

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

thurgauischen Seethalbahn an die badische Staatsbahn bei Konstanz und die Erstellung der Verbindungsbahn vom Centralbahnhof in Basel nach dem badischen Bahnhof daselbst die Hauptfragen bildeten. Bekanntlich ergaben sich dabei in den verschiedenen Punkten ziemlich erhebliche Abweichungen in den beiderseitigen Ansichten und Forderungen. Speziell bezüglich des Anschlusses in Singen wurde von der badischen Abordnung bestimmt erklärt, daß man dortseits auf zur Zeit noch ungesicherte Projekte nicht eintreten werde. Für den Anschluß in Konstanz hätte sich eine Verständigung wohl erzielen lassen, wenn man sich schweizerischerseits dazu hätte verstehen können, diese Frage isolirt zu behandeln.

Keinen bessern Erfolg hatten die Unterhandlungen, welche am 9. November 1868 in Karlsruhe eröffnet wurden, so daß dieselben unverrichteter Dinge abgebrochen werden mußten. Baden verlangte damals noch behufs Erweiterung des Bahnhofes Konstanz auf thurgauisches Territorium die Abtretung schweizerischer Hoheitsrechte und bezüglich des Anschlusses bei Singen das Recht des Betriebes der ganzen Linie bei Winterthur, beides Forderungen, auf welche hierseits nicht eingetreten werden konnte.

Diese Angelegenheit nahm eine veränderte Gestaltung an, als im Jahre 1869 der Bau und Betrieb der Seethalbahn von Romanshorn bis Kreuzlingen durch Vertrag zwischen der Regierung von Thurgau und der Nordostbahngesellschaft von dieser selbst übernommen und in Folge dessen für diese Linie an Stelle der Konzession Romanshorn-Konstanz vom 28. Januar 1868 eine neue Konzession erteilt und von der Bundesversammlung unterm 15. Juli 1869 genehmigt wurde. Nachdem man infolge dieser veränderten Sachlage die Frage des Anschlusses in Konstanz einige Zeit auf sich hatte beruhen lassen, wurde dieselbe Seitens der Regierung von Baden mit Note vom 31. August 1869 selbst wieder angeregt, indem dieselbe die Anfrage stellte, ob man hierseits zur Wiederaufnahme der bezüglichen Unterhandlungen bereit wäre. Es wurde diese Anfrage in zustimmendem Sinne, mit dem Vorschlage von Bern als Konferenzort, beantwortet und dieser Vorschlag badischerseits angenommen.

Eine Konferenz, welche in dieser Angelegenheit im Monat Juli 1870 in Bern stattfand, führte zu keinem entsprechenden Resultat. Auf Anregung des Kantons Thurgau wurden die Unterhandlungen später wieder aufgenommen, und die zweite Konferenz trat am 5. Dezember 1870 wieder in Bern zusammen und endigte am 10. gl. Mts. mit dem Abschluß des Staatsvertrags über den Eisenbahnanschluß Kreuzlingen-Konstanz und mit Abgabe formeller Erklä-

rungen der badischen Delegirten in Betreff der übrigen Eisenbahnanschlüsse.

Was speziell die gegenwärtig zu behandelnden Fragen betrifft, so wurde diejenige des allfälligen Anschlusses in Konstanz einer Bahn von Schaffhausen, resp. Etzweilen, nach Kreuzlingen (untere Rheinthalbahn) durch Art. 14 des eben erwähnten Staatsvertrages bereits soweit geregelt, daß Baden die Verpflichtung übernahm, einer solchen Bahn den Anschluß an die badische Staatsbahn und die Benutzung des Bahnhofes Konstanz als Wechselstation zu gestatten, in der Meinung, daß alsdann hinsichtlich des Betriebs der Bahn, des Verkehrs und der Zollabfertigung die im Vertrage für die Seethalbahn enthaltenen Bestimmungen auch für die untere Rheinthalbahn analoge Anwendung finden sollen. Der gleiche Artikel enthält überdies noch die Vorschrift, wie der von der untern Rheinthalbahn an die badische Bahnverwaltung zu leistende Miethzins für Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhofanlagen und Einrichtungen und wie der jährliche Beitrag an die Unterhaltung, Bewachung und Bedienung dieser Anlagen und Einrichtungen ermittelt werden soll und ferner, daß die Kosten für die in Folge des Anschlusses der untern Rheinthalbahn nothwendigen Veränderungen, Erweiterungen und Neuherstellungen an dem auf badischem Gebiete gelegenen Theile des Konstanzer-Bahnhofs der Konzessionär der untern Rheinthalbahn allein zu tragen habe.

Hinsichtlich des Anschlusses in Singen gaben die badischen Abgeordneten ebenfalls am 10. Dezember 1870 unter Anderm folgende Erklärung ab :

Ziffer 4. Andelfingen-Singen.

„Dem von der Schweiz konzessionirt werdenden Unternehmen für diese Bahn wird die großherzogliche Regierung die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn auf badischem Gebiete 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.

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

Diese Angelegenheit ruhte nun bis das mittlerweile gebildete Gründungskomite der Eisenbahn Andelfingen-Stein-Singen die ihm in den Kantonen Schaffhausen und Thurgau gegenüberstehenden Schwierigkeiten dadurch beseitigt hatte, daß es sich mit dem Gründungskomite der untern Rheinthalbahn zur Erststellung einer Eisenbahn Winterthur- (oder Andelfingen)- Singen-Kreuzlingen fusionirte. Erst nach dieser am 27. August 1871 erfolgten Vereinigung der Bestrebungen zu obgenanntem Zwecke und nach Abschluß eines Betriebsvertrages, am 26. Dezember gleichen Jahres, mit dem Komite für eine Eisenbahn von Etzweilen (Stein) rheinabwärts über Dießenhofen nach Schaffhausen wurde es möglich, von den Großen Rätthen der Kantone Schaffhausen und Thurgau an demselben Tage (11. Januar 1872) die Genehmigung der nachgesuchten Konzessionen zu erhalten, und zwar mit der Erweiterung, daß man gegen eine Verlegung des südlichen Anschlußpunktes von Andelfingen nach Winterthur nichts einzuwenden habe. Uebereinstimmend wurde am 20. Januar 1872 die früher schon vereinbarte zürcherische Konzession ergänzt und erneuert, und es erfolgte am 26. Februar darauf die Genehmigung dieser drei Konzessionen durch die Bundesversammlung.

Auf ein schon unterm 17. Januar 1872 vom Gründungskomite gestelltes Ansuchen waren wir am 16. Februar nachher im Falle, uns an das großherzoglich badische Ministerium des Auswärtigen zu wenden, theils um das Konzessionsgesuch des Gründungskomite für die auf badischem Gebiete gelegene Streke Ramsen-Singen zu unterstützen, theils um unsere Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen über die Anschlüsse der schweizerischen Bahn an die badische Staatsbahn in Singen und Konstanz zu erklären.

Ohne Zweifel in Folge unserer Note wurde im März nachher der großherzoglich badischen zweiten Kammer ein Gesezesentwurf betreffend die Anlage von Bahnverbindungen mit der Schweiz vorgelegt, der jedoch nicht mehr zur Verhandlung gelangen konnte. Immerhin blieb unsere Anregung längere Zeit ohne Rückäußerung, so daß wir auf den Wunsch der inzwischen am 12. Juli 1872 definitiv konstituirten Verwaltung der Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen am 6. September 1872 bei Baden um beförderliche Anhandnahme dieser Angelegenheit einkommen mußten. Auf indirektem Wege erhielten wir sodann Kenntniß, daß zwar Baden zu Unterhandlungen sowohl hinsichtlich der Anschlußverhältnisse in Konstanz, als der Ausführung der Streke Schweizergrenze-Singen bereit sei, hingegen das Verlangen daran zu knüpfen beabsichtige, daß der badischen Bahnverwaltung der Betrieb von Singen bis Etzweilen überlassen werde. Um nun nach Anleitung von Art. 2, zweites Alinea, des

neuen Eisenbahngesetzes bezüglich der festzustellenden Vertragsstipulationen und der Interessen der Grenzorte die Ansichten der Regierungen der Grenzkantone zu vernehmen, wurde mit Delegirten der Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau und der Konzessionärin dieser Bahn unter dem Vorsiz des Departements des Innern auf den 14. Januar abhin eine Besprechung in Bern veranstaltet, welche bezüglich der Hauptfrage das Resultat ergab, daß man den Bau und Betrieb der Strecke Singen-Etzweilen nicht der badischen Bahnverwaltung, sondern einer schweizerischen Gesellschaft anvertraut zu sehen wünschte.

In Erwiderung unserer Noten vom 16. Februar und 6. September 1872 zeigte endlich das großherzoglich badische Ministerium des Auswärtigen an, daß die großherzogliche Regierung bereit sei, auf die gewünschten Unterhandlungen, zu welchen sie die Herren Geheimrath H. F. Muth, Legationsrath Dr. Fr. Hardeck und Zolldirektor F. Schmidt abordnete, einzutreten, in der Meinung, daß die Bestimmung von Zeit und Ort der Verhandlung der Verständigung der beiderseitigen Kommissäre zu überlassen sein dürfte. Hiemit einverstanden, bezeichnete der Bundesrath als Delegirte zu diesen Verhandlungen die Herren Nationalrath J. Stämpfli, in Bern, und Gotthardinspektor G. Koller, denen später noch Herr Zolldirektor K. F. Ziegler, in Schaffhausen, zur Behandlung einiger Zollfragen beigegeben wurde, und ertheilte ihnen die nöthigen Instruktionen.

Die Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Abgeordneten begannen in einer ersten Konferenz im badischen Bahnhofe in Basel abhin. Die badischen Vertreter zeigten sich zurückhaltend und schienen nicht geneigt, den Standpunkt, welcher in die oben erwähnte Erklärung Badens vom 10. December 1870 niedergelegt worden war, einzuhalten. Selbstbau von Singen bis zur Landesgrenze bei Ramsen und Betrieb der badischen Verwaltung bis Etzweilen als Wechselstation mit Zollabfertigung wurden als kaum zu ändernde Bedingungen Badens dargestellt. Der erhaltenen Instruktion gemäß erklärten unsere Abgeordnete bestimmt, auf dieser neuen Basis nicht unterhandeln zu können, gewärtigend, daß Baden doch der erwähnten Erklärung Folge geben werde. Nach mehreren vergeblichen Versuchen, eine Verständigung zu erzielen, wurde die Konferenz mit der Abrede geschlossen, beiderseits Punktationen eines abzuschließenden Vertrages zu entwerfen und bis 1. Mai sich gegenseitig mitzutheilen, worauf im Laufe des Monats Mai eine zweite Konferenz in Konstanz stattfinden sollte.

Der wechselseitige Austausch der Punktationen fand denn auch in den ersten Tagen des Mai statt.

Die badischen Abgeordneten basirten ihren Vorschlag auf Selbstbau bis an die Schweizergrenze, Betrieb durch Baden bis Etzweilen, Wechselstation in Etzweilen, Zollabfertigung in Singen.

Unsere Abgeordneten machten einen Doppelvorschlag:

In erster Linie: Auf Grund der mehrerwähnten Erklärung Badens vom 10. Dezember 1870: Bau durch die Inhaberin der schweizerischen Konzession von der Schweizergrenze bis Singen, Betrieb der nämlichen Gesellschaft bis Singen, Wechselstation und Zollabfertigung in Singen, Alles basirt auf die nämlichen Bedingungen, welche in den Staatsverträgen mit Baden von 1852 und 1858 für den Bau und Betrieb der Bahn durch die badische Verwaltung auf den Gebieten von Baselstadt und Schaffhausen festgesetzt wurden.

In zweiter Linie: Selbstbau von Baden auf seinem Gebiete, Betrieb durch die schweizerische Gesellschaft bis Singen, Wechselstation und Zollabfertigung in Singen, Bau- und Miethzinsvergütung nach üblichen Grundlagen.

Wegen des Anschlusses bei Konstanz basirte man beiderseits auf Art. 14 des Staatsvertrages vom 10. Dezember 1870, betreffend die Verbindung Romanshorn-Konstanz.

Die zweite Konferenz wurde auf den 23. Mai vereinbart, und es wurden hier die Verhandlungen neu aufgenommen.

Die badische Abordnung trat nun ohne Umschweife mit anerkennenswerthem Entgegenkommen auf die Grundlage des schweizerischerseits in erster Linie gestellten Vorschlags ein, so daß sich eine Uebereinstimmung in allen wesentlichen Punkten bald ergab und schon am folgenden Tage der Abschluß und die Unterzeichnung des Vertrages erfolgen konnte.

Hinsichtlich der einzelnen Vertragsbestimmungen und des Vertragsinhaltes im Ganzen mögen noch folgende Bemerkungen zur Beleuchtung dienen.

Zwischen den zu verbindenden Endpunkten Winterthur-Singen und Konstanz sind im Vertrag als zu berührende Orte nur Etzweilen, Ramsen, Arlen und Kreuzlingen bestimmt genannt, Etzweilen als Knotenpunkt, Ramsen, Arlen und Kreuzlingen als Grenzpunkte, wo die genauere Fixirung des Uebergangs von einem Gebiet zum andern noch den beiderseitigen Bautechnikern vorbehalten ist. Im Uebrigen genehmigt jede Regierung das Trace auf ihrem Gebiet, und es ist z. B. zwischen Winterthur und Etzweilen, zu Gunsten einer leichtern Ausgleichung der Interessen auf Zürcher- und Thurgauergebiet, volle Freiheit des Trace gewährleistet.

Im Hauptartikel 3 hätte man auf eine einlässlichere vertragliche Festsetzung der wesentlichen Konzessionsbestimmungen eintreten können, wie dies instruktionsgemäß z. B. im ersten Vorschlag unserer Delegirten der Fall war; allein da die badischen Abgeordneten auf die vorliegende einfachere Fassung des Vertrages einen besondern Werth legten und darin die Zusicherung gaben, daß im Allgemeinen die badische Konzession die schweizerische Gesellschaft nicht mehr belasten soll, als dies durch die schweizerische Konzession geschieht, so wird man sich damit wohl vollständig beruhigen können.

Die Einschränkung der nicht lästigen Behandlung durch den Beisatz, „soweit im gegenwärtigen Verträge ein Anderes nicht bestimmt wird,“ bezieht sich nur auf die Rückkaufsbedingungen, die im Verträge etwas ungünstiger als in der schweizerischen Konzession lauten, nämlich übereinstimmend mit dem diesscitigen Vorbehalt im Staatsvertrag von 1852, Art. 38. Außerdem mögen auch die Anforderungen der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung von den unsrigen etwas abweichen; allein es sind dies jedenfalls untergeordnete Punkte, und es sind die deutschen Forderungen im Ganzen nicht lästiger als die unsrigen, eher umgekehrt. Wesentlich ist hier, daß wir von unserer Post- und Telegraphenhoheit nichts vergeben.

Die seit der neuen Reichsgesetzgebung erteilten badischen Konzessionen sind mindestens so liberal als die unsrigen; sie sind kurz gehalten und verweisen im Allgemeinen auf die Gesetzgebung. Betreffend Kautionen und Finanzausweis wird Aehnliches gefordert wie bei uns.

Die im Art. 3 ebenfalls noch enthaltene Stipulation betreffend den Anschluß in Konstanz bedarf wohl keiner weitern Auseinandersetzung.

Die Expropriation für die Bahn auf badischem Gebiete ist nach den gleichen Bestimmungen gewährt, wie für die badische Staatsbahn selbst, mit Befreiung von allen und jeden Steuern und Accisen.

Die Zusicherung, daß die badische Bahnverwaltung die Kosten für die in Folge des Anschlusses in Singen und Konstanz in diesen beiden Bahnhöfen nothwendigen Veränderungen, Erweiterungen und Neuherstellungen bestreiten werde, darf für die schweizerische Unternehmungsgesellschaft, welche, anstatt einen Kapitalaufwand zu diesem Zwecke zu machen, nur eine angemessene Verzinsung zu tragen hat, als vortheilhaft für dieselbe betrachtet werden.

Die Stipulationen in Art. 6 und 7 sind übereinstimmend mit den gleichen Artikeln des Staatsvertrages vom 10. Dezember 1870.

Der Rückkauf der Strecke Ramsen-Singen durch die Regierung von Baden ist, wie schon bemerkt, wörtlich nach dem Vorbehalt der Schweiz für die badische Strecke auf dem Gebiete von Basel-Stadt regulirt, jedoch mit dem Unterschied, daß während beim Rückkauf der letztern Strecke für eine fernere Betriebsfortsetzung eine neue Verständigung vereinbart werden muß, im Gegentheil hier eine Betriebsfortsetzung bestimmt vorgesehen ist, mit Wechselstation auf der Grenze, insofern die beiden Regierungen nicht etwas Anderes vereinbaren. Bei Konstanz kommt ein Rückkaufsvorbehalt nicht vor, weil der Bahnhof daselbst schon auf der Grenze der beiden Gebiete liegt.

Der Vorbehalt betreffend die Militärtransporte bezieht sich nur auf einzelne Militärs oder Urlauber, die von Singen nach Arlen oder Rielasingen und umgekehrt reisen. Er ist übrigens ganz analog dem Vorbehalt in den schweizerischen Konzessionen.

Im Interesse des Publikums und des Bahndienstes ist in Singen eine Hauptzollstätte vorgesehen, mit Festsetzung der Leistungen der beiden Bahnverwaltungen nach üblichem Modus. In Thayngen und Arlen bedarf es alsdann nur lokaler Zollabfertigungsstellen, an letzterm Orte gemeinschaftlich mit Baden, wo der transitirende Verkehr nicht visitirt werden soll und Schnellzüge oder durchgehende Güterzüge unbelästigt passiren können.

Für die kurzen Strecken auf badischem Gebiete sind die gleichen Vollendungsfristen wie nach den schweizerischen Konzessionen einzuhalten, da ein früherer selbstständiger Betrieb keinen Sinn hätte.

Der Austausch der Ratifikationen wurde auf den Wunsch der badischen Abordnung bis zu Ende des laufenden Jahres erstreckt, da die badischen Stände erst im Spätjahr zusammentreten.

Andere Anschlußfragen konnten in Ermanglung von abschließlichem Material nur beiläufig besprochen werden. Unsere Abgeordneten haben indessen in dieser Beziehung den Eindruck erhalten, daß Baden z. B. zu den Bahnverbindungen von Bülach-Schaffhausen und Beringen-Schleitheim-Stühlingen bereitwillig Hand bieten wird.

In Betracht, daß in vorliegendem Vertrage allen hierseitigen Wünschen Rechnung getragen ist, daß derselbe die wechselseitige hoheitliche Stellung der beiden Staaten gleichmäßig wahrt, daß die Schweiz gegenüber Baden zum ersten Mal eine etwelche Kompensation für die mehrfachen Betriebseinbrüche Badens auf unser Gebiet erhält, endlich, daß ihre Stellung gegenüber der von ihr konzessionirten Unternehmung durchaus korrekt bleibt, nehmen wir keinen Anstand, die Annahme desselben bei Ihnen zu befürworten

und Ihnen den nachstehenden sachbezüglichen Beschlußentwurf zur Genehmigung zu empfehlen.

Hiebei erneuern wir Ihnen, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 27. Juni 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Baden über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Singen und Konstanz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) des zwischen Bevollmächtigten der schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und den Bevollmächtigten der großherzoglich badischen Regierung andererseits unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Vertrages, d. d. Konstanz, den 24. Mai 1873, betreffend die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen in Singen und Konstanz;

2) einer sachbezüglichen Botsehaft des Bundesrathes vom 27. Juni 1873,

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
Singen und bei Constanz.

(Vom 24. Mai 1873.)

Der Schweizerische Bundesrath und die Großherzoglich Badische Regierung haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung weiterer Verbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnnetzen bei Singen und bei Constanz Bevollmächtigte ernannt,

Der Schweizerische Bundesrath

Jakob Stämpfli, Mitglied des Schweizerischen Nationalraths,
Gottlieb Koller, eidgenössischen Gotthardbahn-Inspector,
Karl Friedrich Ziegler, eidgenössischen Zolldirector,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden

Geheimrath Heinrich Friedrich Muth,
Zolldirector Friedrich Schmidt,
Legationsrath Friedrich Hardeck,

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

Artikel 1.

Beide Regierungen kommen überein, daß die Schweizerischen und die Badischen Eisenbahnen durch eine Eisenbahn von Winterthur über Etwylen und Ramsen nach Singen und durch eine Abzweigung dieser Bahn von Etwylen auf dem linken Rheinufer nach Constanz in unmittelbare Verbindung gebracht werden.

Artikel 2.

Die Grenzübergangspunkte beider Bahnen bei Ramsen, beziehungsweise bei Constanz werden durch Commissäre 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 Bauprojecte genehmigen und feststellen.

Die Spurweite der Bahn soll im Minimum 1,435 Meter (4 Fuß 8¹/₂ Zoll englisches Maß) in Lichten der Schienen betragen.

Artikel 3.

Der Betrieb der beiden Eisenbahnen soll ein einheitlicher sein.

Zu diesem Zwecke wird badischerseits der von den Schweizerischen Bundesbehörden concessionirten Unternehmungsgesellschaft für die Winterthur-Singen-Kreuzlinger-Bahn auch die Concession der auf badischem Gebiet gelegenen Strecke Landesgrenze-Singen übertragen und für die Etwylen-Constanzer-Bahn die Mitbenutzung des Constanzer Bahnhofes eingeräumt werden.

Das Nähere wird bezüglich der Winterthur-Singener-Bahn in der badischerseits der betreffenden Bahngesellschaft zu ertheilenden Concession bestimmt werden. Bezüglich der Mitbenutzung des Constanzer Bahnhofes findet der Artikel 14 des Staatsvertrags vom 10. Dezember 1870, betreffend die Bahnverbindung Romanshorn-Constanz, seine Anwendung.

Im Allgemeinen wird hier zugesichert, daß in der Concession für Bau und Betrieb der Winterthur-Singener-Bahn, auf badischem Gebiete, so weit in gegenwärtigem Verträge ein Anderes nicht bestimmt ist, der Unternehmungsgesellschaft keine Bedingungen auferlegt werden, welche dieselbe mehr belasten, als dieses nach den von den schweizerischen Bundesbehörden für die Bahnstrecke auf Schweizergebiet ertheilten beziehungsweise genehmigten Concessionen der Fall ist.

Die beiden Regierungen werden sich die verliehenen Concessionen gegenseitig mittheilen.

Artikel 4.

Badischerseits wird hinsichtlich der auf badischem Gebiet gelegenen Bahnstrecke

1) in Bezug auf die zwangsweise Abtretung des für die Bahn sammt Zugehör erforderlichen Gebäudes die Anwendung der beim Bau von Staatsbahnen maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen gewährt.

2) Die Unternehmungsgesellschaft hat bei Erwerbung der für die Anlage der Bahn sammt Zugehörde benöthigten Gelände weder Liegenschafts- noch Schenkungsaccise oder Kaufbrieftaxen 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 Gemeind- und Kreisumlagen.

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

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

Artikel 5.

Den badischen Stationen Singen und Constanz, welche als Wechselstationen für die Bahn Winterthur-Singen, beziehungsweise Etzwylen-Constanz dienen, wird von der Badischen Bahnverwaltung in Uebereinstimmung mit den deßfalls zu gewärtigenden Anträgen der Unternehmungsgesellschaft derjenige Umfang und diejenigen Einrichtungen gegeben werden, welche nöthig sind, um den Uebergang des Verkehrs und das rechtzeitige Ineinandergreifen des Betriebs zu sichern und den Bedürfnissen der beiderseits betheiligten Bahnverwaltungen zu genügen.

Die Kosten der hierfür nothwendigen Veränderungen, Erweiterungen und Neuherstellungen wird die Badische Bahnverwaltung bestreiten, vorbehältlich einer angemessenen Verzinsung durch die Schweizerische Unternehmungsgesellschaft.

Für Mitbenutzung der gemeinschaftlichen Bahnhof-Anlagen und Einrichtungen ist von der Unternehmungsgesellschaft ein nach dem Anlagekapital zu bemessender verhältnißmäßiger jährlicher Miethzins und zu den Kosten für deren Unterhaltung, Bewachung und Bedienung ein jährlicher Unterhaltsbeitrag an die Badische Bahnverwaltung zu leisten.

Bei Festsetzung dieses Miethzinses, beziehungsweise Unterhaltsbeitrages sind die Bestimmungen des Artikel 14 des Staats-

vertrags vom 10. Dezember 1870, die Bahnverbindung Romanshorn-Constanz betreffend, maßgebend.

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

Die hienach zu treffenden näheren Bestimmungen bleiben der Vereinbarung der beiderseitigen Bahnverwaltungen vorbehalten.

Artikel 6.

Der Betrieb auf den Bahnen Winterthur-Singen und Etzwylen-Constanz 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 Singen und Constanz sowohl, als in jener nach Winterthur täglich mindestens dreimal erfolgen.

Bei Festsetzung der Fahrpläne der betreffenden Bahnen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Züge thunlichst in einander greifen.

Die beiden Bahnverwaltungen haben sich diese Fahrpläne je-weilen in möglichst geraumer Zeitfrist vor der Ausführung mit-zuthcilen.

Artikel 7.

Auf der Bahnlinie Winterthur-Singen und Etzwylen-Constanz 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 die-jenigen, welche die Landesgrenze nicht überschreiten.

Artikel 8.

Die Großherzogliche Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum und den Selbstbetrieb des auf badischem Gebiet gelegenen Theiles der Winterthur-Singener-Bahn nach vorausgegangener fünfjähriger Kündigung, jedoch keinesfalls vor Ablauf eines fünf und zwanzigjährigen Betriebes, an sich zu ziehen.

Macht die Großherzogliche Regierung von diesem Rechte Gebrauch, so wird sie der Unternehmungsgesellschaft die rechnungs-gemäß nachgewiesenen Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwerths der einer Abnützung oder Fäulniß unterworfenen Theile, ersetzen und zwar in fünf aufeinander folgenden Jahres-raten, deren erste im Jahr nach der Kündigung zu entrichten ist.

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

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

Artikel 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 Strecke Landesgrenze-Singen 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 Telegraphen-Büreaux der betreffenden Bahnhöfe mit einem besonderen Apparat zu versehen.

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

Artikel 10.

Die zollamtliche Abfertigung von Waaren, Postgegenständen und Reiseeffekten, welche auf der Bahn von Winterthur nach Singen oder umgekehrt die Grenze überschreiten, findet in dem Bahnhof zu Singen statt.

Der deutschen und der eidgenössischen Zollverwaltung werden behufs zollamtlicher Abfertigung in dem genannten Bahnhof die erforderlichen Locale, jedoch ohne innere Einrichtung, auf gemeinschaftliche, gleichheitlich zu tragende Kosten beider Bahnverwaltungen unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Auch sind für die zwischen Singen und der Landesgrenze auf der Station bei Arlen von der Bahn ab und ihr zugehenden Transportgegenstände, Zollabfertigungsstellen für beide Zollverwaltungen zu errichten und die hierfür erforderlichen Locale, jedoch ohne innere Einrichtung, von der Unternehmungsgesellschaft unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

An den Bahnhof in Singen wird auch die in Gemäßheit des Uebereinkommens der beiden Regierungen vom 24. September 1862 auf der Station Thayngen errichtete badische Abfertigungsstelle für die Schaffhausen-Constanzer-Bahn verlegt werden, vorbehaltlich weiterer Maßnahmen für den Localverkehr in Thayngen und Gottmadingen, wobei namentlich die badische Bahnverwaltung der schweizerischen Zollverwaltung für die in Thayngen von der Bahn ab und ihr zugehenden Transportgegenstände ein Zollabfertigungslocal auch fernerhin einräumen wird.

Weitere Anordnungen zur Vereinfachung und zur Beschleunigung zollamtlicher Abfertigung im Bahnhof zu Singen werden der Verständigung der beiderseitigen Zollverwaltungen vorbehalten.

Artikel 11.

Bezüglich der Fristen für die Vollendung der beiden Bahnen auf badischem Gebiete sind die gleichen Bedingungen einzuhalten, welche nach den Concessionen für die auf Schweizer-Gebiet gelegenen Strecken gelten.

Artikel 12.

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

Artikel 13.

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

Artikel 14.

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.

Constanz, den vier und zwanzigsten Mai Ein tausend achthundert drei und siebzig.

Stämpfli.
Koller.
Ziegler.

Muth.
Schmidt.
Hardeck.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten an
Eisenbahnen.

(Vom 7. Juli 1873.)

Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft enthält im Artikel 11 die Bestimmung:

„Ein Bundesgesetz wird über die Bestellung und Geltendmachung von Pfandrechten, sowie über das im Falle von Zahlungsunfähigkeit einzuhaltende Verfahren das Nähere bestimmen.“

Damit ist ausgesprochen, einerseits, daß auf den Eisenbahnen Pfandrechte bestellt werden können, andererseits, daß die Pfandbestellung sowohl, als das im Falle von Zahlungsunfähigkeit einzuhaltende Verfahren Bundessache sein soll.

Die zahlreichen Unternehmungen, welche darauf abzielen, über das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft ein viel verzweigtes Eisenbahnnetz auszubreiten, legen die Möglichkeit nahe, daß das vorgesehene Gesetz in naher Zukunft zur Anwendung kommen könnte. Wir erachten deßhalb für zweckmäßig, dasselbe rechtzeitig vorzubereiten und legen Ihnen einen Entwurf zur gutfindenden Würdigung vor.

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.)

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	13-28
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 752

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.