Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erklärung des Bundes zum Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn über die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann.

(Vom 13. Dezember 1897.)

Tit.

Seit Jahren genügt der Bahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel den Anforderungen des Verkehres nicht mehr und sind Verhandlungen über dessen Umbau zwischen der Regierung des Kantons Baselstadt und der Verwaltung der Centralbahn im Gange. Diesen Anlaß benutzte die Regierung, um die gleichzeitig vorzunehmende Verlegung der im Eigentum der Centralbahn befindlichen, an die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen verpachteten Bahnlinie vom Centralbahnhof zur Landesgrenze in der Richtung gegen St. Ludwig anzuregen. Die sogenannte Elsässerlinie wurde nämlich bei ihrer Erbauung nach Überschreitung des Birsigthales im Niveau des dortigen Hochplateaus um die Stadt Basel herumgeführt und derselben entlang eine Ringstraße angelegt. Im Laufe der Zeit wurde aber nicht nur der freie Raum zwischen Bahnlinie und Stadt beinahe ganz überbaut, sondern auch jenseits der Bahnlinie entstanden eine Reihe von Neubauten, welche mit der innern Stadt durch Niveauübergänge verbunden wurden. Gegenwärtig bestehen sechs solche Straßenübergänge; ihre Zahl wird sich aber in naher Zukunft noch erhöhen. Dieser Zustand veran-

laßte viele Beschwerden, und die Bewohner der Außenquartiere verlangten nachdrücklich, daß durch Verlegung der Bahnlinie ein ungehinderter Straßenverkehr zwischen der äußern und innern Stadt gesichert werde. Die Centralbahnverwaltung zeigte sich grundsätzlich geneigt, diesen Wünschen zu entsprechen, verlangte aber, daß der größere Teil der bezüglichen Baukosten von der Stadt Basel zu tragen sei, da es sich im wesentlichen um die Berücksichtigung städtischer Interessen handle, vom Standpunkte des Bahnbetriebes aus aber eine Nötigung zur Änderung des bestehenden Zustandes nicht vorliege. Im Zusammenhange mit dieser Linienverlegung einerseits und mit der projektierten Verlegung des Dienstes der Güterschuppen vom Personenbahnhof hinweg in den östlich der Stadt gelegenen Rangierbahnhof anderseits wurde von der Stadt die weitere Forderung gestellt, es sei im Westen der Stadt ebenfalls eine Güterstation zu errichten. Anfänglich war nur von einer Camionnagestation für ganze Wagenladungen innerhalb der Bahnlinie die Rede; später wurde eine Station für den gesamten Güterdienst an der Bahnlinie selbst verlangt.

Nach langen Verhandlungen, welche zuerst zusammen mit denjenigen über die auf den Umbau des Centralbahnhofes bezüglichen Forderungen der Regierung von Baselstadt geführt worden waren, einigten sich die Parteien gemäß einer Anregung unseres Eisenbahndepartements auf eine getrennte Behandlung der Linienverlegung mit Inbegriff der Güterstation zu St. Johann und schlossen das als Beilage abgedruckte Übereinkommen vom 31. Juli 1897 ab. Laut demselben haben an die Kosten der Verlegung der Elsässerlinie und des Baues einer Güterstation zu St. Johann zu übernehmen:

	Elsässerlinie.	Güterstation.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.
die Centralbahn	2,014,650	1,214.000	3,228,650
die Stadt Basel	2,462,350	100,000	2,562,350
	4,477,000	1,314,000	5,791,000

Art. 14 dieses Übereinkommens bestimmt, daß der Vertrag nur in Kraft trete, wenn der Bund vom Rechte des Rückkaufes auf den 1. Mai 1903 keinen Gebrauch mache, oder wenn der Bundesrat die Erklärung abgebe, daß für den Fall des Rückkaufes der Bund in die von der Centralbahn durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der Centralbahn eintreten werde. Das Recht, im Falle des Rückkaufes in dieser Weise an Stelle der Centralbahn in den Vertrag einzutreten, wird dem Bund ausdrücklich vorbehalten.

Mit Schreiben vom 3. August 1897 ersuchte die Centralbahn um Abgabe der vorbehaltenen Erklärung durch den Bundesrat, nachdem die Regierung von Baselstadt dieses Gesuch schon zum voraus mit Zuschrift vom 31. Juli 1897 unterstützt hatte.

Die Abgabe der gewünschten Erklärung durch den Bundesrat hat für den Bund folgende finanzielle Konsequenzen:

Nach den Berechnungen der Rückkaufsbotschaft beträgt der Ertragswert der Centralbahn auf 1. Mai 1903 Fr. 190,994,550, deren Anlagekapital nur Fr. 164,559,220; somit übersteigt der kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital erheblich, und es wird die laut Konzession zu bezahlende Rückkaufsentschädigung nicht höher, auch wenn die Centralbahn außer den in der Botschaft bereits in Rechnung gebrachten künftigen Bauverwendungen von Fr. 15,301,106 noch weitere Baukosten bis 1903 verausgabt. Dieser Sachlage gegenüber verlangt die Centralbahn, daß der Bund die ihr laut Übereinkommen vom 31. Juli 1897 auffallenden Auslagen von zusammen Fr. 3,228,650 über die nach dem Reinertrag berechnete Rückkaufssumme hinaus zurückvergüte.

Für die Elsässerlinie stellt sich nun die Rechnung wie folgt: Bei der Bilanzbereinigung auf Ende 1883 wurde deren Anlagekapital mit Inbegriff des von den Elsaß-Lothringer Bahnen benützten Lokomotivdepots im Bahnhof Basel auf Fr. 1,420,000 festgesetzt und wird nun mit Hinzurechnung seitheriger Bauverwendungen rund 1½ Millionen betragen. Da gemäß dem Übereinkommen die bisherige Linie aufgegeben und deren Areal unentgeltlich der Stadt abgetreten wird, müssen deren Erstellungskosten laut Rechnungsgesetz abgeschrieben werden, und es können von der Subvention der Stadt hierzu rund 1½ Millionen verwendet werden; es verbleibt somit an die Baukosten von rund 4½ Millionen nur noch ein Beitrag von 1 Million, und das Anlagekapital der Elsässerlinie wird künftig mit 3½ Millionen belastet, somit mit 2 Millionen mehr als bisher. Der Pachtzins für die alte Linie beträgt laut Geschäftsbericht der Centralbahn Fr. 105,000; da derselbe in den Berechnungen über den konzessionsgemäßen Reinertrag bereits als Betriebseinnahme gebucht ist, hat der Bund für den Fall des Rückkaufes an Stelle der Centralbahn Deckung für die vollständige Mehrbelastung von 2 Millionen zu suchen. Diese Deckung ist zu erreichen durch Erhöhung des Pachtzinses gegenüber den Elsaß-Lothringer Bahnen, und es sollte eine Steigerung desselben um annähernd Fr. 70,000 gleich dem 3½ % Zins auf 2 Millionen möglich sein, da die Betriebslasten der Linie erleichtert werden um die Kosten der Bewachung von voraussichtlich 10 Übergängen, indem die jetzt vorhandenen 6 nicht mehr lange genügen dürften, um den Wegfall

der Gefahr von Betriebsunfällen auf diesen Niveauübergängen und um die Ersparnis der Traktionskosten wegen Verbesserung der Gefällsverhältnisse der Linie. Wenn es aber auch nicht möglich wäre, die Erhöhung des Pachtzinses um volle Fr. 70,000 zu erlangen, wäre eine allfällige Differenz mit dem Vorteil zu kompensieren, daß die Frage der Beseitigung der Niveauübergänge ein für allemal gelöst wäre, während anderenfalls die Wiederaufnahme derselben in naher Zukunft sicher in Aussicht stünde.

Die Erstellung der Güterstation zu St. Johann ist, wie oben bemerkt, eine Folge des Umbaues des Personenbahnhofes mit Verlegung des Güterschuppendienstes nach Osten. Deren Kosten hätten somit beim Rückkaufe der Centralbahn zur Last zu fallen, insoweit nicht Verkehrsbedürfnisse der Zukunft in Frage kommen. Unter diesen Gesichtspunkt sind grundsätzlich nur Mehrkosten zu rechnen, welche mit Rücksicht auf die künftige Kanalanlage aufgewendet werden, und es wäre daher die Belastung des Bundes mit rund $1^1/_4$ Million für die Güterstation zu hoch. Es ist aber zu beachten, daß bei richtiger Ordnung der Mitbenützungsverhältnisse die Güterstation St. Johann für den Betrieb als Filiale des Hauptgüterbahnhofes zu behandeln ist, somit nicht bloß von den Elsaß-Lothringer Bahnen, sondern auch von der Bötzbergbahn und der Jura-Simplon-Bahn neben der Centralbahn mitbenützt und daher auch mitverzinst werden muß. Der Bund als Rechtsnachfolger der Centralbahn wird daher nur im gleichen Verhältnisse wie mit dem Hauptbahnhof durch die Filiale belastet sein, d. h. mit cirka 35 % der Gesamtlast gleich dem Anteil der Centralbahnlinie, der Verbindungsbahn mit dem badischen Bahnhof und der halben Bötzbergbahn. Es ist daher anzunehmen, daß das vom Bunde freiwillig zu übernehmende Plus an Verzinsung für die Güterstation zu St. Johann, zu $3^1/_2$ % gerechnet, ungefähr Fr. 15,000 ausmachen wird.

Wir nehmen gleichwohl keinen Anstand, Ihnen die Ausstellung der gewünschten Erklärung zu beantragen. Die Übernahme einer jährlichen Mehrbelastung von zusammen ungefähr Fr. 25,000 scheint uns annehmbar, wenn damit einmal die Frage der Beseitigung der Niveauübergänge in Basel definitiv bereinigt werden kann, unter erheblicher Beteiligung der Stadt mit $2^1/_2$ Millionen Subvention, und zudem die Basler Bahnhoffrage auf dem Vergleichswege wenigstens in einem Punkte gelöst wird. Die allgemeine Steigerung des Güterverkehrs wird zudem diesen Ausfall ausgleichen, und zwar um so mehr, da auch eine gewisse Vermehrung der Transporte durch die Anlage der Güterstation St. Johann bedingt wird, indem der Güterverkehr der Etablissements im Westen der Stadt zum Teil vom badischen Bahnhof abgelenkt und dem Centralbahnhof

(Filiale St. Johann) gewonnen, somit die Rentabilität der Elsässerlinie besser wird. Diese Momente reduzieren den oben berechneten Ausfall.

Dazu ist der günstige Einfluß nicht zu unterschätzen, welchen diese Mithülfe des Bundes zur Ausgleichung der Basler Bahnhoffrage im allgemeinen ausüben wird. Sollte der Rückkauf nicht zu stande kommen, fällt die vom Bunde verlangte Verpflichtung dahin, nur muß gegenüber der nicht ganz bestimmten Redaktion des Art. 14 des Übereinkommens ausdrücklich gesagt werden, daß auch die Erklärung des Bundesrates nur abgegeben wird „für den Fall des Rückkaufes auf den nächsten offenen Termin (1. Mai 1903)".

Wir haben oben nachgewiesen, daß die finanzielle Tragweite der vom Bundesrate verlangten Erklärung wesentlich abhängig ist von der Neubeordnung der Vertragsverhältnisse über Verpachtung der Elsässerlinie an die Elsaß-Lothringer Bahn und über die Mitbenützung der Güterstation zu St. Johann. Es ist daher für den Bund von großem Wert, daß diese Beziehungen möglichst vorteilhaft geordnet werden, und er muß sich davor schützen, durch unrichtige Abmachungen in seinen finanziellen Interessen geschädigt zu werden. Der Bund muß sich daher das Recht der Genehmigung dieser Verträge ausdrücklich vorbehalten. Diese Befugnis muß weiter gehen, als das ihm gesetzlich bereits zustehende Recht der Genehmigung von Betriebsverträgen, welches nur die Wahrung der staatlichen Aufsichtsrechte bezweckt.

Aus den entwickelten Gründen haben wir unsere Bereitwilligkeit ausgesprochen, die Erklärung abzugeben, „daß für den Fall des Rückkaufes der Centralbahn auf den nächsten offenen Termin (1. Mai 1903) der Bund in die von der Schweizerischen Centralbahn durch das Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn betreffend die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel vom 31. Juli 1897 übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der Schweizerischen Centralbahn eintreten wird, unter der Bedingung, daß die von der Schweizerischen Centralbahn über die Verpachtung der neuen Elsässerlinie und über die Mitbenützung der Güterstation zu St. Johann in Basel mit den Reichseisenbahnen in Elsaß Lothringen und den anderen den Bahnhof Basel mitbenützenden Bahnen abzuschließenden Verträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen sind".

Wir knüpften die Abgabe der Erklärung an die weitern Vorbehalte, daß das Übereinkommen zuerst von den kompetenten Behörden der Centralbahngesellschaft und des Kantons Baselstadt

genehmigt werde, und daß für dieselbe die Zustimmung der Bundesversammlung einzuholen sei. Die letztere erscheint uns notwendig, da dem Bunde eine Last überbunden wird, zu deren Übernahme er auf Grund der Konzessionen nicht pflichtig wäre.

Über den weitern Inhalt des Übereinkommens vom 31. Juli 1897 sprechen wir uns nicht aus, da dasselbe vom Bunde nicht zu genehmigen ist, sondern demselben gegenüber alle staatlichen Hoheitsrechte, wie sie sich aus den Konzessionen und der Bundesgesetzgebung ergeben, ausdrücklich von uns vorbehalten worden sind.

Der Verwaltungsrat der Centralbahn hat das genannte Übereinkommen am 7. Dezember definitiv genehmigt, nachdem sich das Direktorium schon durch Schreiben vom 8. Oktober 1897 mit der gestellten Bedingung einverstanden erklärt hatte. Ebenso hat der Große Rat des Kantons Baselstadt in seiner Sitzung vom 9. Dezember 1897 das Übereinkommen ratifiziert; allerdings bleibt gegenüber dieser Schlußnahme noch das fakultative Referendum vorbehalten. Da von letzterem aber unter den obwaltenden Umständen kaum Gebrauch gemacht werden dürfte, nehmen wir keinen Anstand, Sie zu ersuchen, uns zur Abgabe der gewünschten Erklärung zu ermächtigen, und legen Ihnen den Entwurf eines bezüglichen Bundesbeschlusses vor. Es ist nämlich wünschenswert, daß diese Angelegenheit beförderlich ihre Erledigung finde.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Erklärung des Bundes zum Übereinkommen vom 31. Juli 1897 zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn über die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Baselstadt vom 31. Juli 1897;
2. eines Gesuches des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn vom 3. August 1897;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1897,

beschließt:

1. Der Bundesrat wird ermächtigt, die Erklärung abzugeben, daß für den Fall des Rückkaufes der Centralbahn auf den nächsten offenen Termin (1. Mai 1903) der Bund in die von der Schweizerischen Centralbahn durch das Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn betreffend die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer

Güterstation zu St. Johann in Basel vom 31. Juli 1897 übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der Schweizerischen Centralbahn eintreten wird, unter der Bedingung, daß die von der Schweizerischen Centralbahn über die Verpachtung der neuen Elsässerlinie und über die Mitbenützung der Güterstation zu St. Johann mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und den anderen den Bahnhof Basel mitbenützenden Bahnen abzuschließenden Verträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen sind.

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

Übereinkommen

zwischen

dem hohen Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn, betreffend die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel, vom 31. Juli 1897.

Art. 1.

Die schweizerische Centralbahn erklärt sich bereit, die Bahnlinie Basel-Landesgrenze bei St. Ludwig gemäß Projektvorlage vom 22. September 1896 (Kostenvoranschlag für die Baukosten Fr. 3,007,000 und für die Expropriation Fr. 1,470,000) auf ihre eigene Rechnung auszuführen.

Die genannte Projektbeilage (Situationsplan 1 : 1000, Längenprofil $1 : \frac{2000}{200}$), der Voranschlag und die Baubeschreibung bilden integrierende Bestandteile dieses Übereinkommens.

Für diese Pläne bleibt die Genehmigung der Bundesbehörden vorbehalten.

Art. 2.

Die schweizerische Centralbahn verpflichtet sich ferner zur Errichtung einer Güterstation zu St. Johann mindestens im Umfang des beiliegenden Projektplanes auf ihre eigene Rechnung mit einem Kostenaufwande von Fr. 1,314,000.

Für diesen Plan wird ebenfalls die Genehmigung des schweizerischen Eisenbahndepartements, sowie mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene schweizerische und deutsche Zollabfertigung, diejenige der schweizerischen und deutschen Zollbehörden vorbehalten.

Sofern die Verkehrsverhältnisse später eine Erweiterung notwendig machen, so fallen die bezüglichen Kosten zu Lasten der schweizerischen Centralbahn. Über die Notwendigkeit und die Ausdehnung der Erweiterung entscheiden die Bundesbehörden.

Art. 3.

Die Detailpläne für diejenigen Objekte, welche mit der Allmend in Berührung kommen (Über- und Unterführungen von Straßen, Unterführung des Rümelinbaches etc.), sind dem Regierungsrat vor der Ausführung vorzulegen.

Über allfällige Anstände entscheiden die Bundesbehörden.

Art. 4.

Der Kanton Baselstadt erklärt sich mit den sub 1 und 2 erwähnten Plänen und Bedingungen einverstanden und verpflichtet sich, an die Kosten der Ausführung einen einmaligen Beitrag zu leisten:

1. durch Übernahme von 55 % der sämtlichen Kosten des Grunderwerbes für die Umführungslinie (Voranschlagssumme Fr. 1,470,000);
2. durch Übernahme von 55 % der Baukosten im Voranschlagsbetrag von Fr. 3,007,000; sollten die effektiven Baukosten weniger betragen als der Voranschlag, so ermäßigt sich auch der Beitrag des Kantons in entsprechendem Maße; betragen sie dagegen mehr, so fällt der Mehrbetrag ganz zu Lasten der schweizerischen Centralbahn;
3. durch Bezahlung einer Summe von Fr. 100,000 an die Kosten der Güterstation.

Art. 5.

Sofort nach Eröffnung der neuen Bahnlinie geht das freiwerdende Areal der gegenwärtigen Linie vom Birsigviadukt bis zur Mittleren Straße samt dem Birsigviadukt selbst und den der Centralbahn gehörenden Landparzellen neben der Bahn unentgeltlich in das Eigentum des Kantons Baselstadt über.

Für das Terrain zu der 18 m. breiten Verbindungsstraße zwischen dem Birsigviadukt und der Margarethenstraße und Centralbahnstraße, welches die Centralbahngesellschaft an den Staat abzutreten haben wird, leistet der Kanton in gleicher Weise Entschädigung wie bei der Anlage sonstiger Straßen.

Art. 6.

Die Zahlung der Beiträge seitens des Kantons erfolgt successive in runden Beträgen nach Maßgabe der für den Grunderwerb und für die Baukosten von der Bahnverwaltung gemachten Ausgaben auf approximative Rechnungsstellung hin (unter Vorbehalt genauer Abrechnung nach Vollendung des Grunderwerbes, beziehungsweise der Bauarbeiten).

Art. 7.

Das zur Deponierung des aus dem Bahneinschnitt sich ergebenden Materials anzukaufende Areal wird, auch soweit dasselbe nicht zur Güterstation St. Johann verwendet wird, ausschließlich Eigentum der schweizerischen Centralbahn.

Die schweizerische Centralbahn verpflichtet sich, dem Kanton Baselstadt einen Streifen von höchstens 20 m. Breite längs der Nordwestgrenze der Deponie zum Ankaufspreise abzutreten, sofern dieses Terrain zum Zwecke der Kanalanlage in Anspruch genommen werden muß. Diese Verpflichtung fällt dahin, wenn binnen drei Jahren, vom 1. Januar 1898 an gerechnet, der Bau der Kanalanlage nicht in Angriff genommen wird.

Art. 8.

Beabsichtigt der Kanton Baselstadt früher oder später neben den in diesem Vertrag und zugehörigen Plänen und Baubeschreibung enthaltenen Straßenüberführungen und Straßenunterführungen weitere solche Straßenverbindungen über die Bahn oder unter derselben hindurch zu erstellen oder vorhandene Brücken zu verbreitern, so ist die Centralbahn verpflichtet, die bezüglichen Arbeiten unter Verrechnung des Selbstkostenpreises für den Kanton Baselstadt auszuführen. Dabei ist verstanden, daß für die allgemeine Verwaltung und specielle Bauleitung ein im einzelnen Falle zu vereinbarender Zuschlag zu den eigentlichen Baukosten gerechnet werden soll.

Die Versicherungsprämien gegen Unfall etc. gehören zu den eigentlichen Baukosten.

Art. 9.

Die Centralbahn ist unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden verpflichtet, ohne besondere Vergütung öffentliche Leitungen jeder Art und Dohlen unter der Bahn hindurchführen zu lassen.

Sollte ferner der Kanton Baselstadt es für angemessen erachten, zur Speisung der im St. Johannquartier vorgesehenen Kanal- und Hafenanlagen den Rümelinbach zu verwenden, so gestattet die schweizerische Centralbahn nach einem von ihr zu genehmigenden Plane, für welchen überdies die Zustimmung der Bundesbehörden vorbehalten bleibt, unentgeltlich die Durchleitung im Bahngraben. Alle Bau- und Unterhaltungskosten fallen indessen zu Lasten des Kantons.

Für allen Schaden, welcher der Bahn durch den Bau, Unterhalt, Bestand und die Benützung der in diesem Artikel genannten Durchleitungen entstehen könnte, ist der Kanton Baselstadt unbedingt haftbar, und es sollen der Bahn aus der Bewilligung der Durchleitungen auch sonst keine Lasten erwachsen.

Art. 10.

Die neuen Bahnanlagen samt allen Nebenanlagen (vorbehalten die Durchleitungen Art. 9) und Kunstbauten gehen mit der Eröffnung der Strecke in das alleinige Eigentum der Centralbahn über; sie besorgt auf ihre Kosten den Unterhalt der ganzen Bahn, der Brücken und Nebenanlagen; dem Kanton Baselstadt liegt der Unterhalt der über die Bahn oder unter derselben führenden Straßen ob.

Art. 11.

Die Planauflage und der Grunderwerb für die Linienverlegung und die Güterstation sollen möglichst bald nach allseitiger Ratifikation dieses Übereinkommens und Genehmigung der Pläne durch die Bundesbehörden erfolgen.

Mit den Bauarbeiten soll spätestens drei Monate nach der Plangenehmigung begonnen werden; die Bauzeit wird auf zwei Jahre festgesetzt.

Art. 12.

Die zur Zeit dem Bundesrate zum Entscheid vorliegende Frage betreffend Erweiterung des Personenbahnhofes Basel soll durch gegenwärtige Abmachung in keiner Weise präjudiziert werden.

Art. 13.

Der Regierungsrat behält die Genehmigung des Großen Rates von Baselstadt, sowie im Falle des Referendums den Volksentscheid, das Direktorium die Genehmigung des Verwaltungsrates der schweizerischen Centralbahn vor.

Art. 14.

Dieser Vertrag tritt nur in Kraft, wenn der Bund von dem Rechte des Rückkaufes auf den nächsten offenen Termin (1. Mai 1903) keinen Gebrauch macht oder wenn der schweizerische Bundesrat die Erklärung abgiebt, daß für den Fall

des Rückkaufes der Bund in die von der schweizerischen Centralbahn durch den Vertrag übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der schweizerischen Centralbahn eintreten wird.

Das Recht, im Falle des Rückkaufes in dieser Weise an Stelle der schweizerischen Centralbahn in den Vertrag einzutreten, wird dem Bunde ausdrücklich vorbehalten.

Also doppelt ausgefertigt und unterzeichnet.

Basel, den 31. Juli 1897.

Für das Direktorium
der schweizerischen Centralbahn:

Heusler.
Flury.

Basel, den 31. Juli 1897.

Namens des Regierungsrates
des Kantons Baselstadt,
Der Vizepräsident:
Zutt.
Der Sekretär:
Dr. **R. Wackernagel.**

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erklärung des Bundes zum Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn über die Verlegung der Elsässerlinie und den B...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1897
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	51
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	15.12.1897
Seite Page Pagina	1252-1265
Ref. No	10 018 116

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.