

Konzeſſion

deſ

Standes Baſel-Stadt an die ſchweizeriſche Centralbahn=Geſellſchaft für eine Verbindungsbahn zwiſchen den beiden Bahnhöfen in Großbaſel und Kleinbaſel.

(Vom 14. März 1870.)

Wir Bürgermeiſter und Rath deſ Kantons Baſel-Stadt,

hiez durch Beſchluß deſ Großen Rathes von 14. März 1870 ermächtigt, ertheilen der Schweizeriſchen Centralbahngeſellſchaft, welche ihren Siz in Baſel hat, unter nachfolgenden Bedingungen die Konzeſſion, eine Verbindungsbahn zwiſchen den beiden Bahnhöfen in Großbaſel und in Kleinbaſel zu erbauen und in Betrieb zu ſetzen.

Art. 1.

Der Bahnhof der Badischen Staatsbahn in Kleinbaſel ſoll mit dem Bahnhofe der Schweizeriſchen Centralbahn in Großbaſel durch eine Eiſenbahn mit einer feſten Brücke über den Rhein, an welcher auch eine ſtets freie Fußgängerbahn mit bequemem Zugang auf jeder Seite der Brücke anzubringen iſt, in Verbindung geſetzt werden.

Indem die Schweizeriſche Centralbahngeſellſchaft ſich unter den nachfolgenden Bedingungen hiez verpflichtet, wird ihr zugleich auferlegt, die Einwilligung der Verwaltung der Badischen Staatsbahn zu dieſer Verbindung der Regierung von Baſel-Stadt einzugeben.

Art. 2.

Die Verbindungsbahn darf vorerst einspurig angelegt werden; doch soll die Grunderwerbung sogleich für zwei Geleise stattfinden und auch bei Kunstbauten auf die eventuelle Legung des zweiten Geleises Rücksicht genommen werden. Das zweite Geleise ist zu erstellen, wenn das Bedürfnis und die Sicherheit des Bahnverkehrs zwischen den beiden Bahnhöfen es erfordert. Diefällige Verfügungen stehen der Regierung zu; jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen. Für den Bau und Betrieb desselben sind die für die einspurige Bahn geltenden Bestimmungen maßgebend.

Sie ist nach den besten Regeln der Kunst herzustellen, und es soll bei der Anlage derselben über die durch sie zu kreuzenden Straßen und Wege auf die Bedürfnisse des Lokalverkehrs und der polizeilichen Sicherheit gehörig Rücksicht genommen werden.

Die die Ausführung der Verbindungsbahn bestimmenden Pläne sind mit einer erläuternden umständlichen Beschreibung der Regierung vorzulegen, welche berechtigt ist, maßgebende Bemerkungen darüber zu machen und entsprechende Abänderungen zu verlangen.

Die Expropriation kann erst begonnen werden, wenn die Situationspläne, — die Erd- und Bauarbeiten erst, wenn alle Pläne von der Regierung genehmigt sind.

Nachherige Abweichungen von diesen Plänen bedürfen ebenfalls der Genehmigung der Regierung.

Art. 3.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, diese Bahn, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, binnen 30 Monaten, vom Datum der Genehmigung der Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, herzustellen und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 4.

Die Dauer der gegenwärtigen Konzession ist auf dieselbe Zeit festgesetzt, wie diejenige der Centralbahnlinie vom Bahnhofe bis zur Birz auf Baseltstädtischem Gebiete vom 10. Wintermonat 1852*), in dem Sinne, daß mit dem Erlöschen der Letztern, also mit dem 1. Mai 1957, auch die Erstere erlöschen soll.

Wenn nach Ablauf dieser Zeitdauer weder die Bundesbehörde noch die Kantonsregierung von dem ihnen zustehenden Ankaufsrechte Gebrauch gemacht haben, so wird die Konzession in Folge einer zu treffenden Uebereinkunft den dannzumaligen Verhältnissen gemäß erneuert werden.

*) Siehe Bundesblatt vom Jahr 1853, Band 1, Seite 274.

Art. 5.

Die Bestimmungen betreffend die Expropriation, den Bau selbst und die dabei zu beachtenden Grundsätze, die Einfriedung der Bahn, die Beaufsichtigung des Baues, die Vermarkung und Dokumentirung der Bahn und den Unterhalt derselben, wie solche in den Artikeln 2, 5, 11, 12, 15, 16 und 17 der Konzession vom 10. Wintermonat 1852 festgesetzt sind, gelten auch für diese Verbindungsbahn.

Art. 6.

Da, wo in Folge des Baues dieser Bahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut und überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Bächen, Kanälen, Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Bahngesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen kann.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches die Regierung ohne Weiterziehung.

Art. 7.

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege, Kanäle, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen, sowie andere öffentliche Werke irgend welcher Art von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, welche die Bahn, ihrer Bestimmung unbeschadet, durchkreuzen müssen, so hat die Bahngesellschaft nicht nur keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, sondern diejenigen Kosten zu tragen, welche aus den hiedurch nothwendig gewordenen vermehrten Aufsichts- und Sicherheitsmaßregeln erwachsen sollten.

Art. 8.

Für den Betrieb der Bahn aus jedem der beiden Bahnhöfe in den andern gelten die Bestimmungen der Art. 2, 18, 22, 24, 25 und 26 der Konzession vom 10. Wintermonat 1852, sowie folgende weitere Vorschriften:

- a. Soll darauf Bedacht genommen werden, daß die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen möglichst genauen Anschluß erhalten und daß die Weiterführung der auf den Bahnhöfen in Basel ankommenden Personen und Güter u. s. w. nach Thunlichkeit beschleunigt und der Wagenwechsel der Reisenden mindestens bis zum gegenüberliegenden Bahnhofe vermieden werde.
- b. Mit Rücksicht auf den durch die Rheinbrücke im Verhältniß zu der kurzen Strecke dieser Verbindungsbahn veranlaßten außerordentlich

großen Kostenaufwand wird der Gesellschaft das Doppelte der in den Art. 20 und 21 ihrer Konzession vom 10. Wintermonat 1852 festgesetzten Tagen bewilligt.

Art. 9.

Die Schweizerische Centralbahn wird ermächtigt, die Verwaltung der Badischen Staatsbahn am Betrieb dieser Verbindungsbahn mit gleichen Rechten, wie die Konzessions-Inhaberin, während der ganzen Dauer der Konzession unter der Bedingung Theil nehmen zu lassen, daß die daherige Uebereinkunft zwischen den beiden Bahnverwaltungen, soweit sie allgemeine Interessen und Verkehrsverhältnisse, sowie reglementarische Bestimmungen über den Transport von Personen und Gütern betrifft, der Genehmigung der Regierung unterstellt wird.

Dem Kanton Basel-Stadt bleibt die Centralbahngesellschaft für genaue Einhaltung sämtlicher Konzessionsbedingungen, namentlich auch der auf den Betrieb und Unterhalt der Bahn bezüglichen haftbar und verantwortlich, immerhin jedoch mit entsprechender Rückwirkung auf die betheiligte Verwaltung der Badischen Staatsbahn.

Art. 10.

In Bezug auf die Ansprüche und Rechte des Staates, betreffend die Bahngesetzgebung, die polizeiliche Oberaufsicht, Abgaben, die Unterordnung der Gesellschaft überhaupt unter die hiesigen Gesetze u. s. w., sowie in Bezug auf Erledigung von Streitigkeiten sind die Art. 3, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 42 und 43 der Konzession vom 10. November 1852 als maßgebend anzusehen.

Art. 11.

Für die Verpflichtungen der Gesellschaft gegen den Bund in Bezug auf das Postwesen, — die Beförderung von Militär oder Kriegsmaterial durch diese Bahn, — Erstellung von Telegraphen, — Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen, — Konzessionsgebühr, — Befreiung solcher Angestellten vom Militärdienst, welche grundsätzlich in der Schweiz militärpflichtig sind, — die Einheit in technischer Beziehung im schweizerischen Eisenbahnwesen u. s. w., sowie hinwieder für ihre Berechtigung auf zollfreie Einfuhr von Eisenbahnmaterial u. s. w., bleiben die Vorschriften der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

Art. 12.

Für das Rückkaufsrecht dieser von der Auslaufsweiche des Badischen Bahnhofes bis zur Einlaufsweiche in den Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn sich erstreckenden Verbindungsbahn zu Gunsten des Bundes, sowie des Kantons gelten die Art. 39, 40 und 41 der Konzession vom

10. Wintermonat 1852, und zwar treten die Rückkaufsperioden gleichzeitig mit denjenigen ein, welche sich für die in obgenannter Konzession bezeichnete Bahnstrecke ergeben.

Art. 13.

Ohne Genehmigung der Regierung von Basel-Stadt darf diese Konzession, resp. Verbindungsbahn, von der Gesellschaft der Schweizerischen Centralbahn nicht abgetreten, übertragen oder verkauft werden.

Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

(Vom 2. September 1870.)

Der Bundesrath hat hinsichtlich der fakultativen Einführung des Metermaßeß beschlossen, an die Regierungen sämtlicher Kantone folgendes Kreis Schreiben zu erlassen.

„Tit.!

„Nachdem sämtliche Kantone in den Besitz der metrischen Mustermaße und Mustergewichte gesetzt worden sind, erlauben wir uns, Sie auf den Art. 3 des Bundesgesetzes vom 14. Juli 1868, betreffend die fakultative Einführung des Metermaßeß, aufmerksam zu machen. Dieser Artikel lautet wie folgt: „Die eidgenössische Eichstätte liefert den Kantonen gegen Vergütung der Erstellungskosten die erforderliche Anzahl von Probemaßen und Probegehalten, die mit den metrischen Urmaßen genau übereinstimmen. Diese mit dem eidgenössischen Kreuz bezeichneten Probemaße dienen zur Abgleichung (Eichung) der zum Verkehre bestimmten metrischen Maße und Gewichte, und sollen zu diesem Behufe dem Publikum stets zugänglich sein.“

„Die Regierungen der einzelnen Kantone werden den Zeitpunkt amtlich bekannt machen, von welchem an die Eichung metrischer Maße und Gewichte vorgenommen werden kann.“

**Konzession des Standes Basel-Stadt an die schweizerische Centralbahn-Gesellschaft für
eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Grossbasel und Rheinbasel
(Vom 14. März 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.09.1870
Date	
Data	
Seite	299-303
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 635

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.