

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die
Konzession für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn
zwischen den Bahnhöfen der schweizerischen Centralbahn und
der großherzoglich badischen Bahn in Basel.

(Vom 1. Juli 1870.)

Tit. I

Mit Zuschrift vom 16. April l. J. hat uns die Regierung von Basel-Stadt eine vom Großen Rathe des Kantons unterm 14. März der schweizerischen Centralbahngesellschaft ertheilte Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel zur eigenen Ertheilung oder aber, wenn dies nicht thunlich scheinen sollte, zur Erwirkung der eidgenössischen Ratifikation durch die Bundesversammlung eingesandt.

Obgleich durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1869 ermächtigt, Eisenbahnkonzessionsgesuche, welche vor dem Wiederzusammentritt der Bundesversammlung einlangen, sofern sie dringlich erscheinen und keine erheblichen Einsprachen dagegen geltend gemacht werden, im Sinne der bisherigen Bundesbeschlüsse zu genehmigen, glaubten wir, in dem vorliegenden Falle von der erhaltenen Vollmacht nicht Gebrauch machen zu sollen, weil es sich bei dieser Konzession nicht lediglich um die einfachen Verhältnisse der gewöhnlichen Eisenbahnkonzessionen handelte und überdies sofortige Erledigung nicht absolut geboten erschien. Indem wir somit das regelmäßige Verfahren einhalten, beehren wir uns, Ihnen

die fragliche Konzession mit nachstehendem Berichte vorzulegen und dieselbe Ihrer Genehmigung zu empfehlen.

Es schien uns unnütz, bei dieser Berichterstattung weit zurückgreifend in eine Darlegung der Ursachen einzugehen, welche die anormale Unterbrechung in der Schienenverbindung zwischen der Centralbahn und der badischen Bahn in Basel so lange Zeit haben fortbestehen lassen und die Verhältnisse zu besprechen, welche endlich zur ernstlichen Anhandnahme der schon in dem schweizerisch-badischen Vertrage von 1852*) vorgesehenen Verbindung der beiden Bahnhöfe geführt und gezwungen haben. Wir verweisen in dieser Beziehung an den bei den Akten liegenden Bericht des Kleinen Rathes von Basel an den Großen Rath vom 21. Februar 1870, in welchem die genannten Punkte sich einläßlich beleuchtet finden.

Auch das halten wir überflüssig, hier die ganze Reihe der Verhandlungen vorzuführen, welche seit 1868 zwischen der Regierung von Basel-Stadt und der Centralbahn, der Centralbahn und der Verwaltung der badischen Staatsbahn, dem schweizerischen Bundesrathe und der großherzoglich badischen Regierung gepflogen worden und der Ertheilung der Konzession vorausgegangen sind. Die umfangreichen Akten beweisen, daß man es hier mit einer Frage zu thun hatte, welche nach verschiedenen Seiten hin mannigfache Schwierigkeiten bot.

Wir beschränken uns darauf, die Konzession selbst an der Hand der einschlagenden Bundesgesetze zu prüfen und die Anträge zu begründen, welche wir Ihnen bezüglich der Genehmigung derselben zu stellen im Falle sind, wobei auch alle diejenigen Verhältnisse zur Sprache kommen werden, welche mit der Konzession in näherer Verbindung stehen.

Art. 1.

Die Bahnstrecke, welche der Gegenstand der Konzession bildet, liegt ausschließlich auf schweizerischem Gebiete, beziehungsweise dem Gebiete des Kantons Basel-Stadt. Gleichwohl konnte von diesem Kantone nicht frei darüber verfügt werden, weil sie wesentliche Aenderungen in der Anlage des Bahnhofes der badischen Bahn und ihres Betriebes voraussetzt, ein einseitiges, eigenmächtiges Eingreifen der Landesbehörde in diese Verhältnisse aber Angesichts des Vertrages mit Baden vom Jahr 1852, welcher im Art. 9 dem Großherzogthum Baden den unge störten und ungehinderten Betrieb der auf schweizerischem Gebiete befindlichen Bahnstrecken zusichert und gegen jede Verletzung der Bahn und ihrer Zugehörden, so wie gegen jede Störung des Betriebes den unverweilten gesetzlichen Schutz der schweizerischen Behörden gewährleistet,

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band III, Seite 438.

durchaus unzulässig gewesen wäre. Es konnte also vom Kanton Basel der Gesellschaft, welche sich um Bewilligung zum Bau und Betrieb der fraglichen Verbindungsbahn bewarb, die Konzession hiezu nur unter dem Vorbehalte erteilt werden, daß der Konzessionär die Einwilligung der Verwaltung der badischen Staatsbahn beibringe.

Die Verhandlungen, welche zu diesem Behufe gepflogen wurden, hatten den Abschluß von zwei besondern Uebereinkünften zur Folge:

- 1) die Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der großherzoglich badischen Eisenbahnen und der Verwaltung der schweizerischen Zentralbahn, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem badischen Bahnhofe in Klein-Basel und dem Bahnhofe der schweizerischen Zentralbahn in Groß-Basel, vom 23. November 1869;
- 2) die Uebereinkunft zwischen der Regierung von Basel-Stadt und dem großherzoglich badischen Handelsministerium, betreffend die Erweiterung des badischen Hauptbahnhofes und Erstellung eines Rangier- und Werkstättebahnhofes auf dem Gebiete des Kantons Basel-Stadt, vom 10. März 1870.

Die erste dieser Konventionen setzt fest, daß der Bahnhof der badischen Staatsbahn in Klein-Basel mit dem Bahnhofe der schweizerischen Zentralbahn in Groß-Basel durch eine Eisenbahn mit einer festen Brücke über den Rhein in Verbindung gesetzt werden soll, und ordnet die beidseitige Beteiligung an diesem Unternehmen. Sie ist von dem Großen Rathe von Basel-Stadt genehmigt worden unterm 21. Februar 1870.

Die zweite Konvention, vom Großen Rathe von Basel-Stadt genehmigt den 16. Mai, enthält die grundsätzliche Bestimmung, daß der Hauptbahnhof in Klein-Basel erweitert und ein Rangier- und Werkstättebahnhof errichtet werden soll; ferner die nähern Bedingungen in Betreff des Baues und Betriebes der letztern, und endlich den Vorbehalt, daß der badischen Bahnverwaltung nach Verständigung mit der eidgenössischen Zollverwaltung gestattet sein solle, in ihrem Hauptbahnhofe Lokale herzurichten, in welchen die daselbst ankommenden Güter vereinsländischen wie vereinsausländischen Ursprungs bis zur weitem Verfügung in Konsum oder Transit sollen zollfrei lagern können.

Laut einer abschriftlich bei den Akten liegenden Notifikation des großherzoglich badischen Handelsministeriums, gezeichnet Dusch, vom 30. April 1870, an das Direktorium der schweizerischen Zentralbahn in Basel „hat S. k. Hoheit der Großherzog von Baden der Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der badischen Eisenbahnen und der Verwaltung der schweizerischen Zentralbahn wegen Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem badischen Bahnhofe in Klein-Basel und dem Bahnhofe der schweizerischen Zentralbahn in Groß-Basel, vom

23. November 1869 nebst Schlußprotokoll vom 25. April 1870, unter dem Vorbehalte die Genehmigung erteilt, daß die Uebereinkunft, welche am 10. März d. J. zwischen Delegirten des Handelsministeriums und der Regierung von Basel-Stadt wegen Erweiterung des badischen Hauptbahnhofes auf dem Gebiete des Kantons Basel-Stadt abgeschlossen worden ist, zum Vollzuge komme und die Errichtung von Lagerhäusern auf dem badischen Bahnhofe in Basel nicht beanstandet werde“.

Von Seite des Großen Rathes von Basel ist, wie wir bereits angeführt haben, die Uebereinkunft vom 10. März genehmigt; sie bedarf aber gemäß Art. 3 des schweizerisch-badischen Vertrages, betreffend Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet, vom 11. August 1852, auch der Genehmigung des Bundesrathes. Wenn wir dieselbe bis jetzt nicht erteilt haben, so lag der Grund nicht darin, daß wir Anstand nähmen, in die Errichtung von Niederlagshäusern im badischen Bahnhofe in Basel überhaupt einzugehen. Wir haben uns vielmehr auf eine von dem großherzoglich badischen Ministerium bei uns zu diesem Zwecke direkt gestellte Anfrage dahin ausgesprochen, daß wir geneigt seien, zur Errichtung von solchen Niederlagshäusern Hand zu bieten. Allein wir konnten nicht zugeben, daß diese Frage, wenn auch nur grundsätzlich, auf dem Wege einer Uebereinkunft zwischen dem badischen Handelsministerium und der Regierung von Basel-Stadt geordnet werde, und haben deshalb, mit Rücksicht auf den Artikel betreffend die Niederlagshäuser, die Genehmigung der Uebereinkunft unsererseits verschoben, bis diese Frage durch Uebereinkunft zwischen uns und dem großherzoglich badischen Ministerium geordnet sein wird. Es wird sich bei den bereits eingeleiteten Unterhandlungen wesentlich nur um die Regulirung der nähern Bedingungen der neuen Einrichtung handeln, und es darf angenommen werden, daß die Angelegenheit in Bälde geordnet sein werde.

Ist nun auch, so wie die Sachen dermalen stehen, die Genehmigung der groß. badischen Regierung, welche nur unter dem Vorbehalte definitiver Gestattung der Errichtung von Lagerhäusern ausgesprochen ist und damit auch die Uebereinkunft zwischen den beiden Bahnverwaltungen selbst noch nicht in Kraft erwachsen, so darf dessen ungeachtet die Zustimmung Badens zur Erstellung der projektirten Verbindungsbahn als sicher gestellt betrachtet werden, da von Seite des Bundesrathes, in dessen Kompetenz nach Art. 18 des Zollgesetzes vom 27. August 1851 die Gestattung von Niederlagshäusern fällt, grundsätzlich gegen die Errichtung solcher Niederlagshäuser im Bahnhof Klein-Basel nichts eingewendet wird und eine entsprechende Revision der Uebereinkunft zum Vollzuge des Art. 16 des schweizerisch-badischen Vertrages vom 27. Juli 1852, welcher für die Zollverhältnisse zwischen der Schweiz und Baden Regel machte *), in nächster Aussicht steht.

*) Siehe eidg. Gesetzsammlung, Band III, Seite 457.

Zum Artikel 2

haben wir nichts zu bemerken.

Art. 3.

Dieser Artikel enthält die förmliche Verpflichtung der Gesellschaft, die 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.

Der Bund geht in der Regel in die Sicherung der Ausführung einer konzedirten Bahn nicht weiter ein, als so, daß er eine bestimmte Frist festsetzt, innerhalb welcher die Bauarbeiten begonnen und der Ausweis für die Mittel zur Fortführung derselben geleistet sein muß, widrigenfalls die Konzessionsgenehmigung als dahingefallen erklärt werden kann.

Es wird dies auch hier zu geschehen haben, und dürfte, wenn auch der Bestimmung des Art. 1, Lemma 4 der Konzession, nach welchem die Erd- und Bauarbeiten erst beginnen dürfen, wenn alle Pläne von der Regierung genehmigt sind, Rücksicht getragen werden muß, im Hinblick auf die jetzt schon vorhandenen bedeutenden Vorarbeiten eine Frist von 10 Monaten zum Beginn der Bauarbeiten und zur Leistung des Finanzausweises genügen.

Indessen ist der Bund im Falle, gegenüber dem Konzessionär der in Frage stehenden Bahn weiter zu gehen. Wie wir oben gesehen haben, macht Baden seine Einwilligung und Betheiligung an der Erstellung der Bahn davon abhängig, daß Seitens der Eidgenossenschaft die Errichtung von Niederlagshäusern auf dem Gebiete seines Bahnhofes in Klein-Basel gestattet werde. Wenn die Bundesbehörde dies bewilligt, so thut sie es selbstverständlich nur unter der Voraussetzung, daß die Verbindungsbahn wirklich in einer gegebenen Frist gebaut werde, und sie kann sich nicht der möglichen Eventualität aussetzen, daß Baden, von der gegebenen Einwilligung Gebrauch machend, die Niederlagshäuser erstelle, der Konzessionär der Verbindungsbahn dagegen aus irgend welchem Grunde die Konzession dahinfallen lasse. Das besondere Verhältniß, in welchem sich hier die Eidgenossenschaft befindet, nöthigt sie, gegen jene, wenn auch sehr unwahrscheinliche Eventualität ihre besonderen Cautele aufzustellen. Dies kann entweder so geschehen, daß die Erstellung der Niederlagshäuser erst auf den Zeitpunkt gestattet wird, wenn die Verbindungsbahn vollendet oder wenigstens bis auf ein bestimmtes Maß vorgerückt sein wird, oder auch so, daß die Gesellschaft durch Deposition einer entsprechenden Caution die Ausführung der Bahn sicher stellt. Wir halten dafür, daß das letztere in jeder Beziehung das Praktischere sei, und beantragen deshalb, in Abweichung von dem gewöhnlichen Verfahren, die Gesellschaft für die wirkliche

Ausführung der Bahn haftbar zu erklären und als Garantie zu verlangen, daß sie eine vom Bundesrathe zu bestimmende Kaution deponire. Es ist dies noch aus einem andern, als dem soeben besprochenen Grunde nothwendig.

Bekanntlich hat der Bundesrath in dem zwischen ihm und der italienischen Regierung betreffend die Erstellung einer Gotthardbahn abgeschlossenen Vertrage neben andern Verpflichtungen auch die übernommen, dafür zu sorgen, daß zwischen der schweizerischen Centralbahn und der badischen Bahn in Basel eine Schienenverbindung hergestellt werde. Wir konnten Angesichts des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, welches diesen zur Sache der Privatthätigkeit macht, jene Verpflichtung nur unter der Voraussetzung eingehen, daß Dritte die Erstellung der fraglichen Bahn übernehmen, nahmen aber auch um so weniger Anstand, jene Zusicherung zu geben, als wir damals schon im Besitze der offiziellen Erklärung der Regierung von Basel-Stadt waren, daß die schweizerische Centralbahn bereit sei, unter nähern, mit Baden zu vereinbarenden Bedingungen eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen zu erstellen und auch Seitens der großherzoglich badischen Regierung die grundsätzliche Zustimmung zu dem Bau dieser Bahn bereits vorlag.

Durch die gegenwärtige Konzession verpflichtet sich nun die schweizerische Centralbahn förmlich, unter den in der Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau der fraglichen Verbindungsbahn auszuführen. Allein die Garantie, welche die Eidgenossenschaft in dem Gotthardvertrage gegenüber den andern subventionirenden Staaten für die Erstellung dieser Bahn übernimmt, und gestützt auf die ob erwähnten Akten übernommen hat, fände sich nicht vollständig gedeckt, wenn die Möglichkeit offen gelassen würde, daß die Konzession unbenutzt und die Bahn unausgeführt bleiben könnte.

Es erscheint demgemäß auch von dieser Seite her völlig gerechtfertigt, daß von dem Konzessionär die Sicherstellung der Ausführung der Bahn vermittelt Deposition einer Kaution gefordert werde.

Die Artikel 4, 5, 6 und 7

sind wörtlich übereinstimmend mit den Artikeln 4, 5, 6 und 7 der Konzession an die schweizerische Centralbahngesellschaft für eine Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn, vom 20. Oktober 1858, genehmigt den 10. November 1858. (Eisenbahnaktenammlung Bd. IV, S. 203 u. folg.)

Art. 8.

In Betreff des Betriebes der Bahn werden die bezüglichen Bestimmungen der Konzession vom 10. November 1852 maßgebend erklärt, mit Weglassung folgender Artikel:

Art. 19. Minimum der täglichen Züge — ist hier ohne Bedeutung ;

Art. 20 und 21. Tagen — werden für diese Bahn auf das Doppelte gesetzt ;

Art. 23. Schnelligkeit des Transport und der Expedition. Aufstellung eines von der Regierung zu genehmigenden Transportreglements.

Der Artikel 7 der Uebereinkunft zwischen den beiden Bahnen, von dem Großen Rathe von Basel-Stadt genehmigt, schreibt vor, daß die auf die Ausführung des Betriebs bezüglichen Vorschriften und Anordnungen, wie Fahrpläne, Transportreglemente und Tarife, Sicherheitsvorschriften u. s. w., jeweilen im Einverständnisse der beiderseitigen Bahnverwaltungen festgesetzt werden.

Zur Sicherung der Rechte des Bundes genügt der allgemeine Vorbehalt der Bundesgesetzgebung über das Eisenbahnwesen.

Was die besondern Vorschriften betrifft, welche der Art. 8 unter a und b für den Betrieb der Bahn aufstellt, so ist gegen die Bestimmung, daß die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen möglichst genauen Anschluß erhalten sollen, um so weniger etwas einzuwenden, als diese Coincidenz, wenigstens was die Gotthardzüge betrifft, in dem Gotthardvertrag vorgesehen und zugesichert ist.

Ueber die Verhältnisse der Jurabahn hat zwischen der Centralbahngesellschaft und der Regierung von Bern eine besondere Verständigung stattgefunden ; und was die Bözbergbahn betrifft, so ist für ihre Interessen dadurch hinlänglich gesorgt, daß die Centralbahn mit der Nordostbahn Unternehmerin derselben ist.

Uebrigens gilt auch für diese Anschlußverhältnisse der Vorbehalt der Eisenbahngesetzgebung des Bundes.

Art. 9.

Der Kanton Basel-Stadt ermächtigt die schweizerische Centralbahn, die Verwaltung der badischen Staatsbahn am Betriebe der Verbindungsbahn mit gleichen Rechten, wie die KonzeSSIONsinhaberin, während der ganzen Dauer der KonzeSSION Theil nehmen zu lassen, unter dem doppelten Vorbehalte, daß die daherige Uebereinkunft zwischen den beiden Bahnverwaltungen, so weit sie allgemeine Interessen und Verkehrsverhältnisse, sowie reglementarische Bestimmungen über den Transport von Personen und Gütern betrifft, der Genehmigung der Regierung unterstellt wird, und daß die Centralbahngesellschaft dem Kanton Basel-Stadt für genaue Einhaltung sämtlicher KonzeSSIONSbedingungen haftbar und verantwortlich bleibt.

Es tritt hier die Frage auf, ob es in das Ermessen eines Kantons gestellt werden kann, die Eisenbahnverwaltung eines ausländischen

Staates direkt oder indirekt zum ausschließlichen oder zum Mitbetriebe einer auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahn zu autorisieren, wenn dies so geschieht, daß eine schweizerische Gesellschaft Konzeßionärin und für die Erfüllung der Konzeßionsbedingungen und, setzen wir hinzu, für die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften des Landes über das Eisenbahnwesen haftbar und verantwortlich bleibt.

Wir müssen dies verneinen, nicht sowohl, weil uns das vorliegende Verhältniß Anlaß zu besondern Ausstellungen böte, als vielmehr wegen der Konsequenzen, die aus der Anerkennung dieses Prinzipes für den Bund entspringen könnten.

Wenn wir demgemäß verlangen, daß für die Mitbetheiligung der großherzoglich badischen Staatsbahn an dem Betriebe der Verbindungsbahn mit gleichen Rechten, wie dieselben der Konzeßionsinhaberin zustehen, die Genehmigung der Bundesbehörde einzuholen sei, so stellen wir damit übrigens keine strengern Forderungen, als seinerzeit bei der Genehmigung der Konzeßion für die Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn gestellt wurden.

Der Artikel 13 jener Konzeßion ermächtigt die schweizerische Zentralbahn, den Betrieb dieser Verbindungsbahn an die französische Ostbahn zu übertragen, und zwar unter Anderm mit denselben zwei Vorbehalten, welche auch die vorliegende Konzeßion macht. Dem gegenüber bestimmt der Art. 5 der Bundesgenehmigung vom 11. November 1858, daß für die vorgesehene Uebertragung des Betriebes an die französische Ostbahn die Genehmigung des Bundes vorbehalten werde. Es macht keinen wesentlichen Unterschied, daß dort die französische Ostbahn einzig den Betrieb hat, während hier die badische Staatsbahn gemeinschaftlich mit der schweizerischen Zentralbahn betreiben soll, und auch der Umstand macht den Vorbehalt nicht unnöthig, daß die Uebereinkunft zwischen den beiden Bahnverwaltungen jetzt schon vor unsern Augen liegt. Offiziell zur Genehmigung vorgelegt ist sie nicht, soll aber gesehen.

Die Artikel 10, 11 und 12

sind wörtlich übereinstimmend mit den Artikeln 9, 11 und 12 der Konzeßion für die Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn, und erklären in den bezüglichen Materien die entsprechenden Bestimmungen der Konzeßion vom 10. November 1852 maßgebend.

Wir sehen uns einzig in Betreff des letzten Artikels zu einer Bemerkung veranlaßt.

Bei mehreren andern gegenwärtig zur Genehmigung vorliegenden Konzeßionen, welche, wie diese, die Rückkaufstermine auf den 1. Mai 1858 zurückbeziehen, sind wir im Falle, die von der bisherigen abweichende Bestimmung vorzuschlagen, daß, wenn von dem ersten Rück-

kaufstermine Gebrauch gemacht werde, alsdann der Durchschnittsreinertrag der der Rückkaufserklärung unmittelbar vorausgehenden 5 (statt 10) Jahre die Grundlage für die Bestimmung der zu bezahlenden Entschädigung bilde, vorausgesetzt, daß der 25fache Durchschnittsreinertrag größer sei als das Anlagekapital.

Bei der vorliegenden Konzession glauben wir uns an der gewöhnlichen Bestimmung deshalb halten zu können, weil bei der Annahme, daß die Bahn 30 Monate nach der Bundesgenehmigung dem Betriebe übergeben werden könne, zwischen dem Betriebsanfang und dem ersten Termine für die Rückkaufserklärung — 1. Mai 1883 — immerhin noch volle 10 Betriebsjahre liegen und somit der Grund nicht vorhanden ist, welcher bei den andern Konzessionen eine Reduzirung der zehnjährigen Periode nothwendig macht.

Der Artikel 13

bestimmt, daß ohne Genehmigung der Regierung von Basel-Stadt die Konzession, beziehungsweise die Verbindungsbahn von der Gesellschaft der schweizerischen Centralbahn nicht abgetreten, übertragen oder verkauft werden dürfe.

Denselben Vorbehalt hat auch der Bund zu machen.

Keiner besondern Begründung endlich bedarf der Antrag, in den Ratifikationsbeschluß einen Artikel aufzunehmen, welcher die nöthigen baulichen Vorkehrungen zur Ermöglichung sofortiger Unterbrechung der Bahn vorschreibt.

Gestützt auf diese Bemerkungen beehren wir uns, Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung zu empfehlen, und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. Juli 1870.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Beschlussentwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der schweizerischen Centralbahn und der großherzoglich badischen Bahn in Basel.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

der Konzession des Kantons Basel-Stadt an die schweizerische Centralbahngesellschaft für eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Groß-Basel und Klein-Basel d. d. 14. März 1870;

der bezüglichen Bottschaft des Bundesrathes vom 1. Juli 1870;
in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

b e s c h l i e ß t:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum voraus den Rücklauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können die Schiedsrichter über die Person des Obmanns sich nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf, erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache; im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache, und im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt worden, in Abzug zu bringen.
- b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Unter dem Vorbehalt, daß die Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn und der Verwaltung der großherzoglich badischen Eisenbahnen, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof der schweizerischen Centralbahn in Groß-Basel und dem badischen Bahnhofe in Klein-Basel, vom 23. November v. J., nebst Schlußprotokoll vom 25. April d. J., die definitive Genehmigung sowohl der schweizerischen Bundesbehörde als der großherzoglich badischen Regierung erhält, haftet die Konzeßionärin dem Bunde gegenüber für die wirkliche Ausführung der konzessionirten Bahn und leistet hiefür eine entsprechende, vom Bundesrathe zu bestimmende Kaution, welche unter Verwahr der eidgenössischen Bundeskasse bleibt, bis die Bahn erstellt sein wird.

Winnen einer Frist von 10 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung

des Baues zu leisten; nicht geschehenden Falls erlischt die Genehmigung des Bundes und verfällt die Kaution.

Art. 4. Behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft ist das definitive Trace der Bahn dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf ihre Kosten im Bahnkörper oder neben demselben diejenigen Anlagen auszuführen, welche der Bundesrath zum Zwecke der Vorbereitung ausreichender und entschiedener Zerstörungen anordnen wird.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zu keinen Entschädigungsforderungen berechtigt, wenn die Militärbehörden eine Unterbrechung der Bahn und des Betriebes in Fällen von Krieg oder Kriegsgefahr wirklich anordnen.

Nach Vollendung des Baues hat die Gesellschaft dem Bunde die Bauplane der Bahn und der Stationen zuhanden des eidgenössischen Stabsbüreaus einzureichen.

Art. 5. Für die im Art. 9 vorgesehene Mitbetheiligung der Verwaltung der badischen Staatsbahn am Betriebe der Bahn ist die Genehmigung des Bundesrathes vorbehalten.

Ohne Genehmigung des Bundesrathes darf die KonzeSSION, beziehungsweise Verbindungsbahn, von der Gesellschaft der schweizerischen Centralbahn nicht abgetreten, übertragen oder verkauft werden.

Art. 6. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen KonzeSSION in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Art. 7. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
den Kompetenzkonflikt wegen der Auslieferung der Frau
Limosin.

(Vom 1. Juli 1870.)

Tit. I

Die Regierung des Kantons Freiburg bringt mit Memorial vom 23. April abhin nach Anleitung des Art. 74, Ziff. 17 Litt. a der Bundesverfassung einen Kompetenzkonflikt vor Ihre hohe Behörde, welcher sich zwischen ihr und dem Bundesrathe in Auslieferungssachen erhoben hat. Die Fragen, welche Ihnen zur Entscheidung vorgelegt werden, haben eine prinzipielle Bedeutung und sollen für die Zukunft die Norm festsetzen, wie in Auslieferungsfragen zwischen der Schweiz und solchen Staaten, mit welchen wir internationale Verträge über diese Materie abgeschlossen haben, zu verfahren sei.

Veranlassung zu diejem Konflikte gab eine Witwe Anna Corinne Limosin, geb. Merlet, gewesene Posthalterin zu Menne-ton (Frankreich), welche durch die französischen Gerichte wegen Unterschlagung und Oeffnung von der Post anvertrauten Briefen verurtheilt worden war. Am 1. Februar 1870 langte von der französischen Gesandtschaft, gestützt auf ein beigelegtes gerichtliches Strafurtheil, das Auslieferungsgesuch ein, welchem der Bundesrath glaubte entsprechen zu müssen, weil das Ver-

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der schweizerischen Zentralbahn und der grossherzoglich badischen Bahn in Basel. (Vom 1. Juli 1870...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.07.1870
Date	
Data	
Seite	1001-1013
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 552

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.