gesezesverlezungen und von Fußtritten qualifiziren würden, die man dem Staatsrechte applizirt. Dessen ungeachtet bleibt es wahr, daß selbst unter dieser beruhigenderen Form aufgefaßt, die Haltung des Bundesrathes eine Gefahr für die Zukunft involvirt, besonders wenn man sie zusammenhält mit den von mehreren Seiten laut eingestandenen Absichten, mit dem Gesezе vom Jahr 1852 ein Ende zu machen und die Eisenbahnunternehmungen unter die unbedingte Kompetenz der Eidgenossenschaft zu bringen. Man will die Geister mit diesem Gedanken vertraut machen; man behält sich vor, zu zeigen, daß wegen angeblicher Nichtanwendbarkeit des gegenwärtigen Gesezes bei internationalen Unternehmungen, dasselbe auch nach Innen nicht mehr zu gelten habe. Offenbar ist dies ein Versuchsballon, welcher für später noch weitere verspricht.

Es scheint übrigens, daß wenn es je einen Fall gibt, wo man die Weisheit der Bestimmungen des Gesezes von 1852 würdigen kann, derselbe gerade da vorliegt, wo es sich um den Bau von internationalen Eisenbahnen handelt; hier vor Allem sollte darauf Bedacht genommen werden, daß die Eidgenossenschaft nicht, in der Eigenschaft als Nation, gegenüber andern europäischen Nationen Verpflichtungen übernehme, deren strikte Einhaltung eine Quelle von Konflikten und einen beständigen

Vorwand zu diplomatischen Interventionen und Reklamationen abgeben könnte. Eben hier sollten alle kontrahirenden Staaten es wohl wissen, daß in der Schweiz die Eisenbahnen der Privatindustrie überlassen sind, und daß die Eidgenossenschaft in Bezug auf dieselben nur ein Recht der Oberaufsicht und der Oberhoheit besizt. Mehrere vom Bundesrath übernommene Verpflichtungen sind sehr gewichtig; es ist zu bedauern, daß jedes Mal, wo diesfällige Konflikte entstehen sollten, die Eidgenossenschaft direkte in's Spiel kommt. Dadurch wird auf dieselbe muthwilliger und ungerechter Weise eine Verantwortlichkeit gewälzt, welche der Regel nach nicht auf sie fallen sollte.

Gewiß durfte der Bundesrath in einer so wichtigen Frage nicht eine passive Rolle spielen. Es handelt sich um eine Linie, welche militärisch wichtig und von einer immensen Bedeutung für die Zukunft der Schweiz ist. Der Bundesrath hatte nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, von allen Unterhandlungen sich unterrichtet zu halten, sich dabei vertreten zu lassen und sogar die Leitung derselben zu übernehmen. Aber zwischen dieser Haltung und derjenigen, welche er eingenommen hat oder vielmehr die Schweiz einnehmen ließ, liegt ein Abgrund; er konnte interveniren, ohne sich an die Stelle der Kantone zu sezen. Nun hat er aber im vorliegenden Falle ganz besonders, gegenüber den andern europäischen Staaten, den Grundsaz aufgestellt, daß in Eisenbahnsachen keine Kantone mehr existiren, sondern nur noch die Eidgenossenschaft.

Sollte man etwa sagen, diese Stellung sei eine aufgenöthigte; Norddeutschland, Württemberg, das Großherzogthum Baden, Italien hätten nur unter dieser Bedingung unterhandeln wollen? Man kann dies unmöglich unbedingt zugeben; jedenfalls hat der Bundesrath ganz das Aussehen, als habe er sich eine gelinde Gewalt anthun lassen und nicht stark dafür gekämpft, die Grundsäze unseres Staatsrechts geltend zu machen. Er konnte wohl alle Grundlagen des Vertrages vereinbaren; er konnte am besten durch eine konsultirende Umfrage feststellen, unter welchen Bedingungen die Ueberschreitung der Alpen ermöglicht werden könnte; er hat z. B. mit andern Staaten gefunden, der Gotthard sei gegenwärtig diejenige Bahn, welche am meisten Chancen biete; die angestellte Nachfrage zeigte, daß man sich mit einer Subvention von 83 Millionen begnügen könne; er hielt dafür, die interessirten Schweizerkantone und Gesellschaften dürften streng genommen eine Summe von 20 Millionen übernehmen; mit einem Worte: er unternahm mit den andern Staaten eine gründliche Vorarbeit, welche als ernstliche Grundlage der Diskussion dienen konnte. Alles dies ist in der Ordnung; aber nach Vollendung dieser Ausarbeitung mußte er vor Allem dieselbe durch die Kantone ratifiziren lassen, was nicht sehr schwer gewesen wäre, und erst dann, wenn diejenigen, welche schließlich zu bauen und zu bezahlen haben, einverstanden gewesen wären, durfte der Vertrag unterzeichnet und den Räthen

mitgetheilt werden. Es ist begreiflich, daß die andern Staaten nicht mit jedem Kanton besonders verhandeln wollten; insofern mußte der Bundesrath dazwischentreten und selbst die Grundlagen einer Uebereinkunft vorbereiten. Aber er durfte diese nicht unterzeichnen, indem er, wie dies geschehen ist, die kontrahirenden Parteien über die Kompetenz der Eidgenossenschaft irreführte; er durfte nicht auftreten als berechtigt, eine Eisenbahn im Namen der Eidgenossenschaft zu bauen, da man doch wußte, daß der leztern dieses Recht nicht zukommt, sondern durch die jezt geltenden Gesezе versagt ist.

Die vorausgehenden Betrachtungen sind durchaus unabhängig von der Frage der Gotthardbahn an und für sich. Wenn die Förderer dieser großartigen Unternehmung dahin gelangen, die zu ihrer Verwirklichung erforderlichen finanziellen Mittel herbeizuschaffen, so werden sie ihren Zwek erreichen, ob man nun die durch das Eisenbahngesez sanktionirten staatsrechtlichen Grundsäze aufrecht erhalte oder aufhebe. Sind dagegen die materiellen Umstände ihnen ungünstig, so kann ihnen die Verlezung des Gesezes von 1852 nichts helfen. Vom Gesichtspunkte der moralischen Unterstüzung und der Sympathien der schweizerischen Bevölkerung kann dagegen das Gotthardunternehmen nur dabei gewinnen, wenn die Bundesbehörden sich der Zuhülfenahme ausnahmsweiser Bestimmungen enthalten und auf dem strikten Boden der Verfassung und der Gesezе verbleiben.

Bern, den 21. Oktober 1869.

V. Perrin.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Bericht der Minderheit der nationalräthlichen Kommission, betreffend die Alpenbahnkonzessionen (St. Gotthard und Splügen). (Vom 21. Oktober 1869.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1869
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	52
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	30.12.1869
Seite Page Pagina	691-695
Ref. No	10 006 373

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.