

## B e r i c h t

über

### die Eisenbahnanschlußverhandlungen mit dem Großherzogthum Baden.

(Vom 14. Dezember 1870.)

---

Lit.!

Wir beehren uns, dem h. Bundesrathe über den Gang und das Ergebniß der mit den badischen Delegirten gepflogenen weiteren Konferenz-Verhandlungen über die Eisenbahnanschlüsse zwischen den beiden Staaten folgenden gedrängten Bericht zu erstatten.

Die Konferenzen dauerten von Montag dem 5. bis Samstag den 10. d. M.

Das Ergebniß liegt in der Unterzeichnung eines Vertrages über den Anschluß Kreuzlingen-Konstanz und einer Erklärung der badischen Delegirten über die übrigen Bahnanschlüsse, beide d. d. 10. Christmonat 1870.

1. **A n s c h l u ß K r e u z l i n g e n - K o n s t a n z.** Hier glauben wir erreicht zu haben, was man schweizerischerseits billigerweise verlangen kann. Der Anschluß auch der untern Rheinthalbahn im Bahnhofe Konstanz ist in analoger Weise gesichert, wie der Anschluß der Bahn Romanshorn-Kreuzlingen, natürlich gegen verhältnismäßigen Einkauf. Ein Exklusionsrecht zu Gunsten der Nordostbahn besteht nicht; die untere Rheinthalbahn ist auch nicht an den Anschlußpunkt Station Kreuzlingen gebunden, sondern kann östlich den Anschluß nehmen. Ueber Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhofsanlagen auf Schweizergebiet wurde absichtlich nichts gesagt, weil dies eine Sache innerer Regulirung ist. Nicht bloß die Pläne über den gemeinschaftlichen Bahnhof, sondern auch der **V e r t r a g** über dessen Benutzung ist den beidseitig zuständigen Regierungsbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Welches diese zuständigen Behörden schweizerischerseits seien, fanden wir nicht angemessen, in Frage zu bringen.

2. Uebrigc Anschlußfragen. Paralell mit der Anschlußfrage Konstanz brachten wir die übrigen schweizerischen Anschlußbegehren zur Verhandlung, wobei es sich bald herausstellte, in welchen Punkten materielle Differenzen walteten und in welchen nicht. Man kam deshalb bald mehr auf die Form der Behandlung und Erledigung dieser übrigen Anschlüsse zu sprechen. Wir verlangten in erster Linie vertragssweise Regirung und Einverleibung der Bestimmungen in den nämlichen Vertrag wie den Konstanzer-Anschluß; sodann vertragssweise Regirung in einer Art Separat- oder Schlußprotokoll. Endlich fanden wir aber selbst in unserm eigenen Interesse, die Fragen auf das Gebiet der einseitigen Erklärungen seitens des Großherzogthums Baden zu verweisen, da wir auf diese Weise wenigstens durch reciprocirliche Verbindlichkeiten uns nichts vergeben.

Was nun den Inhalt der von den badischen Delegirten schließlich zugestandenen einseitigen Erklärung betrifft, so bemerken wir von vornenherein, daß über die Anschlüsse:

Andelfingen-Singen,

Beringen-Schleitheim-Stühlingen, und

Büsch-Eglisau-Schaffhausen

eigentlich collidirende Interessen zwischen beiden Staaten nicht vorhanden sind, sondern selbst Baden an der Realisirung all' dieser Anschlüsse ein entschiedenes eigenes Interesse hat, weshalb wir unsererseits mit allgemein gehaltenen Zusicherungen und nur unter Andeutung von Hauptprinzipien bei all' diesen Punkten uns glauben begnügen zu können.

Decidirt ablehnend erklärt sich Baden gegenüber der sogenannten Randenbahn, d. h. es wollte zur Zeit in Verhandlungen über diese Anschlußbahn nicht eintreten. Es muß diese Deklaration Badens um so mehr als eine fast definitive aufgefaßt werden, als die Randenbahn eine wesentliche Konkurrenzbahn der von Baden beschlossenen Butschthalbahn sein würde.

Den schwierigsten und wichtigsten Verhandlungsgegenstand bildete der Anschluß Wintertthur-Kobleng-Waldshut.

Ein direktes und unumwundenes Zugestehen des Anschlusses im Sinne unseres Verlangens war nicht erhältlich. Baden sagte wohl: es gestatte von vornenherein einer von Wintertthur herkommenden Bahn den Anschluß im Bahnhofe Waldshut und die Mitbenutzung dieses letzteren gegen entsprechenden Einkauf. Allein für die schweizerischen Bestrebungen ist das Wesentliche nicht sowohl der Anschluß und die Mitbenutzung im Bahnhofe Waldshut, sondern der Anschluß an der badischen Landesgrenze, Mitte Rheinbrücke bei Waldshut, und Mitbenutzung der Bahnstrecke von da weg bis Bahnhof Waldshut, weil dieser Weg einzig die

\*angestrebte neue Bahnverbindung ermögliche, dies einzig auch dem Sinne des Art. 37 des Hauptvertrages über die *F ö r d e r u n g* der schweizerischen Anschlüsse bei Walddshut entspreche.

Die badischen Delegirten gaben auch diesmal wiederholt die Erklärung ab, daß ihrerseits die Erstellung und der Anschluß fraglicher Bahn sehr gerne gesehen werde. Sie proponirten, diesen Anschluß und die Mitbenutzung der badischen Bahnstrecke bis Mitte Rheinbrücke sofort positiv zuzusagen, wenn die Schweiz die von der Nordostbahn dagegen vorgebrachten Hindernisse zu beseitigen übernehme.

Wir unsererseits wendeten dagegen ein, daß die zwischen der Nordostbahn und der badischen Bahnverwaltung bestehenden Separatverträge und Separatprotokolle die schweizerischen Behörden und namentlich den Hauptvertrag nicht berühren können.

Die Frage, ob die Schweiz Baden gegenüber nicht das in Art. 41 des Hauptvertrages vorgesehene Schiedsgericht anrufen könne, um darüber entscheiden zu lassen, ob Baden nach Art. 37 des Hauptvertrages zur Gewährung des Anschlusses nicht verpflichtet sei, wurde auch in Anregung gebracht, allein auch unsererseits nicht sehr stark betont, weil ein praktisches Resultat bei diesem Verfahren sehr zweifelhaft erscheint. Baden selbst wollte übrigens eine Zusage, sich auf diesen Weg zu begeben, nicht machen.

Da der Bundesrath bezüglich auf die Anschlußfrage bei Konstanz eine Erledigung jedenfalls für wünschenswerth erachtete, so verständigte man sich schließlich über diejenige Fassung, welche nun in der badischen Erklärung niedergelegt ist. Wir erreichen damit allerdings noch nicht direkt die schweizerischerseits angestrebte Anschlußzusicherung, sondern sind noch an gewisse Zwischenverhältnisse gebunden, die zu beseitigen sind. Wir halten aber dafür, daß den theilnehmenden Kantonen und der Bundesgewalt Mittel und Wege genug zu Gebote stehen werden, um diese Hindernisse zu beseitigen, umsomehr, als Baden dafür seine vertragsmäßige Förderung nun positiv zusagt und damit mindestens das dokumentirt hat, daß wir dort nicht auf Schwierigkeiten stoßen werden.

Uebrigens leben wir der Ueberzeugung, und die badischen Delegirten theilten sie mit uns, daß die künftigen Bedürfnisse im Verkehrsleben stärker sein werden, als alle stipulirten Monopole.

B e r n , den 13. Dezember 1870.

**Stämpfli.**  
**Anderwert.**

## Erklärung der badischen Delegirten.

---

Bei den Verhandlungen über Herstellung einer Verbindung der badischen Staatsbahn bei Konstanz mit der Romanshorn-Kreuzlingerbahn sind von Seiten der Herren Delegirten des schweizerischen Bundesrathes für nachgenannte in der Schweiz projektierte Eisenbahnen Anschlüsse an theils hergestellte, theils in Ausführung begriffene Bahnen auf badischem Gebiet verlangt worden.

Anschlüsse beziehungsweise Verbindung für eine Bahn von:

- 1) Winterthur-Kaiserstuhl-Koblentz-Waldshut;
- 2) Büsach-Eglisau-Schaffhausen;
- 3) Beringen-Schleitheim-Stühlingen an die zu erbauende Wutachthalbahn;
- 4) Andelfingen-Singen;
- 5) Schaffhausen-Donaueschingen (Randenbahn), mit Anschluß an die zu erbauende Wutachthalbahn.

Die Delegirten der großh. badischen Regierung erklären, daß sie nicht ermächtigt sind, hinsichtlich dieser Bahnverbindungen zur Zeit in nähere Verhandlungen einzutreten. Der Zeitpunkt hiezu werde erst dann gekommen sein, wenn von Seiten der Schweiz eine solche Konzession verliehen sein wird, und der betreffende Konzessionsinhaber auch bei der großh. badischen Regierung bezüglich der auf badischem Gebiet gelegenen Bahnstrecke um Ertheilung der Konzession sich bewerben wird. Um jedoch das Zustandekommen von Unternehmungsgesellschaften für die projektierten Bahnverbindungen zu befördern, bezeichnen die badischen Delegirten jetzt schon im Allgemeinen den Standpunkt, welchen ihre Regierung bezüglich dieser Bahnverbindungen einnehmen werde, in Folgendem:

### 1. Winterthur-Waldshut.

Entsprechend dem Art. 37 des Vertrags über Fortsetzung der badischen Eisenbahn über schweizerisches Gebiet vom 27. Juli / 11. August 1852 wird die großherzogliche Regierung diese Bahnverbindung thunlichst

• befördern. Sie wird einer sich bildenden Gesellschaft die Konzession zur Fortsetzung der Bahn auf badischem Gebiet ertheilen, auch den Anschluß an den Bahnhof in Waldbhut, sowie dessen Mitbenutzung gestatten.

Auch ist die großherzogliche Regierung bereit, dieser Gesellschaft die Mitbenutzung der bestehenden Verbindungsbahn Waldbhut-Koblentz, soweit es badisches Gebiet betrifft, gegen entsprechende Vergütung einzuräumen, insofern die hiebei betheiligte Nordostbahngesellschaft ihre Zustimmung hierzu gibt, oder aber die von dieser Bahngesellschaft dagegen vorgebrachten Hindernisse beseitigt werden, wobei die großherzogliche Regierung den diesfälligen schweizerischen Bestrebungen nach dem zitierten Artikel 37 des Vertrages von 1852 die thunlichste Förderung angedeihen lassen wird.

## 2. Bülach - Glisau - Schaffhausen.

Auch diese Bahnverbindung wird die großherzoglich badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des Vertrages vom 27. Juli / 11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweizerischen Landesbehörde konzessionirt werdenden Unternehmer, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, die Konzession gleichfalls ertheilen. Zur Mitbenutzung des Bahnhofes in Schaffhausen wird die großherzogliche Regierung, vorbehaltlich einer Verständigung mit der hiebei betheiligten Nordostbahngesellschaft, ihre Einwilligung geben.

## 3. Beringen - Schleithelm - Stühlingen.

Wird schweizerischerseits einem Privatunternehmer die Konzession zur Anlage dieser Bahnverbindung ertheilt, so wird dem Unternehmer bezüglich der Strecke auf badischem Gebiet von Seiten der großherzoglichen Regierung die Konzession in Gemäßheit des Gesetzes vom Jahr 1870 ebenfalls verliehen, auch eine Mitbenutzung der badischen Bahnhöfe in Beringen und Stühlingen gestattet werden.

Unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen kann auch von der badischen Eisenbahnverwaltung der Betrieb der Beringer-Stühlingerbahn übernommen werden.

## 4. Andelfingen - Singen.

Dem von der Schweiz konzessionirt werdenden Unternehmer für diese Bahn wird auch die großherzogliche Regierung die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn auf badischem Gebiet verleihen und den Anschluß an die badische Bahn bei Singen, sowie die Mitbenutzung des dortigen Bahnhofes gestatten. Der Rheinübergang hat zwischen Stein und Dießenhofen zu erfolgen. Insofern statt Andelfingen ein anderer

Anschlußpunkt an eine schweizerische Bahn gewählt werden will, wird für denselben gleichfalls die Verbindung mit der badischen Bahn bei Singen gestattet.

5. Bezüglich der Mandenbahn Schaffhausen-Donau-essingen ist die großherzogliche Regierung zur Zeit nicht in der Lage, eine bindende Erklärung abzugeben.

Im Weiteren wird noch bemerkt:

Für die den Bahnverbindungen Ziffer 1, 2 und 4 in Aussicht gestellten Konzessionen wird die ständische Zustimmung vorbehalten.

Bei sämtlichen unter 1, 2, 3 und 4 genannten Bahnverbindungen behält sich die großherzogliche Regierung für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken die Genehmigung der Richtungslinie und die Bestimmung der Stationen, sowie das Rückkaufsrecht nach Maßgabe des Art. 38 des Vertrages vom 27. Juli / 11. August 1852 vor. In allen Fällen, in welchen eine Mitbenützung von Bahn- und Bahnhofanlagen und Einrichtungen gestattet wird, ist für die Anlage- und Unterhaltungskosten eine Vergütung zu entrichten, welche zu dem Verkehr der Verbindungsbahn und dem Verkehr, der sich auf der Wechselstation für die übrigen dort zusammenführenden Bahnen ergibt, im Verhältnisse steht.

Für jede der genannten Verbindungsbahnen wird, sobald solche zur Ausführung kommt, unter den zuständigen Landesregierungen ein besonderer, die Anschlußverhältnisse regelnder Staatsvertrag, ähnlich wie bei der Bahnverbindung Kreuzlingen-Konstanz, abgeschlossen.

Die vorstehende Erklärung der badischen Delegirten soll für die großherzoglich badische Regierung verbindlich sein, sobald der unterm heutigen Datum zwischen der großherzoglich badischen Regierung und dem schweizerischen Bundesrath abgeschlossene Vertrag über die Verbindung der Romanshorn-Kreuzlingerbahn mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiderseitige Ratifikation erhalten hat.

Bern, den 10. Dezember 1870.

Die Bevollmächtigten für Baden: .

Muth.

Gardes.

**Bericht über die Eisenbahnanschlussverhandlungen mit dem Grossherzogthum Baden.  
(Vom 14. Dezember 1870.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1870             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 55               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 30.12.1870       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1055-1060        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 006 745       |

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.