

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
den zwischen der Schweiz und dem Grossherzogthum
Baden abgeschlossenen Staatsvertrag über die Ver-
bindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen
und bei Stühlingen.

(Vom 12. Juni 1875.)

Tit. I

Die Verbindungen zwischen dem schweizerischen und badischen Eisenbahnetz, um welche es sich im vorliegenden Verträge handelt, sind das Ziel von schon mehr als zehnjährigen Bestrebungen der betreffenden Landesgegenden und wurden Ihnen schon bei Abschluß des Staatsvertrages vom 10. Dezember 1870, betreffend die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Konstanz, sodann bei der Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, vom 22. September 1873, und endlich bei Ertheilung derjenigen für eine Eisenbahn von Stühlingen nach Beringen, vom 11. November 1874, vorgeführt.

Hinsichtlich der historischen Entwicklung der in Bezug auf die vorliegenden Verbindungen bisher stattgehabten Unterhandlungen ist vor allen Dingen auf die Botschaft betreffend den oben erwähnten Staatsvertrag vom 10. Dezember 1870 und die bei Anlaß dieses Vertragsabschlusses Seitens der badischen Delegirten abgegebene bezügliche Erklärung zu verweisen.

Bei diesen Verhandlungen betreffend den Eisenbahnanschluß in Konstanz wurden auf den Wunsch der an Baden grenzenden

Kantone für eine Reihe von projektirten Bahnen Anschlüsse an theils hergestellte, theils in Ausführung begriffene badische Eisenbahnen verlangt. Die badischen Delegirten erklärten, daß sie nicht ermächtigt seien, hinsichtlich aller dieser Bahnverbindungen zur Zeit in nähere Verhandlungen einzutreten. Der Zeitpunkt dazu werde erst gekommen sein, wenn Seitens von Unternehmungsgesellschaften bezügliche Konzessionen sowohl in der Schweiz als in Baden verlangt würden. Um jedoch das Zustandekommen solcher Unternehmungsgesellschaften zu befördern, bezeichneten die badischen Delegirten den Standpunkt, welchen ihre Regierung bezüglich der verschiedenen Bahnverbindungen einnehmen werde. Für die vorliegenden Verbindungen lauteten die Erklärungen wie folgt:

„Auch die Bahnverbindung Bülach-Eglisau-Schaffhausen wird die großherzoglich badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des
27. Juli

Vertrages vom 11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweiz. 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, vorbehältlich einer Verständigung mit der hiebei betheiligten Nordostbahngesellschaft, ihre Einwilligung geben.

„Wird schweizerischerseits einem Privatunternehmer die Konzession zur Anlage der Bahnverbindung Beringen-Schleitheim-Stühlingen ertheilt, so wird dem Unternehmer bezüglich der Streke auf badischem Gebiete von Seite der großherzoglichen Regierung die Konzession in Gemäßheit des Gesetzes vom Jahr 1870 ebenfalls verlichen, auch eine Mitbenutzung der badischen Bahnhöfe in Beringen und Stühlingen gestattet werden.

„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 Bundesrathe abgeschlossene Vertrag über die Verbindung der Romanshorn-Kreuzlinger-Bahn mit der badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiderseitige Ratifikation erhalten hat.“

Bezüglich der Entstehungsgeschichte der Linien Bülach-Schaffhausen und Beringen-Stühlingen müssen wir ebenfalls auf die die Konzessionsgesuche für diese Bahnverbindungen empfehlenden Botschaften vom 7. Juli 1873 und 28. September 1874 verweisen*) und uns hier auf Folgendes beschränken:

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1873, Band II, Seite 1130.

„ „ „ „ 1874, „ II, „ 946.

Schon in einer unterm 1. Juli 1863 einem Komite aus den Bezirken Bülach und Regensberg und der Nordostbahndirektion für die Streke Oerlikon-Bülach und Dielstorf ertheilten Konzession wurde eine Fortsetzung dieser Linie vorgesehen und der Nordostbahngesellschaft zu den in genannter Konzession enthaltenen Bedingungen der Vorrang dazu vor allen Bewerbern eingeräumt. Im Jahr 1870 erfolgte bereits von einem aus den beteiligten Landesgegenden bestellten Gründungskomite ein Gesuch um Konzessionirung einer Linie von Bülach über Rafz nach Schaffhausen an die Regierung von Zürich, das aber bald wieder zurückgezogen wurde. Im Jahr 1872 erneuert, führte es noch vor Abschluß der langen Unterhandlungen bezüglich des Trace Winterthur-Weiach zu einer entsprechenden Eingabe der Nordostbahngesellschaft, datirt vom 19. Mai 1873, welche dann die Verleihung der Konzession vom 22. September 1873 und zugleich ein Konzessionsgesuch der gleichen Gesellschaft für die Streke Schaffhausen - resp. Thayngen - schweiz. Grenze bei Hofen zur Folge hatte. Dieses letztere Gesuch wurde mit Botschaft vom 5. November 1873 empfohlen und die Konzession wurde am 17. Dezember 1873 ertheilt. Die Konzessionirung der Linie Beringen-Stühlingen ließ länger auf sich warten, weil das für dieselbe bestellte Gründungskomite auch auf die Unterstützung der Nordostbahngesellschaft hoffte, die aber diese Gesellschaft nicht glaubte gewähren zu können. Gestützt auf das badische Eisenbahngesetz, betreffend Vervollständigung des dortigen Bahnnetzes, datirt vom Dezember 1869, durch welches auch die Ausführung der Wutachthalbahn von Oberlauchringen über Stühlingen nach Donaueschingen gesichert und der großherzoglichen Regierung die Ermächtigung ertheilt wurde, behufs Herstellung einer Verbindung zwischen der Wutachthalbahn und Schaffhausen mittelst einer Bahn Stühlingen-Beringen, einer Unternehmungsgesellschaft die Konzession zum Bau einer Bahn auf badischem Gebiet und zum Anschluß an die auf Schaffhausergebiet gelegene badische Station Beringen zu verleihen, wandte sich obenerwähntes Komite nach längeren Unterhandlungen am 30. Januar 1874 an das badische Handelsministerium um Konzessionirung der Streke von Stühlingen an die schweiz. Grenze bei Schleithelm und gleichzeitig an uns mit der Bitte um Unterstützung dieses Gesuchs, resp. um Regulirung der bezüglichlichen Anschlußverhältnisse durch einen Staatsvertrag. Das Gesuch um Ertheilung der Konzession auf Schweizergebiet erfolgte erst den 8. Juli 1874, und es wurde demselben nach Empfehlung durch unsere Botschaft vom 28. September 1874 am 11. November 1874 entsprochen.

Sofort nach Ertheilung der Konzession für Bülach-Schaffhausen an die Nordostbahngesellschaft und gleichzeitig mit dem Gesuch

derselben um die Konzession für Schaffhausen-Hofen (Schweizer-grenze) gelangte dieselbe auch an das badische Handelsministerium mit dem Gesuche um Ertheilung der Konzession für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken einer Eisenbahn Bülach-Schaffhausen-Engen und empfahl die sofortige Aufnahme von Unterhandlungen betreffend einen mit dem Großherzogthum Baden über die Verbindung der beiderseitigen Bahnen abzuschließenden Staatsvertrag, um denselben wo möglich noch vor Ablauf des Jahres 1873 sowohl durch die Bundesversammlung als durch die badischen Stände ratifiziren lassen zu können.

Wir unterließen nicht, sofort die nöthigen Schritte bei Baden einzuleiten, die Materialien für den Entwurf einer Instruktion, sowohl durch Befragung der beteiligten Kantone Zürich und Schaffhausen, als der Post-, Zoll- und Militärverwaltung zu sammeln und zu unseren Delegirten die Herren Nationalrath Stämpfli, Gotthardinspektor Koller und Oberzolldirektor Feiß zu ernennen, von denen die beiden ersten bereits bei Abschluß des Staatsvertrages vom 24. Mai 1873 betreffend Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Singen und bei Konstanz mitgewirkt hatten.

In Erwiderung der herwärtigen Noten vom 10. Oktober und 28. November 1873 theilte das badische Ministerium des Auswärtigen erst unterm 16. Dezember desselben Jahres mit, das dort-seitige Handelsministerium trage Bedenken gegen das Projekt einer Eisenbahnverbindung in der Richtung auf Engen, rege dagegen die Herstellung der Linie Beringen-Stühlingen an, wolle aber vor Abgabe einer definitiven Erklärung in der Angelegenheit die Entschließung der Nordostbahn über den letztern Punkt gewärtigen. Diese Entschließung ging nach einem Schreiben der Nordostbahn vom 23. Dezember dahin, daß an der Richtung nach Engen, als der in mehrfacher Beziehung vorzüglicheren, festgehalten werden müsse, und daß um möglichste Förderung der Unterhandlungen mit Baden ersucht wurde, welchem Gesuch aber in Ermangelung der Seitens Baden in Aussicht gestellten einläßlichen Erklärung nicht sofort Folge gegeben werden konnte, sondern erst nachdem die Nordostbahn auf ihre beiden Schreiben vom 25. Dezember 1873 und 28. Januar 1874 ohne Antwort von Baden geblieben und am 19. Februar 1874 nochmals in dringendster Weise auf diese Angelegenheit zurückgekommen war.

Mittlerweile war die oben erwähnte Eingabe des Schleithimer Gründungskomite, datirt vom 30. Januar 1874, eingelangt und wurde sofort der Regierung von Schaffhausen zur Vernehmlassung übermittelt. Unterm 14. März 1874 machte sodann die Nordostbahndirektion die Mittheilung, daß sie, um dem badischen Ministerium

jeden Grund zu weiterer Zögerung zu benehmen, sich entschlossen habe, ihr Konzessionsgesuch zu trennen, sich zunächst nur um die Linie Bülach-Schaffhausen zu bewerben, die Verhandlungen über die weitem Anschlußverhältnisse von Schaffhausen aus aber auf einen spätern Zeitpunkt verschieben zu lassen. Diese Mittheilung wurde unterm gleichen Datum auch an das badische Ministerium gerichtet. Im Besiz derselben erklärte letzteres endlich mit Note vom 30. März, unter Begründung der gegen eine Linie Thayngen-Engen erhobenen Bedenken und der durch eine Linie Beringen-Stühlingen zu erreichenden Vortheile, seine Bereitwilligkeit, auf Unterhandlungen einzutreten, unter der Voraussetzung, daß dieselben die Herstellung der Bahnverbindungen Bülach-Schaffhausen und Stühlingen-Beringen, unter Ausschluß des Projekts Thayngen-Engen zum Gegenstande haben werden, und gab zugleich Kenntniß von der Ernennung der dortseitigen Bevollmächtigten, nämlich der Herren Geheimrath H. F. Muth, Legationsrath Dr. F. Hardeck und Ministerialrath W. Eisenlohr.

Wir säumten nicht, dem badischen Staatsministerium sofort unsere Zustimmung zu den in obigem Sinne anzubahnenden Verhandlungen zu erklären und unsern Delegirten eine entsprechende Instruktion zuzustellen, in der Meinung, daß die Bestimmung von Zeit und Ort der Verhandlung der Verständigung der beiderseitigen Kommissäre zu überlassen sei.

Die Verhandlungen begannen in einer ersten Konferenz, welche nach vorheriger Begehung der beiden Linien durch unsere Delegirten, den 4. Mai in Schaffhausen in einer Vormittags- und einer Nachmittagssizung stattfand. Nach Auswechslung und Richtigfinden der Kreditive stellte sich bei der Besprechung bald heraus, daß in folgenden zwei Hauptpunkten die beiderseitigen Instruktionen und Ansichten auseinandergingen :

1) Die badische Abordnung verlangte den Anschluß der Linie Bülach-Schaffhausen auf der Station Neuhausen, mit gemeinsamer Benutzung der Streke Neuhausen-Schaffhausen und des Bahnhofes Schaffhausen, die schweizerische Abordnung dagegen, gestützt auf den Wortlaut der oben citirten badischen Erklärung vom 10. Dezember 1870 und das Begehren der Nordostbahn, direkte Führung der Linie nach Schaffhausen, mit Anschluß an die Linie Winterthur-Schaffhausen bei der sogenannten Rabenfluh, gemeinsamer Benutzung des Bahnhofes Schaffhausen und Erstellung einer eigenen, näher dem Dorfe Neuhausen und 30 Meter tiefer als die dortige badische Station gelegenen Station Neuhausen.

2) Die badische Abordnung stellte darauf ab, daß die Anschlüsse beider Bahnen, Bülach-Schaffhausen und Stühlingen-Beringen,

in einem Verträge geregelt werden und die Schweiz für die Ausführung der letztern Linie sich bestimmt verpflichtete. Eine solche Verpflichtung konnte aber schweizerischerseits um so weniger zugestanden werden, als damals für diese Linie eine Konzession noch nicht ertheilt und überhaupt von Niemandem die Ausführung derselben in Aussicht gestellt war.

In Betreff der übrigen Punkte erachtete man eine Verständigung für leicht erzielbar und einigte sich dahin, über die ausgetauschten Ansichten beiderseitig zu referiren und bis spätestens den 20. Mai die weitem Vorschläge und Mittheilungen auf dem Korrespondenzwege einander zugehen zu lassen. Dieser wechselseitige Austausch der Punktationen fand auf die verabredete Zeit statt, ohne daß jedoch eine Verständigung dadurch erzielt werden konnte. Schweizerischerseits mußte an der Bedingung des Anschlusses in Schaffhausen festgehalten werden, und man konnte die Verpflichtung zum Bau der Beringen-Stühlingen-Linie nicht zugeben; einzig erklärte man, gegen eine gleichzeitige Behandlung der beiden Linien in demselben Verträge keine Einsprache mehr zu erheben. Badischerseits wollte man für die Linie Bülach-Schaffhausen den direkten Anschluß in Schaffhausen zwar zugestehen, beharrte aber auf der verbindlichen Zusage, daß die Bahn Beringen-Stühlingen seitens der Schweiz und bis zur Eröffnung der Gotthardbahn auch die direkte Verbindung zwischen Beringen und der Linie Bülach-Schaffhausen ausgeführt werde. Da jedoch die Nordostbahn sich entschieden weigerte, eine solche Verpflichtung zu übernehmen und sonst keine Bewerber sich zeigten, so konnten die Verhandlungen einstweilen nicht fortgesetzt werden. Erst nachdem die Nordostbahndirektion mit Schreiben vom 16. Juli und 17. September 1874 beim badischen Handelsministerium um Eröffnung von Unterhandlungen über das von ihr unterm 18. September 1873 gestellte Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn Bülach-Schaffhausen wiederholt eingekommen war, wurde ihr endlich unterm 25. Februar 1875 eine Antwort zu Theil, dahin gehend, daß die großherzoglichen Spezialabgeordneten zur Wiederaufnahme der s. Z. unterbrochenen Verhandlungen mit unsern Delegirten beauftragt worden seien, so daß ein baldiger Zusammentritt derselben zu gewärtigen sein dürfte. Schon unterm 4. Februar vorher war übrigens die Nordostbahndirektion um einjährige Verlängerung der für die technischen und finanziellen Vorlagen sowohl als für den Beginn der Erdarbeiten auf 1. April, resp. 1. Juli 1875 festgestellten Fristen bei uns eingekommen.

Mittelst Zuschrift vom 6. März laufenden Jahres erklärte die badische Abordnung unseren Delegirten die Bereitwilligkeit zur

Wiederaufnahme der eingestellten Verhandlungen, mit der Bemerkung, daß die badischen Landstände, welche sonst im Spätherbste einberufen werden, für dieses Jahr wahrscheinlich schon im August sich versammeln werden und es deßhalb wünschenswerth sein dürfte, in die Fortsetzung der Verhandlungen so frühzeitig einzutreten, daß ein allfälliger Vertrag noch dem nächsten Landtag vorgelegt werden könnte.

Dieses Anerbieten wurde hierseits gern entgegengenommen und dahin erwiedert, daß man Mitte April zur Beschikung der Konferenz bereit sei. In Folge Erkrankung eines der badischen Delegirten konnte der Zusammentritt der Kommissäre jedoch erst den 20. Mai stattfinden, wozu diesmal Basel als Vereinigungspunkt gewählt und von uns, in Folge veränderter Stellung des früheren Herrn Oberzolldirektor Feiß, nur die Herren Nationalrath Stämpfli und Gotthardinspektor Koller als Abgeordnete bezeichnet wurden, welche keine neuen Instruktionen, sondern bloß neue Beglaubigungsschreiben erhielten.

Betreffend die Bahn Bülach-Schaffhausen war diesmal eine Verständigung bald erzielt. Die badische Abordnung gestand die direkte Führung der Bahn nach Schaffhausen sofort zu, ohne nochmals auf den Anschluß oder die Einmündung in ihre Bahn bei Neuhausen ernstlich zurückzukommen, immerhin noch mit dem Wunsche, daß für den Bau der Linie Beringen-Stühlingen eine Garantie gegeben werden möchte. Unsere Delegirten erklärten, daß nunmehr für diese Linie eine Konzession erteilt sei und die Inhaberin derselben, das Initiativkomite von Schleithelm, sich die Mittel zum Bau der Bahn wohl zu verschaffen wissen werde. Die Nordostbahn zum Bau zu zwingen, sei unthunlich, und der Bund selber könne den Bau auch nicht übernehmen. Ebenso mußte die Idee zurückgewiesen werden, daß man Baden das Recht des Selbstbaues zusichern könnte, für den Fall, daß eine schweizerische Unternehmungsgesellschaft nicht den Bau zu Stande bringe. Es müsse durchaus darauf bestanden werden, daß diese Linie nur einer Privatgesellschaft konzedirt werde, soweit sie das Schweizergebiet berühre und daß dieselbe ganz der schweizerischen Gesetzgebung unterworfen sei. Man beschränkte sich schließlich darauf, sich gegenseitig die thunlichste Förderung für das Zustandekommen dieser Bahn Stühlingen-Beringen, sowie deren eventueller Verbindung mit der Linie Bülach-Schaffhausen zuzusichern. In zweiter Linie wollte Baden sich den Betrieb der Bahn ausbedingen und verlangte eine dahingehende ausdrückliche Bestimmung in den Vertrag. Die schweizerischen Abgeordneten wiesen auch dies zurück. In Folge dessen beschränkte man sich auf die Aufnahme der allgemeinen Bestim-

mung, daß die Gesetzgebung jedes kontrahirenden Theiles auf seinem Gebiete ungeschnälerte Anwendung zu finden habe, was bewirkt, daß der schweizerische Konzessionär den Betrieb der Bahn ohne Zustimmung der zuständigen Bundesbehörden nicht übertragen und überhaupt die Konzession weder ganz noch theilweise cediren kann. Baden legt deßhalb so großen Werth auf die Erstellung dieser Bahn, weil die badische Bahnstrecke Donaueschingen-Stühlingen bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels in Betrieb gesetzt und möglichst fruchtbringend gemacht werden soll. Diese Linie hätte wohl eine Fortsetzung an den Gotthard via Waldshut, Turgi, Birnenstorf und Zug oder via Brugg, Wohlen, Sins, Immensee, allein auf eine abkürzende Verbindung mit Schaffhausen, Winterthur und Zürich, mit Fortsetzung an den Gotthard, scheint in Baden noch mehr Werth gelegt zu werden. Aus diesem Grunde verlangte Baden auch die Sicherung der Möglichkeit, von Beringen oder einem andern Punkte der Klettgauerbahn aus direkt an die Schaffhausen-Bülacher-Linie anschließen zu können und dadurch den Weg in der Richtung nach Zürich und dem Gotthard um zirka 7 Kilometer abzukürzen. Im Hinblick auf die Bestimmung von Art. 4 des internationalen Vertrages betreffend den Bau und Betrieb der Gotthardbahn, welcher die kontrahirenden Parteien verpflichtet, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnnetz führenden Linien im Sinne einer Abkürzung korrigirt werden, fand man dieses Verlangen als begründet und die früher dagegen geltend gemachten Bedenken nicht erheblich genug, um in diesem Punkte nicht entgegenzukommen.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß für die Vertragsstipulationen im Wesentlichen der Vertrag über die Verbindungen der beiderseitigen Bahnen bei Singen und Konstanz vom 24. Mai 1873 zu Grunde gelegt wurde. Nur folgende Besonderheiten sind zu berühren:

Im Artikel 5 sind betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Schaffhausen und die diesfalls zu leistende Entschädigung die Grundsätze reproduzirt, welche in den Verträgen vom 10. Dezember 1870 und 24. Mai 1873 für die Bahnhöfe auf badischem Gebiete, in Konstanz und Singen, aufgestellt wurden, jedoch mit dem Beisatze, daß im Falle von Anständen die schweizerischen Bundesbehörden entscheiden.

Im Art. 10 wird der Fall vorgesehen, wie es gehalten werden soll, wenn früher oder später der durch die Bülach-Schaffhausen-Bahn berührte badische Bezirk in den deutschen Zollverband gezogen würde. Bis jezt ist dies nämlich nicht der Fall; Baden kann aber nicht garantiren, daß dieser Zustand für alle Zukunft fortbe-

stehen werde, und die Schweiz hat keinen rechtlichen Grund, dies zu fordern.

Im Art. 13 endlich wurde bezüglich der Linie Stühlingen-Beringen, sowie deren allfälliger Verbindung mit der Linie Schaffhausen-Bülach, für die Mitbenutzung der Anschlußstationen einfach der Grundsatz aufgestellt, daß über die Bedingungen der Mitbenutzung und das Maß der Entschädigung je die zuständige Behörde desjenigen Gebietes entscheide, auf welchem die Anschlußstation liegt.

Unsere Delegirten waren überhaupt bestrebt, bei diesem Vertrage das Territorialhoheitsprinzip möglichst rein aufrecht zu erhalten und durch Bestimmungen des Staatsvertrages so wenig wie möglich in das Gebiet der innern Gesetzgebung hinüber zu greifen.

Die Ratifikationsfrist ist etwas weit hinausgerückt, weil die badischen Stände sich möglicherweise doch erst im Spätherbste versammeln könnten, anstatt im August, wie man bis jezt voraussetzte.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß an die letzte Konferenz badischerseits, außer den Herren Geheimrath Muth und Legationsrath Dr. Hardek, Hr. Zolldirektor Schmidt abgeordnet war.

Wir beehren uns, die Annahme des vorliegenden Vertrages, durch welchen noch die letzten der bisher in bestimmte Aussicht genommenen Verbindungen zwischen den schweizerischen und badischen Bahnen geregelt werden, bei Ihnen zu befürworten und Ihnen den nachstehenden sachbezüglichen Beschlußentwurf zur Genehmigung zu empfehlen.

Wir ergreifen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Juni 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung des Staatsvertrages zwischen der Schweiz
und Baden über die Verbindung der beiderseitigen
Bahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) des zwischen Bevollmächtigten der schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Bevollmächtigten der großh. badischen Regierung andererseits unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Vertrages, d. d. 21. Mai 1875, betreffend die Verbindung der beiderseitigen Bahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen;

2) einer sachbezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 12. Juni 1875,

beschließt:

1. Es wird dem erwähnten Vertrage die vorbehaltene Ratifikation ertheilt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Staatsvertrag

zwischen

der Schweiz und dem Grossherzogthum Baden, betreffend
die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei
Schaffhausen und bei Stühlingen.

Der schweizerische Bundesrath und die großherzoglich badische Regierung haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnnezen bei Schaffhausen und bei Stühlingen Bevollmächtigte ernannt,

Der schweizerische Bundesrath:

Jakob Stämpfli, Mitglied des schweizerischen Nationalraths,
Gottlieb Koller, eidgenössischer Gotthardbahn-Inspektor,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden:

Geheimerath Heinrich Friedrich Muth,
Zolldirektor Friedrich Schmidt,
Legationsrath Friedrich Hardeck,

welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratifikation, den folgenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Beide Regierungen kommen überein, daß die schweizerischen und badischen Eisenbahnen durch eine Eisenbahn von Bülach über Eglisau, Lotstetten, Jestetten und Neuhausen nach Schaffhausen und eine solche von Stühlingen über Schleithelm nach Beringen in unmittelbare Verbindung gebracht und die Stühlingen-Beringer-Bahn eventuell bis zum Anschluß an die Bülach-Schaffhausen Bahn fortgesetzt werde.

Art. 2.

Die Grenzübergangspunkte der vorgenannten Bahnen werden durch Kommissäre der beiden Regierungen nach vorausgegangenen Vorschlägen der beiderseitigen Bautechniker festgestellt und mit Marken bezeichnet werden.

Im Uebrigen wird jede der beiden Regierungen innerhalb ihres Gebietes die Bauprojekte genehmigen und feststellen.

Die Spurweite der Bahn soll im Minimum 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen.

Art. 3.

Hinsichtlich der Bahnverbindung Bülach-Schaffhausen wird bestimmt:

Badischerseits wird der von den schweizerischen Bundesbehörden konzessionirten Unternehmungsgesellschaft für die Bahn Bülach-Schaffhausen auch die Konzession zum Bau und Betrieb der auf badischem Gebiet gelegenen Strecke übertragen werden.

Im Allgemeinen wird hier zugesichert, daß in der Konzession für die Bülach-Schaffhausen Bahn auf badischem Gebiete, so weit im gegenwärtigen Verträge ein Anderes nicht bestimmt ist, der Unternehmungsgesellschaft keine Bedingungen auferlegt werden, welche dieselbe mehr belasten, als dieses nach der von den schweizerischen Bundesbehörden für die Bahnstrecke auf Schweizergebiet ertheilt, beziehungsweise genehmigt werdenden Konzession der Fall ist.

Die beiden Regierungen werden sich die verliehenen Konzessionen gegenseitig mittheilen.

Art. 4.

Badischerseits wird hinsichtlich der auf badischem Gebiete gelegenen Bahnstrecke

- 1) in Bezug auf die zwangsweise Abtretung des für die Bahn sammt Zugehörde erforderlichen Geländes die Anwendung der beim Bau von Staatsbahnen maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen gewährt.
- 2) Die Unternehmungsgesellschaft hat bei Erwerbung des für die Anlage der Bahn sammt Zugehörde benöthigten Geländes weder Liegenschafts- noch Schenkungsaccise oder Kaufbrief-taxen zu entrichten.
- 3) Auch genießt dieselbe in Bezug auf die Eisenbahn und deren Beiwerke Befreiung von der bestehenden Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer, von Taxen und Sporteln, sowie von den Gemeinde- und Kreisumlagen.

In dieser Befreiung sind jedoch die an die Feuerversicherungsanstalten zu entrichtenden Beiträge nicht inbegriffen.

Die Angestellten und Bediensteten der Eisenbahn sind der Steuergesetzgebung ihres Wohnortes unterworfen.

Art. 5.

Die Kosten der Veränderungen, Erweiterungen und Neuherstellungen, welche in Folge der Anlage der Bülach-Schaffhauser Bahn im Bahnhofe zu Schaffhausen nothwendig werden, hat der Konzessionär dieser Bahn zu tragen.

Für die Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhofanlagen und Einrichtungen in Schaffhausen ist an die Eigenthümer von der Unternehmungsgesellschaft ein nach dem Anlagekapital zu bemessender verhältnißmäßiger jährlicher Miethzins zu leisten. Die Kosten für deren Unterhaltung, Bewachung und Bedienung haben die theiligten Bahnverwaltungen gemeinschaftlich zu tragen.

Bei Festsetzung des Miethzinses, beziehungsweise bei Vertheilung des jährlichen Aufwands für Unterhaltung, Bewachung und Bedienung sind die Bestimmungen des Art. 14 des Staatsvertrags vom 10. Dezember 1870, die Bahnverbindung Romanshorn-Konstanz betreffend, maßgebend.

Anlagen und Einrichtungen, welche von einer Bahnverwaltung allein benutzt werden, fallen derselben allein zur Last.

Die hienach zu treffenden nähern Bestimmungen bleiben der Vereinbarung der theiligten Bahnverwaltungen vorbehalten.

Können sich die Bahnverwaltungen nicht verständigen, so entscheiden über allfällige Anstände die nach dem schweizerischen Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in der Schweiz zuständigen Bundesbehörden.

Art. 6.

Der Betrieb der Bahn Bülach-Schaffhausen soll so eingerichtet werden, daß für den Verkehr zwischen den genannten Punkten ein Wechsel der Wagen für Personen und ein Umladen der Güter in der Regel nicht stattfindet.

Die Beförderung der Personen soll in der Richtung nach Schaffhausen sowohl, als in jener nach Bülach täglich mindestens dreimal erfolgen.

Bei Festsetzung der Fahrplane der betreffenden Bahnen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Züge mit jenen der Anschlußbahnen thunlichst in einander greifen.

Die beteiligten Verwaltungen haben sich die Fahrpläne jeweils in möglichst geraumer Zeitfrist vor der Ausführung mitzutheilen.

Art. 7.

Auf der Bahnlinie Bülach-Schaffhausen sollen weder in Ansehung der Beförderung, noch hinsichtlich der Abfertigung der Personen Unterschiede gemacht, und die aus dem Gebiete des einen Staates in dasjenige des andern übergehenden Transporte auf keine Weise ungünstiger behandelt werden als diejenigen, welche die Landesgrenze nicht überschreiten.

Art. 8.

Die großherzogliche Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum und den Betrieb des auf badischem Gebiet gelegenen Theiles der Bülach-Schaffhausen Bahn nach vorausgegangener fünfjähriger Kündigung, jedoch keinesfalls vor Ablauf eines fünfundzwanzigjährigen Betriebes, an sich zu ziehen.

Macht die großherzogliche Regierung von diesem Rechte Gebrauch, so wird sie der Unternehmungsgesellschaft die rechnungsgemäß nachgewiesenen Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwerths der einer Abnutzung oder Fäulniß unterworfenen Theile, ersetzen, und zwar in fünf auf einander folgenden Jahresraten, deren erste ein Jahr nach der Kündigung zu entrichten ist.

Nach erfolgtem Rückkauf bleibt zwischen beiden Regierungen vorbehalten, über die Wechselstationen und den Betriebsanschluß sich zu verständigen.

Insofern die beiden Regierungen nicht etwas Anderes vereinbaren, hat der Betriebswechsel an der Grenze stattzufinden, und sind daselbst von beiden Bahnverwaltungen auf gemeinschaftliche, gleichheitlich zu tragende Kosten Wechselstationen herzustellen.

Art. 9.

Für Anlage und Betrieb der Bahn, für Verkehr und Tarife ist, soweit badisches Gebiet in Betracht kommt, die Unternehmungsgesellschaft denselben Bestimmungen der Reichsgesetzgebung und Anordnungen der Reichsgewalt unterworfen, welche auf die badischen Staatsbahnen Anwendung finden.

Insbesondere ist die Gesellschaft bezüglich der Leistungen für die Verwaltung der Reichspost und der Reichstelegraphen, sowie hinsichtlich der Militärtransporte auf der badischen Strecke an diejenigen Bestimmungen gehalten, welche für die badischen Staatsbahnen jeweils im Allgemeinen in Geltung sind.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Bahndienst eine Telegraphenleitung anzulegen und diese in den Telegraphenbüreaux der betreffenden Bahnhöfe mit einem besonderen Apparate zu versehen.

Wegen der Beförderung von Posttransporten des einen Theils auf dem Gebiete des andern Theils gelten die bestehenden oder die zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen künftig getroffenen Vereinbarungen. Insoweit darnach die Linie der Gesellschaft zu Posttransporten eines Theiles auf dem Gebiete des andern Theiles benutzt wird, sollen für deren Beförderung die für die inländischen Posttransporte geltenden Bestimmungen Anwendung finden.

Art. 10.

Sollte mit der Zeit der von der Eisenbahn berührte badische Bezirk in das deutsche Zollgebiet eingeschlossen werden, so werden die kontrahirenden Theile über die Maßnahmen wegen der Zollabfertigung von Waaren, Postgegenständen und Reiseeffekten sich näher verständigen. Die Bahnverwaltung hat in diesem Falle den auf Grund der Zollgesetze erfolgenden Anordnungen, soweit sie den Eisenbahnbetrieb, die Stellung von Lokalitäten für die Zollverwaltung u. s. w. betreffen, nachzukommen.

Art. 11.

Bezüglich der Fristen für die Vollendung der Bülach-Schaffhausen Bahn auf badischem Gebiete sind die gleichen Bedingungen einzuhalten, welche nach den Konzessionen für die auf Schweizergebiet gelegenen Strecken gelten.

Art. 12.

Wegen Entschädigungsforderungen oder sonstiger privatrechtlicher Ansprüche, welche aus Veranlassung des Baues oder Betriebs der auf badischem Gebiete befindlichen Bahnstrecke an die Gesellschaft erhoben werden, gilt Waldshut als Wohnsitz der letzteren.

Art. 13.

Hinsichtlich der Herstellung der Bahn Stühlingen-Schleitheim-Beringen und deren eventueller Verbindung mit der Bülach-Schaffhausen Bahn in einer zur Abkürzung der Entfernung zwischen beiden Bahnen geeigneten Weise, sichern sich die vertragschließenden Theile gegenseitig die thunlichste Förderung für das Zustandekommen dieser Bahnanlagen zu. Es soll eventuell von jedem Theile für die auf seinem Gebiet gelegene Strecke, wenn diese nicht auf Staatskosten angelegt wird, einem oder mehreren Privatunternehmern die Konzession für Anlage genannter Bahnen unter Bedingungen

ertheilt werden, welche die Unternehmung nicht mehr belasten, als dies bei der Bülach-Schaffhausen Bahn der Fall ist. Auch finden die in dem gegenwärtigen Staatsvertrage für letztgenannte Bahn enthaltenen Bestimmungen analoge Anwendung für die Bahn Stühlingen-Beringen, sowie deren eventuelle Verbindung mit der Linie Bülach-Schaffhausen.

Man ist beiderseitig darin einverstanden, daß die Bahn Stühlingen-Beringen unabhängig von deren Fortsetzung, beziehungsweise Verbindung mit der Bülach-Schaffhausen Bahn hergestellt und betrieben werden kann.

Der Bahnunternehmung wird die Mitbenutzung der betreffenden Anschlußstationen Beringen, Stühlingen und eventuell einer solchen auf der Linie Bülach-Schaffhausen zugesichert. Im Falle von Anständen über die Bedingungen der Mitbenutzung und das Maß der zu leistenden Entschädigung entscheidet die zuständige Behörde desjenigen Gebiets, auf welchem die Anschlußstation liegt.

Im Uebrigen findet auch für diese Bahnunternehmung die Eisenbahngesetzgebung jedes der kontrahirenden Theile auf seinem Gebiete ungeschmälerte Anwendung.

Art. 14.

Schweizerischerseits wird für den gegenwärtigen Staatsvertrag die Genehmigung der Bundesversammlung, badischerseits die Zustimmung der Ständeversammlung, soweit erforderlich, vorbehalten.

Art. 15.

Dieser Staatsvertrag soll beiderseits zur Ratifikation vorgelegt und es sollen die Ratifikationsurkunden spätestens bis zum Schlusse dieses Jahres ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten der beiden Regierungen den Vertrag in zwei Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel eigenhändig unterzeichnet.

Basel, den ein und zwanzigsten Mai eintausend achthundert fünf und siebenzig.

(L. S.) (Gez.) **Stämpfli.**

" " **G. Koller.**

(L. S.) (Gez.) **Muth.**

" " **Schmidt.**

" " **Hardeck.**

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die internationale Ausstellung in Philadelphia im
Jahr 1876.

(Vom 22. Juni 1875.)

Tit.!

An die 1851 in London, 1855 in Paris, 1862 ebenfalls in London, 1867 in Paris und 1873 in Wien stattgefundenen eigentlichen Weltausstellungen reiht sich eine sechste, welche 1876 in Philadelphia, Staat Pennsylvania, der amerikanischen Conföderation, stattfindet. Die Abhaltung derselben wurde in Vollziehung eines Kongreß-Beschlusses vom 3. März 1871 vom Präsidenten der Union, U. S. Grant, am 3. Juli 1873 proklamirt und hierauf den auswärtigen Staaten mitgetheilt.

Der Gesandte der Vereinigten Staaten, Herr H. Rublee in Bern, machte uns mit Note vom 18. November 1873 von dieser Ausstellung Mittheilung, mit der Einladung zur Theilnahme an derselben. Laut erwähntem Kongreß-Beschluß findet diese Ausstellung von Erzeugnissen der Kunst, der Industrie, des Acker- und Bergbaues zur Feier der hundertjährigen Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten statt, welche von dem in der Stadt Philadelphia besammelten „Kongreß der Vereinigten Kolonien“ am 4. Juli 1776 erklärt worden ist. Nach-

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den zwischen der Schweiz und dem Grossherzogthum Baden abgeschlossenen Staatsvertrag über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen. (Vom 12....

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1875
Date	
Data	
Seite	431-447
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 676

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.