

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung,  
betreffend die mit dem Großherzogthum Baden  
abgeschlossenen Eisenbahn- und Zollverträge.

(Vom 11. August 1852).

---

Tit.!

Indem wir Ihnen zwei mit der großherzoglich-badischen Regierung verabredete Verträge über Eisenbahnen und Zollverhältnisse vorlegen, beehren wir uns, dieselben mit nachstehendem Berichte zu begleiten.

Mit Note vom 10. Juli v. J. hatte die großherzoglich-badische Regierung die Geneigtheit ausgesprochen, die Fortsetzung der dortseitigen Staatsbahn von Haltingen nach dem obern Rheinthale über schweizerisches Gebiet zu bewerkstelligen und dießfalls mit der Schweiz in Unterhandlung zu treten, sofern schweizerischer Seits für eine derartige Unterhandlung der Grundsatz freien, unbehinderten und unbelästigten Betriebs gedachter Eisenbahn als Grundlage anerkannt werden wolle.

Es liegt auf der Hand, daß die großherzogliche Regierung nur unter dieser Bedingung auf die Weiterführung ihrer Eisenbahn über schweizerisches Gebiet eintreten und daß ein derartiges Eisenbahnunternehmen für sie nur dann einen Sinn haben konnte, wenn dasselbe sich sowohl in der Ausführung als im Betrieb als ein einziges ungetheiltes Ganze darstellen und wenn der Wechsel des Territoriums nicht auch zugleich eine Störung in den Bau- und Betriebsverhältnissen mit sich bringen würde. Man hielt überdies badischer Seits um so mehr an diesem Standpunkte fest, als die geographische Lage des Kantons Basel und in zweiter Linie auch diejenige des Kantons Schaffhausen es durchaus nicht unmöglich machen, auf beiden Punkten das schweizerische Gebiet zu umgehen und somit jenen Hauptzweck, die Einheit und Ungetheiltheit des Unternehmens zu erreichen. Dabei wurde zwar nicht verkannt, daß der badischen Eisenbahn aus der direkten Verbindung mit Basel wesentliche Vortheile erwachsen dürften, allein die großherzogliche Verwaltung hätte dennoch auf den Genuß derselben verzichten müssen, wenn ihr nicht schweizerischer Seits der freie unbelästigte Betrieb, mit andern Worten, der sogenannte freie Transit zugesichert werden wollte.

Der Bundesrath hat seiner Zeit nicht ermangelt, über diesen Punkt seine genaue und reifliche Prüfung walten zu lassen und gefunden, daß im vorliegenden Falle, wo es sich im Grunde nur um die Benutzung von kurzen vorspringenden Gebietstheilen handelt, eine Belästigung des Transits um so weniger statthaft wäre, als einerseits dieser Transit der Zeit ohne Eisenbahn die Schweiz ebenfalls nicht berührt, und als andererseits Baden das Mittel besitzt, sich durch Umgehung des schweizerischen Gebiets unbedingt jeder Belästigung zu entziehen.

Die allgemeine Frage, ob die Ausführung einer Eisenbahnverbindung von Haltungen nach dem Bodensee überhaupt im schweizerischen Interesse liege, mußte, so wichtig und vielseitig sie an sich sein dürfte, in den Hintergrund treten, da es sich im vorliegenden Falle nicht etwa darum handelte, zu entscheiden, ob man diesen Schienenweg überhaupt wolle oder nicht, sondern vielmehr nur zu erwägen war, ob es den schweizerischen Interessen entsprechender sein würde, wenn die fragliche Eisenbahn mit Berührung, oder wenn sie mit Vermeidung von schweizerischem Gebiet erstellt würde. Diese Alternative ist so einfach, ihre Entscheidung zum Voraus so gegeben, daß man sich nothwendig der Ueberzeugung hingeben muß, eine Berührung der schweizerischen Gränzstädte Basel und Schaffhausen liege mehr im Interesse der Schweiz, als deren Umgehung.

Die Antwort, welche wir auf die Eingangs erwähnte badische Note ertheilten, ist im Wesentlichen aus den im Vorstehenden kürzlich berührten Motiven hervorgegangen, welche von vorn herein hier hervorgehoben worden, weil hierauf die Grundidee des ganzen Vertrages beruht und sich eben hieraus die Anerkennung einer allerdings noch vielseitig bedingten und limitirten Exterritorialität für die in Frage stehende Eisenbahnunternehmung erklärt und rechtfertigt. Ueber den Gang der Verhandlungen schicken wir ebenfalls einige Bemerkungen voraus, ehe wir zur nähern Betrachtung des Vertrages übergehen.

Die beidseitigen Abgeordneten badischer Seits, der badische Ministerresident in der Schweiz, Freiherr v. Berckheim, und schweizerischer Seits, Herr Nationalrath Achilles Bischoff, sind am 26. November v. J. unter Juzug eines Abgeordneten des Kantons Basel-Stadt, in der Person des Herrn Rathsherrn Stähelin und eines solchen des

Kantons Schaffhausen, in der Person des Herrn Nationalrath Peyer im Hof, zusammengetreten und es wurden in einer Reihe von Sitzungen die Grundlagen eines Vertrages durchberathen und vorläufig redigirt. Es gelang auch, eine Reihe von Bestimmungen im gegenseitigen Einverständnis festzustellen, über andere hingegen konnte eine Vereinbarung nicht erzielt werden und es bedurfte seitdem noch vielfältiger mündlicher und schriftlicher Erörterungen, in Folge deren erneuerte Instruktionen eingeholt werden mußten. Es wurde auch der Versuch gemacht, die Anstände mit den süddeutschen Zollvereinsstaaten in den Bereich der Unterhandlungen zu ziehen; allein Baden weigerte sich entschieden auf eine Frage einzutreten, welche nur von den betreffenden Staaten behandelt werden könne. Im Allgemeinen mag es hier noch gesagt sein, daß die Unterhandlungen äußerst schwierig waren, weil für die beidseitige Anschauungsweise, nämlich Badens, daß es auf seine Kosten und auf seine Gefahr einem Theile der Schweiz den Genuß des neuen Verkehrsmittels verschaffe und hinwieder der Schweiz, daß sie in einem gewissen Sinne einen Theil ihres Gebietes an Baden zum Vortheile von letzterem preisgebe, die richtige Mitte nur schwer zu finden war. Wie bei allen Unterhandlungen, so durfte auch im vorliegenden Falle nicht absolut an der eigenen Anschauungsweise festgehalten werden, wollte man überhaupt bei der eingeleiteten Konferenz zu einem praktischen Ziele gelangen und sich nicht auf nutzlose Verhandlungen beschränken.

Als Ergebnis der gepflogenen Unterhandlungen erlauben wir uns nunmehr, Ihnen in der Beilage den sub 27. Juli h. a. unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Vertrag zu übermitteln und dabei der Erörterung der einzelnen Artikel noch einige allgemeine Bemerkungen voran-

zuschicken. Abgesehen davon, daß es ein kaum zu verantwortendes Verfahren wäre, wenn durch unsere Schuld die badische Regierung veranlaßt werden sollte, das schweizerische Gebiet zu umgehen, muß es uns im Hinblick auf unser eigenes Eisenbahnwesen nur erwünscht sein, daß fremde Eisenbahnen an unsern Gränzen bequeme Anschlußpunkte darbieten und durch die Verkehrssteigerung, welche sie mit sich bringen, zugleich auch zur Vermehrung der Frequenzelemente unserer eigenen Bahnen beitragen. Dieser Fall wird namentlich eintreten durch die in erster Linie beabsichtigte Weiterführung der badischen Eisenbahn nach Basel, und es darf diese Weiterführung gewiß mit Recht als eines der wesentlichsten Förderungsmittel für einen nach dem Herzen der Schweiz führenden Schienenweg bezeichnet werden. Was dagegen die Fortsetzung nach dem obern Rheinthale betrifft, so würde dieselbe allerdings mit einer über Olten zu erstellenden Linie in einige Konkurrenz treten, aber einerseits hat diese so eigenthümliche, ihr unentreibbare Frequenzelemente, anderseits würde jene Konkurrenz nur hinsichtlich eines so beschränkten Theils des Verkehrs eintreten, daß sich an dieses Konkurrenzverhältniß nach unserer Ansicht keine zu weit gehenden Befürchtungen knüpfen können. Lasse man in dieser Beziehung die natürlichen Verhältnisse walten! Eine Oltenbahn wird diejenige Verkehrsströmung an sich ziehen und steigern, welche sich bisanhin vorzugsweise auf den verschiedenen Straßen des linken Rheinufers entwickelt hat; der badischen Bahn hingegen wird die potenzierte Bewegung des rechten Rheinufers zufallen, und es will uns scheinen, daß das jezige gegenseitige Verhältniß der beidseitigen Straßen auch ziemlich annähernd den Maßstab für die künftige Stellung der betreffenden Eisenbahnen bieten dürfte. Immerhin muß hier noch ein Mal hervorgehoben

werden, daß es außer unserer Macht liegt, diese Konkurrenz zu verhindern, wenn je Konkurrenz eintreten sollte.

So viel über die Beziehung unserer eigenen Eisenbahnprojekte zu der badischen Linie, wobei wir nur noch beifügen, daß das, was wir über Konkurrenzverhältnisse im Westen dieser Linie gesagt haben, seine analoge Anwendung auch im Osten findet. Zudem liegt die Weiterführung von Waldshut ostwärts noch in solcher Ferne, daß eine deprimirende Rückwirkung derselben auf schweizerische Bodenseeprojekte gewiß in keiner Weise vorausgesetzt werden darf.

In politischer Beziehung, namentlich hinsichtlich der Gestaltung unserer Gränzverhältnisse, glauben wir uns nur Gutes von dem Abschluß des vorliegenden Vertrages versprechen zu dürfen, und wahrlich unsere sämtlichen Gränzbewohner, welche früher in stetigem lebhaftem Verkehr mit ihren jenseitigen Nachbarn gestanden sind, werden sich nur freuen, wenn in Folge des Baues und Betriebs der Eisenbahn die Schranken nach und nach wieder fallen, welche die Ungunst der Zeit und politische Mißverhältnisse aufgerichtet haben. Wenn wir in dieser Beziehung auf eine Besserung der Verhältnisse hoffen, so stützen wir uns auf die allerwärts gemachte Erfahrung, daß namentlich die großartigen Verkehrsmittel der Neuzeit es sind, welche die zwischen den Völkern aufgerichteten Schranken mit unwiderstehlicher Gewalt niederwerfen. Wie mit diesen gegenseitigen Verhältnissen an den Gränzen, so dürfte es sich auch im Allgemeinen mit den Beziehungen zu unsern Nachbarstaaten, im vorliegenden Falle speziell zu Baden, verhalten. Je vielseitiger die Berührungspunkte, je zahlreicher die Beziehungen sind, um so besser und um so freundlicher werden sich die gegenseitigen Verhältnisse gestalten, und wahrlich ein Land, das, wie die Schweiz, in so viel-

facher Beziehung auf das Ausland angewiesen ist, wird freundliche Beziehungen zu demselben, so weit sie ohne Verläugnung seiner politischen Grundsätze möglich sind, nicht außer Acht setzen wollen.

Von diesem Satze in seiner Allgemeinheit gehen wir über zum handelspolitischen Gebiet ins Besondere, und stellen auch hier die Behauptung auf, daß allerdings in dieser speziellen Richtung die Eisenbahn ihre wohltätigen Folgen haben und gegenseitigen Erleichterungen zum Durchbruch verhelfen wird. Also mittelbar und mit der Zeit erwarten wir gewisse Erfolge, wenn wir auch Eisenbahn- und Zollvereinsunterhandlungen nicht in Eins vermischen und unmittelbare Erfolge gegenüber dem Zollverein nicht sofort erreichen könnten.

Was die militärischen Rücksichten betrifft, so will es uns im Allgemeinen scheinen, daß solche kaum in Betracht kommen können, wenn nicht ein strategischer Punkt, ein Festungswerk oder dergleichen in den Bereich der Bahn fällt und durch sie wirklich gefährdet wird. Den Werken des Friedens gegenüber müssen gewiß die Rücksichten für die Zeiten des Krieges auf das kleinste Minimum beschränkt werden, sonst wäre am Ende jede Verbindungsbahn von einem Staate zum andern aus strategischen Gründen zu verhindern. Mit Beziehung auf den vorliegenden Fall scheinen uns aber militärische Bedenken ganz unstatthaft zu sein, da die berührten Gebietstheile jenseits des Rheins außerhalb der Vertheidigungslinie sich befinden, welche man im Falle eines Krieges aus wohl gerechtfertigten militärischen Rücksichten sofort preisgeben würde; dieselben jedoch umgekehrt aus den gleichen militärischen Rücksichten der Vortheile der Eisenbahnen verlustig erklären wollen, das wird wohl Niemandem einfallen. Man darf zudem nicht übersehen, daß die weit wichtigere

Elsäßerbahn bereits in der Stadt Basel ist, während der badische Bahnhof außer die Stadt und wie schon bemerkt, auf das rechte Rheinufer zu stehen kömmt.

Der Einfluß einer Eisenbahn von Haltingen nach Basel und dem Bodensee auf unsere Zoll- und Posteinnahmen kann nach unserer Ansicht kein wesentlicher sein, der weit- aus größte Theil der Güter, welche sich der Zeit auf der Straße von Waldshut und Schaffhausen und vice versa bewegt, ist schweizerisches Eingangsgut, das in Basel oder Schaffhausen zum Eingang verzollt und mit Freipässen verfrachtet wird. Und wenn sich der badischen Eisenbahn die bisherigen Waarenzüge von Offenburg durchs Kinzigthal nach Schaffhausen und Winterthur, oder andere Waarenzüge vom Niederrhein zuwenden sollten, so ist das wiederum schweizerisches Eingangsgut, das nach wie vor verzollt werden muß. Waarensendungen, von Frankreich kommend und nach Baden, dem Bodensee und Borsarlberg transitirend, müssen nach wie vor den schweizerischen Transitzoll bezahlen und ebenso österreichische Güter, welche nach Frankreich gehen; und diese beiden Klassen sind es, welche auf der in Frage stehenden Richtung die Hauptmassen bilden. Der Transit vom badischen Gebiet durch die Schweiz nach badischem Gebiet ist dagegen sehr unerheblich, und sollte er sich in Folge der Erstellung der Eisenbahn etwas vermehren, würden z. B. die kleinen Waarensendungen für die Konsumtion des Landes von Freiburg nach Waldshut, statt wie bisher mit der Fuhre über den Schwarzwald, alsdann mit der Eisenbahn über Basel gehen, so kann die Transitfreiheit für diese Gegenstände doch kaum als eine Einbuße an unsern Zolleinnahmen bezeichnet werden. Wollte diese Transitfreiheit nicht gestattet werden, und würde Baden mit seiner Eisenbahn das schweizerische Gebiet vermeiden, so würden wir nicht nur

bei jenem rein badischen Transit leer ausgehen, sondern wir würden überdieß auch noch Gefahr laufen, unsere Einnahmen von jenen österreichischen und französischen Gütern zu verlieren.

Noch mehr aber, gegen die schweizerischer Seits eingeräumte Transitfreiheit für Transporte auf der Eisenbahn von Baden durch die Schweiz nach Baden, ist Baden bereit, ebenfalls Transitfreiheit für Transporte auf der Eisenbahn von der Schweiz durch Baden nach der Schweiz zu gewähren und also, so weit es von ihm abhängt, Gegenseitigkeit eintreten zu lassen.

Ganz ähnlich verhält es sich in postalischer Beziehung. Die sämmtlichen Posteinrichtungen auf dem rechten Rheinufer in der Richtung der projektirten Eisenbahn sind der Zeit badische Unternehmung, der Uebergang des Reisenden- und Effektransportes von der Post auf die Eisenbahn sind daher ohne allen Einfluß auf die schweizerischen Posteinnahmen. Gegen die Transitfreiheit für auf der Eisenbahn beförderte Brieffelleisen von einem badischen Postbureau durch die Schweiz nach einem badischen Bureau übernimmt Baden die Verpflichtung, täglich ein schweizerisches Brieffelleisen von Basel nach Waldshut, von Waldshut nach Schaffhausen und umgekehrt im Gewicht von einem Zollentner unentgeltlich zu befördern, und was jene Transitfreiheit betrifft, so gilt von ihr das gleiche, wie vom Waarentransit, da jetzt die badischen Felleisen von Konstanz und Stokach nach Freiburg und umgekehrt die Schweiz ebenfalls nicht berühren, und in dieser Beziehung keine Einnahme wegfällt, wenn dieses Felleisen in der Folge mit der Eisenbahn auch transitfrei durch die Schweiz geht. Daß übrigens für das Publikum der an Baden angrenzenden schweizerischen Gebietstheile sich auch in postalischer Beziehung mancherlei Vortheile ergeben

werden, wenn die Eisenbahn auch für die Postbeförderung an die Stelle des langsamen Postwagens tritt, braucht wohl kaum gesagt zu werden.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen über die Stellung der projektirten Eisenbahn zu unsern schweizerischen Schienenwegen, und über die politischen, militärischen, zollamtlichen und postalischen Konsequenzen der erstern gehen wir nun zu einzelnen Vertragsbestimmungen über, so weit dieselben einer besondern Erläuterung oder Rechtfertigung bedürfen.

Ad Art. 2. Zu einer Frist für die Weiterführung der badischen Bahn nach dem obern Rheinthale und Schaffhausen wollte man sich badischer Seits nicht verbindlich machen, da die Möglichkeit des Weiterbaues durch die finanziellen und politischen Verhältnisse bedingt werde. Die schweizerische Abordnung glaubte auch einer solchen Fristbestimmung keine zu große praktische Bedeutung beilegen zu sollen; dagegen bestand sie darauf, daß Baden für den Fall des Weiterbaues sich verpflichte, die Bahn durch den Kanton Schaffhausen zu führen, damit dieser wenigstens vor einer Umgehung gesichert ist. Dabei schien es angemessen, da Baden sich zu keiner Frist für den Bau verpflichten wollte, umgekehrt einen Termin anzusetzen, nach dessen Ablauf die Schweiz berechtigt ist, den Vertrag für diejenigen schweizerischen Gebietstheile außer Kraft zu setzen, auf denen der Bahnbau noch nicht begonnen hat.

Ad Art. 3. Die Rechte des Bundes und der Kantone sind gewahrt; dabei ist aber natürlich die Anwendung der badischen Baugrundsätze gebilliget, da nur hiedurch die Einheit des badischen Eisenbahnunternehmens möglich ist.

Ad Art. 11. Die Steuerfreiheit des Bahnunternehmens, wie sie in diesem Artikel ausgesprochen wird, ist ohne alle praktische Bedeutung, da die Eidgenossenschaft keine derartigen Steuern erhebt, mit Ausnahme der betreffenden Kantonalabgaben, wie z. B. Handänderungsgebühren, Niederlassungsbewilligungen u. s. w., worüber sich die großherzogliche Regierung mit der betreffenden Kantonsregierung ins Einverständniß zu setzen haben wird. Der badische Abgeordnete setzte ungeachtet der dießseitigen Versicherung, daß es keine derartigen Steuern, wie die in Artikel 11 erwähnten, in der Eidgenossenschaft gebe, einigen Werth auf die Aufnahme eines solchen Artikels, und wir nahmen daher keinen Anstand, hierin zu entsprechen.

Ad Art. 12. Baden sichert seinerseits Transitfreiheit zu, so weit seine Stellung zu einem Zollverbände solches zuläßt. Bei der Ungewißheit über die künftige Gestaltung der deutschen Zollverhältnisse glaubte Baden, diesen Vorbehalt machen zu sollen, und wenn daher eine künftige deutsche Zollgesetzgebung eine Transitgebühr festsetzen sollte, so müßte dieselbe anerkannt werden. Dieser Fall wird aber kaum eintreten; und da der badische Abgeordnete dem dießseitigen Antrage auf Streichung eine beharrliche Weigerung entgegensetzte, so wurde die vorliegende Fassung zuletzt angenommen. Dieselbe hat auch in praktischer Beziehung keine Bedenken, wie aus Folgendem zu entnehmen ist: Nach dem Artikel, wie er vorliegt, kann Baden von sich aus keinen Transitzoll erheben; dagegen übernimmt Baden keine Entschädigungspflicht, falls durch Anordnung eines zu bildenden Zollverbandes auf dieser Strecke ein Transitzoll erhoben werden sollte. Dieser Vorbehalt scheint gerechtfertigt, und wir glauben, daß von Baden nicht mehr verlangt werden

kann, als die Anerkennung des Gegenrechtes, so weit dieses von Baden abhängig ist, zumal, wenn man berücksichtigt, daß eben in Bezug auf die Uebnahme der Lasten und Kosten, möglicher Weise des Verlustes des betreffenden Bahnunternehmens nichts weniger als Gegenseitigkeit besteht, vielmehr in dieser Beziehung nur der eine Kontrahent die ganze finanzielle Chance des Unternehmens übernimmt.

Dabei darf im Weiteren nicht übersehen werden, daß Baden ein sehr wesentliches Interesse hat, seine Eisenbahn von einem zollvereinslichen Transitzolle befreit zu halten. Denn was würde für die badische Eisenbahnunternehmung die Folge eines solchen Transitzolles sein? Entweder läuft Baden Gefahr, die betreffenden Waarenzüge bei der Konkurrenz mit der württembergischen oder mit schweizerischen Bahnen zu verlieren, oder Baden wird genöthigt, seine eigenen Tarife um den Betrag des aufgelegten Zolles zu vermindern. In beiden Fällen ist der Nachtheil beim Eintritt eines solchen Zolles jedenfalls weit eher auf Seite Badens, als auf Seite der Schweiz; die badische Bahnverwaltung wird daher eher unser Allirter sein, um einen Transitzoll von der fraglichen Bahnlinie fern zu halten, und sollte dieß nicht gelingen, so wird bei der dannzumal nöthig werdenden Reduktion der Tarife der schweizerische Verkehr nicht höher belegt werden, als er es vorher war.

Wenn man ferner berücksichtigt, daß es im Interesse aller Staaten und Staatenverbände liegen muß, fremden, etwas zweifelhaften Transit sich anzueignen oder auch nur zu sichern, so ist kaum zu erwarten, daß im gegebenen Falle auf schweizerischen Transit von der Schweiz durch Baden nach der Schweiz ein Transitzoll gelegt werden wird. Es liegt auf der Hand, daß in erster Linie nach

Basel gebaut werden wird. In so weit findet der betreffende Artikel gar keine Anwendung. In zweiter Linie wird die Fortsetzung nach Waldshut folgen und zwar zu dem Ende, um auf diesem Punkte den schweizerischen Verkehr an sich zu ziehen. Wird Baden nicht ein wesentliches Interesse haben, Alles aufzubieten, um den Verkehr möglichst zu erleichtern! Für den eigenen Verkehr, den man bereits sicher besitzt, sind solche Anstrengungen weit weniger nöthig, als für denjenigen, den man sich erst noch aneignen möchte. Was endlich die Ausführung der Bahn bis Schaffhausen oder Konstanz betrifft, so liegt eine solche in so weiter Ferne, daß bis dahin die Konkurrenz schweizerischer Bahnen jede Belästigung schweizerischen Verkehrs unmöglich machen wird. Das scheint uns der praktische Standpunkt zu sein, und von diesem ausgehend, können wir auch gegen den von Baden im Art. 12 gemachten Vorbehalt keine wesentlichen Bedenken erheben; vielmehr glauben wir, daß die Nachtheile, welche in unbestimmter Zukunft für den schweizerischen Verkehr in Folge der Erhebung eines zollvereinslichen Transitzolles entstehen könnten, weitaus durch die positiven Vortheile überwogen werden, welche sofort in Kraft treten, sobald der Vertrag über die Rheinzölle und die Gränzstraßen angenommen sein wird.

Ad Art. 13. Diese Bestimmung ist eine absolute Nothwendigkeit, so weit es sich um den Betrieb handelt; denn wie könnte bei stetsfort durchgehenden Zügen von einer Verzollung des Betriebsmaterials die Rede sein. Was die zollfreie Einfuhr des zur Anlage nöthigen Materials betrifft, so steht solche mit der nunmehr in Kraft bestehenden Eisenbahngesetzgebung in Uebereinstimmung.

Ad Art. 16. Die einschlägigen Artikel der Instruktion ermächtigen zwar den Abgeordneten schon im Vertrage

eine Bestimmung hinsichtlich der zollamtlichen Abfertigung auf dem Territorium des einen Kontrahenten durch Beamte des andern Kontrahenten aufzustellen; allein es schien dennoch angemessener, die Vereinbarung hierüber einer besondern Uebereinkunft auf kürzere Zeit vorzubehalten, damit, wenn sich aus einem solchen Verfahren mit der Zeit Uebelstände ergeben sollten, der Aufhebung desselben nicht ein unwiderruflicher Vertrag im Wege liegt.

Ad Art. 17. Die unbedingte Verpflichtung zum Transporte der schweizerischen Posteffekten wurde aus den schon wiederholt angeführten Gründen von Seite Badens auf das Entschiedenste abgelehnt. Der schweizerische Abgeordnete hatte daher unterm 16. März Folgendes berichtet: „Bei Art. 17 bestreitet die großherzogliche Regierung die unentgeltliche Beförderung der schweizerischen Postgegenstände, indem sie darauf hinweist, daß schon bei der Reziprozität für Transitirung der Postgegenstände in Betracht der für Baden ungleich größern Strecke ein höheres Transitporto aufgegeben wird, als dieß bei der Schweiz der Fall ist, und daß daher die unentgeltliche Beförderung noch eine materielle Leistung sei, wofür eine verhältnißmäßige Vergütung in Anspruch genommen werden könnte.“ In theilweiser Würdigung dieser Gründe und etwelcher Abweichung von der ursprünglichen Instruktion wurde eine dem jezigen Art. 17 entsprechende Redaktion vorgeschlagen und hierorts genehmigt, welcher dann auch der badische Abgeordnete nach langer Weigerung beitrug.

Ad Art. 29 und 30. Bedeutendes Bedenken hat hier bei uns der Umstand erregt, daß im Art. 29 nur von den „durch schweizerisches Gebiet führenden Bahnstrecken“ gesprochen wird, und nicht von der ganzen Bahn überhaupt. Denn es folgt daraus, daß Baden ganz freie Hand hat, auf den Strecken von Gränzach bis

Waldshut und von der östlichen Gränze Schaffhausens bis Konstanz schweizerische Personen und Waaren mit beliebigen Fahrpreisen zu belegen, und auf diese Weise allfälligen schweizerischen Bahnen, welche in die badische Bahn ausmünden, eine nicht auszuhaltende Konkurrenz zu machen.

Der schweizerische Abgeordnete berichtete hierüber Folgendes:

Die Bestimmungen dieser beiden Artikel sind etwas beschränkter gefaßt, als die Instruktion solches vorschreibt. Die großherzogliche Abordnung begründete diese Abänderung damit, daß sie durch eine allgemeine unbedingte Fassung im Sinn der Instruktion (Art. 28) verhindert würde, z. B. bei der eigenthümlichen Bahnrichtung in Friedrichsfeld, dem Plaze Mannheim durch erzeptionelle Tarifermäßigung die diesem Plaze gebührende Rechnung zu tragen, so wie überhaupt in ähnlichen Fällen oder bei außerordentlichen Konkurrenzverhältnissen mit den Bahnen von dem rechten Rheinufer bei Basel bis Mainz die nöthig scheinenden Modifikationen eintreten zu lassen. Da nun allerdings die Tarife für das ganze Bahnunternehmen normirt sind, und die ordentlichen Tarife auch auf der Linie von Basel nach dem Bodensee in Anwendung gebracht werden müssen, eine Abweichung von dem gewöhnlich allgemein geltenden Tarife somit nach der jezigen Redaktion des Art. 29 auch hinsichtlich der auf schweizerischem Gebiet liegenden Bahnstrecken nicht möglich ist, so hat derselbe keinen Anstand genommen, diesen Artikel zu adoptiren. Gefahr für die Schweiz ist jedenfalls keine vorhanden, da die Tarife der badischen Bahn, welche schon jetzt zu den niedrigeren gehören, noch überdieß durch die noch niedrigeren der württembergischen Bahn, mit der sie in

eigenthümlichen Konkurrenzverhältnissen steht, immer noch mehr gedrückt werden.

Im Weiteren kann zu Gunsten des Artikels angeführt werden, daß jedenfalls die Lagergebühren und der Lokalverkehr vor Separattaren gesichert sind, daß ferner, so lange die Bahn nur bis Waldshut gehen wird, Baden wohl kaum zwei Taxen festsetzen kann, und daß auch abgesehen von den schon erwähnten Konkurrenzverhältnissen die weitere Konkurrenz einer allfälligen schweizerischen Zentralbahn keine Preiserhöhungen zulassen würde. Diese Gründe vermindern allerdings die Besorgnisse, ohne sie jedoch gänzlich heben zu können. Nun hat aber der badische Abgeordnete einen Nachtragsartikel vorgeschlagen, wodurch das fragliche Bedenken gehoben wird.

Ad Art. 32. Dieser Artikel hat zu weitläufigen und einläßlichen Erörterungen Veranlassung gegeben, und wenn wir auch im Allgemeinen hinsichtlich der militärischen Bedeutung der badischen Eisenbahn die schon weiter oben ausgesprochenen Ansichten hegen, so glauben wir doch, noch Folgendes hierüber bemerken zu sollen:

Wir müssen vorab daran erinnern, daß die Eisenbahn in militärischer Beziehung für die großherzoglich-badische Regierung nur dann eine Bedeutung haben kann, wenn sie solche zum Truppentransport verwenden kann; nicht minder aber steht fest, daß es immerhin als eine bedeutende Konzession betrachtet werden muß, wenn ein Staat dem andern den Durchgang von kleinern oder größern Truppenabtheilungen über sein Gebiet gestattet. Wir glaubten daher, die Zustimmung zum Transport von deutschen Truppen auf der Eisenbahn von Baden durch die Schweiz nach Baden nur unter der Zusage von unbedingter Gegenseitigkeit geben zu sollen. Es hat auch wirklich

die großherzoglich-badische Regierung den Grundsatz der Gegenseitigkeit unbedingt anerkannt und wir halten sogar dafür, es bestehe faktisch mehr als Gegenseitigkeit zu Gunsten der Schweiz; denn während der Durchgang deutscher Truppen sich auf die wenig ausgedehnten vorspringenden Gebietstheile bei Basel und Schaffhausen beschränkt, können schweizerische Truppen zum Beispiel auf der ganzen langen Strecke von Basel bis Schaffhausen durch badisches Gebiet instradirt werden.

Die zweite Frage scheint die zu sein, ob der Schweiz aus dem Durchgang von deutschen Truppen Nachtheil erwachsen kann. Nach Zuziehung einsichtsvoller, militärischer Autoritäten müssen wir diese Frage verneinen, zumal der Durchgang von Truppen untersagt werden kann, sobald dadurch die Neutralität der Schweiz gefährdet würde. Im Falle eines Krieges, um auch dieser Eventualität noch zu gedenken, dürfte es den Interessen der Schweiz noch angemessener sein, wenn die Bahnverbindung bei Basel und Schaffhausen gesperrt und unterbrochen werden kann, als wenn die Bahn sich ununterbrochen längs dem Saum unserer Gränze von Basel bis an den Bodensee hinzieht, welcher Fall eintreten würde, sobald die Eisenbahn mit Umgehung des schweizerischen Gebiets erstellt würde. Wir müssen dieses Moment besonders betonen, denn es scheint von schlagendem Gewicht zu sein, daß wir bei der Bahnrichtung über schweizerisches Gebiet die Bewegung von deutschen Truppen unterbrechen und erschweren können, während im andern Fall diese sich ungestört längs unserer ganzen Gränze, unmittelbar an der Gränze und unstreitig in der gleichen militärischen Linie bewegen können. Das Recht der Sperre nicht nur im Falle von gefährdeter Neutralität, sondern im Falle eines Krieges zwischen den Kontrahenten selbst im Vertrage vorzusehen, das wäre

wohl ganz unangemessen gewesen. Für solche Fälle reichen Vertragsbestimmungen überdies nie aus, und Kriegerecht bricht jedes andere Vertragsrecht.

Was den Modus des Truppendurchgangs betrifft, so bedürfen die dießfälligen speziellen Vorschriften wohl um so weniger eines Kommentars, als auch sie auf vollkommener Gegenseitigkeit beruhen.

Ad Art. 33. Nicht nur für den Fall von gefährdeter Neutralität oder wirklichem Krieg ist jedoch Rücksicht zu nehmen, sondern es können auch noch andere Verhältnisse eintreten, welche sichernde Maßnahmen erheischen, wie namentlich bei Störung der öffentlichen Sicherheit, bei ansteckenden Krankheiten u. dgl. Eine Berechtigung zu totaler Unterbrechung des Bahnbetriebes ohne Entschädigungspflicht hiefür von Seite des willkürlich Unterbrechenden wurde von der großherzoglichen Regierung aufs Entschiedenste abgelehnt, und wir finden ebenfalls, es könne eine solche Berechtigung billigerweise nicht in Anspruch genommen werden. Der Art. 33, wie er als Resultat langwieriger Unterhandlung im Vertrage vorliegt, scheint, vermöge der Bestimmung, wonach sich in den angeführten Fällen der Bahnbetrieb lediglich auf den unmittelbaren Durchgang zu beschränken hat, alle wünschbare Sicherheit zu bieten.

Ad Art. 37. Die Fassung dieses Artikels schien uns nicht befriedigend wegen ihrer Unbestimmtheit und Allgemeinheit, welche er zulassen würde, dem Anschlusse schweizerischer Bahnen Schwierigkeiten entgegen zu setzen. Man muß sich auf den Standpunkt stellen, daß eine badische Bahn bis Waldshut oder bis Konstanz von schweizerischer Seite nicht verhindert werden kann. Für den Fall nun, daß sie zu Stande kommt, liegt es offenbar im Interesse der Schweiz, daß allfällige Schweizerbahnen einen unmit-

telbaren Anschluß bekommen. Es sollte daher ein Artikel in dem Sinne aufgenommen werden, daß die Kontrahenten sich verpflichten, einem solchen Anschluß, wenn er gewünscht wird, kein Hinderniß entgegen zu setzen. Einzig für Basel dürfte, der eigenthümlichen Lokalverhältnisse wegen, der Konsens dortiger Regierung vorzubehalten sein. Auch diese Schwierigkeit wird nun beseitigt durch einen Zusatzartikel, zu welchem der badische Abgeordnete sich herbeiließ. Daß darin nur noch von Waldshut gesprochen wird, liegt in der Natur der Sache, da Schaffhausen und Basel bei der Fassung des Art. 37 befriedigt sind.

Ad Art. 38. Obschon ein solcher Rückauf aller Wahrscheinlichkeit entbehrt, so glaubten wir gleichwohl unsere Aufmerksamkeit darauf richten zu sollen. Ueber den Termin und die Bedingungen des Rückkaufs der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken konnte eine Verständigung sehr bald erzielt werden. Schwieriger wurde die Sache hingegen durch den Umstand, daß durch den etwaigen Rückauf der Hauptzweck Badens, ein ganzes und ungeheiltes Bahnunternehmen zu besitzen, zu nichte gemacht wird und nur so wieder erreicht werden kann, wenn dann doch noch mit Umgehung schweizerischen Gebietes gebaut würde. In diesem Falle würden aber einzelne Bahnstrecken auf badischem Gebiet für Baden völlig nutzlos und auch für diese müßte daher eintretenden Falles eine verhältnißmäßige Entschädigung geleistet werden. Bei Basel lassen sich diese Strecken sehr annähernd bezeichnen, daher denn auch hinsichtlich dieser genaue Vorschriften in den Vertrag aufgenommen worden sind. Zum Zwecke einer Umgehung von Schaffhausen hingegen müßte die eingeschlagene Richtung schon bei Thiengen verlassen werden, weshalb hier im Vertrage nur im Allgemeinen eine diesfällige Verständigung vorbehalten ist.

Ad Art. 40. Für diesen Artikel haben wir ebenfalls eine bestimmte Fassung in dem Sinne gewünscht, daß für alle streitigen Rechtsverhältnisse, betreffend die auf Schweizergebiet befindliche Bahnstrecke, die großherzogliche Eisenbahnverwaltung in Basel und Schaffhausen ein Domizil bezeichnen, wo sie belangt werden kann. Auch diesen Bedenken ist nun durch einen Zusatzartikel der badischen Gesandtschaft abgeholfen.

Ad Art. 42 und 43. Mit Beziehung auf diese beiden Artikel ist nur beizufügen, daß badischer Seits die ständische Ratifikation nicht vorbehalten worden ist, weil die badische Regierung bereits durch die dortseitigen Kammern zum Abschlusse des vorliegenden Vertrags ermächtigt ist. Die badischen Kammern haben sich auf diese Ermächtigung nicht beschränkt, sondern der Regierung noch den weitgehenden Auftrag ertheilt, den Bau mit Umgehung schweizerischen Gebietes in Angriff zu nehmen, sofern die Verhandlungen mit der Schweiz nicht zu einem entsprechenden Abschlusse gebracht werden könnten. Schließlich bemerken wir noch, durch Art. 43 veranlaßt, daß die Genehmigung des Vertrages in Basel und Schaffhausen keinem Zweifel unterliegt und die dießfälligen Erklärungen der Abgeordneten bei den Akten liegen. Gestützt auf diese Berichterstattung schließen wir mit dem Antrage: „Es wolle die h. Bundesversammlung dem vorliegenden Vertrage die Genehmigung ertheilen.“

Wir schließen diesem Berichte zugleich einen zweiten an, betreffend die Regulirung verschiedener Zölle.

Diese beiden Verträge hängen in so fern eng zusammen, als der letzte über die Zollverhältnisse weitere Konzessionen enthält, die wir verlangt haben, und als Baden jedenfalls diesen Vertrag ohne den erstern nicht annehmen würde. — Wie Ihnen bekannt ist, Tit., hatten in dieser Beziehung

schon voriges Jahr bei Anlaß der Unterhandlungen mit den süddeutschen Zollvereinsstaaten speziell mit Baden einleitende Besprechungen stattgefunden, ohne jedoch zu einem abschließlichen Resultate zu führen. Beidseitig wurde vielmehr anerkannt, daß diese, die Schweiz und Baden ganz speziell berührenden Fragen zweckmäßig ihre Erledigung bei Behandlung der schon damals von Baden angebahnten Eisenbahnunterhandlung finden dürften. Demgemäß haben wir uns auch veranlaßt gefunden, die entsprechenden Artikel 10, 11, 12 und 13 in die Instruktion aufzunehmen, und in der That ist es gewiß vollständig gerechtfertigt, daß mit der Feststellung der Bedingungen für die neu zu errichtende Verkehrsstraße auch die Regulirung der Verhältnisse auf den bereits bestehenden Verkehrsstraßen verbunden wurde, eine Regulirung, welche um so erwünschter sein muß, als gerade die Rheinzollfrage schon wiederholt zu unangenehmen Erörterungen, und, was noch schlimmer ist, zu vielfachen Belästigungen unserer Bevölkerung Veranlassung gegeben hat.

Bekanntlich wurden mit der Einführung der neuen Zollgebühren für die dießseitigen Angehörigen die alten Rheinzölle aufgehoben, weil — wie recht und billig — die neuen Zölle als das Äquivalent für die alten angesehen wurden. Von Nichtschweizern wurden hingegen neben den neuen Zöllen auch noch die alten Rheinzölle forterhoben, was nur darum geschah, um Baden zu einer gemeinschaftlichen Regulirung der Rheinzollverhältnisse zu veranlassen. — Baden antwortete hierauf mit einem Proteste gegen die Berechtigung der Schweiz, auf dem Rhein neue Zölle zu erheben, unter Berufung auf die Wienerkongressakte; und als dieser Protest ohne Berücksichtigung blieb, wurde die Erhebung eines Retorsionszolles von 2 Kreuzern per Zentner auf alle in Konstanz

durchgehenden schweizerischen Transportgüter verfügt, und zwar nicht nur auf Kaufmannsgut, sondern auf allen Rohartikeln, wie Salz, Bauholz, Brennholz, Getreide, Kalk u. dgl.; und wie schwer dieser Zoll treffen mußte, können Sie daraus entnehmen, daß z. B. ein gewöhnliches Floß Bauholz zwischen 60 und 80 Gulden Zoll zu erlegen hat, und daß dieser sogenannte Zuschlagzoll der badischen Kasse überhaupt zwischen achtzehn- und zwanzigtausend Gulden jährlich einträgt. Eine ähnliche Summe zieht Baden aus seinen übrigen althergebrachten Rheinzöllen. — Dieses ist die gegenwärtige Sachlage.

Wir haben wiederholt unsere Bereitwilligkeit ausgesprochen, zu einer völligen Befreiung der Wasserstraße Hand zu bieten, sofern von Seite Badens ein Gleiches geschehe. Auch in dem Artikel 11 der Instruktion ist der Abgeordnete neuerdings angewiesen worden, in diesem Sinne zu wirken und er hat es nicht unterlassen, die verschiedensten Anträge in dieser Richtung an den jenseitigen Abgeordneten zu stellen. Allein die badische Regierung hat die unumwundene Erklärung abgegeben, daß es ihr unmöglich sei, jetzt schon mit einem Male auf die ganze, ihr aus den Rheinzöllen fließende Einnahme zu verzichten, daß sie aber geneigt sei, jetzt schon namhafte Ermäßigung eintreten zu lassen und zu einer vollständigen Befreiung der Wasserstraße Hand zu bieten, sobald die Eisenbahn bis Schaffhausen, beziehungsweise Konstanz vollendet sein werde.

Ueber die einzelnen Artikel haben wir noch Folgendes zu bemerken:

Art. 1 dieses Vertrages stipulirt die längst als Bedürfnis anerkannte Transitfreiheit auf den kurzen Verbindungsstraßen. Es kann nicht bezweifelt werden, daß dieser Artikel wesentlich zu Gunsten der Schweiz ausfallen

wird, denn während der Verkehr auf den unsererseits freigegebenen Straßen sehr unerheblich ist, beträgt das Weggeld durch den Amtsbezirk Jestetten, das namentlich von den zürcherischen Bewohnern des Nafzersfeldes bezahlt werden mußte, jährlich an fünftausend Gulden.

Art. 2. Dieser Artikel enthält nun die bereits oben angedeuteten Ermäßigungen der Rheinzölle von Seite Badens, so wie diejenigen, womit solche schweizerischer Seits erwidert werden sollen.

Baden verzichtet auf die Erhebung des Konstanzer-Zuschlagzollens, dessen Betrag Ihnen, Lit., vorstehend in Zahlen bezeichnet worden ist, so wie auf das Waldbühner-Wasser-Weggeld und Geleitszoll. Als Aequivalent hiefür hebt dagegen die Schweiz ihre althergebrachten Rheinzölle auf; und damit Sie sich über die derzeitige finanzielle Bedeutung dieser Rheinzölle dem Betrage des Konstanzer-Zuschlagzollens gegenüber ein richtiges Urtheil bilden können, mag es am Platze sein, Ihnen zu bemerken, daß die alten Rheinzölle im Jahre 1850 Fr. 4022. 74 a. W.

und im Jahre 1851 „ 1997. 47 $\frac{1}{2}$  „  
 eingebracht haben. Es will uns daher scheinen, daß die Schweiz keinen Grund haben sollte, mit dieser Abfindung unzufrieden zu sein.

Im Weiteren ermäßigt Baden seine übrigen althergebrachten Rheinzölle auf zwei Dritttheile ihres dormaligen Betrages; die Schweiz hingegen erhebt ihren neuen Durchgangszoll nach Maßgabe des Ansatzes für kurze Strecken, und ermäßigt die Transitzölle vom Stük, Werth und Gewicht je um einen Dritttheil und den Ansatz von 5 % des Werthes ausnahmsweise auf 3 %. Die Reduktion badischer Seits würde nach diesem Maßstabe circa 6000 Gulden betragen, während dem die Ermäßigung schweizerischer Seits nach Maßgabe unserer Zolltabellen kaum

Fr. 2000 a. W. betragen kann. Auch in dieser Beziehung scheint uns der vorliegende Vertragsartikel annehmbar zu sein und zwar um so mehr, als, abgesehen von dem finanziell sehr günstigen Resultate, in diesem Artikel nunmehr die förmliche, bis anhin stets verweigerte Anerkennung unserer neuen Zollgesetzgebung in ihrer Anwendung auf die Wasserstraße liegt.

Art. 3 stellt für eine Reihe von Rohartikeln gegenseitige unbedingte Zollfreiheit auf und bedarf an sich keiner weiteren Bemerkungen; wohl aber mag es hier am Platze sein, mit Beziehung auf die beiden Art. 2 und 3 darauf hinzuweisen, daß die in beiden Artikeln stipulirten Zollbefreiungen, beziehungsweise Ermäßigungen, nur auf die beidseitigen schweizerischen und badischen Angehörigen obligatorische Anwendung zu finden haben, daß es somit jedem der beiden Kontrahenten freisteht, sie auch auf Angehörige anderer Staaten anzuwenden oder nicht. Um jedes Mißverständnis in dieser Beziehung zu beseitigen, hat dießfalls ein Notenwechsel stattgefunden, und in den Beilagen Nr. 6 und 7 finden Sie, Tit., die dießfälligen Eröffnungen. Es hat dieser Punkt namentlich hinsichtlich des Art. 5 einige Bedeutung, da nur durch einstweilige Aufrechterhaltung dieser Gebühren Bayern und Württemberg gegenüber eine völlige Abfuhr, freie Schiffahrt auf dem Bodensee erzielt werden kann.

Art. 5. Die in der Instruktion, Art. 10, geforderte und oben bereits erwähnte Abfuhrfreiheit auf dem Bodensee muß im Einverständnisse mit Bayern und Württemberg festgestellt werden; im vorliegenden Vertrage konnten sich daher die beiden Kontrahenten nur die Zusicherung geben, sich bei Unterhandlungen und Verwendungen in der bezeichneten Richtung zu unterstützen.

Art. 10. Die Aufkündungsfrist kann hier Bedenken erregen; allein es ist zu erwägen, daß Baden sich die Möglichkeit der Aufkündigung vorbehalten mußte, falls die badische Bahn nicht dem Rhein entlang zu Stande käme, oder von Schweizerbahnen überflügelt würde, daß wir ferner bei der Kündigung ebenfalls in die alten Rechte zurücktreten, daß die am meisten beteiligten Kantone Basel und Schaffhausen sich bei diesem Vertrage beruhigen und daß endlich ein großes Aequivalent in der sofortigen Aufhebung oder Verminderung der badischen Zölle liegt, während Baden erst nach Herstellung der Eisenbahnen ähnliche Vortheile erhält.

Aus obigen Gründen beantragen wir auch die Genehmigung dieses Vertrages über die Regulirung der fraglichen Zollverhältnisse, und benutzen gleichzeitig den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. August 1852.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Dr. Furrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schöpf.**

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die mit dem  
Grossherzogthum Baden abgeschlossenen Eisenbahn- und Zollverträge. (Vom 11. August  
1852).**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1852
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.08.1852
Date	
Data	
Seite	82-106
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 967

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.