

Schweizerisches Bundesblatt.

X. Jahrgang. II.

Nr. 55.

27. November 1858.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwabel) in Bern.

Großraths-Beschluß,

betreffend

Verlängerung der Straßburg-Baseler-Eisenbahn von St. Louis bis in hiesige Stadt.

(Vom 21. Juni 1843.)

Es hat der E. Große Rath unterm 12. Juni, auf den Antrag des Kleinen Rathes, in Bezug auf Verlängerung der Straßburg-Baseler-Eisenbahn, von St. Louis bis in hiesige Stadt, folgenden Beschluß gefaßt:

1. Es ermächtigt der Große Rath den Kleinen Rath:

- a. Der Straßburg-Baseler-Eisenbahngesellschaft (Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle) die begehrte Conzession zu Errichtung einer Eisenbahnverlängerung von der französischen Grenze bis Basel, sowie zum Betrieb dieser Bahnstrecke, auf 99 Jahre zu ertheilen; beides, Bau und Betrieb, nach den vorgelegten Plänen und darauf befindlichen Beschreibungen und nach dem beiliegenden, in Folge der nochmaligen Unterhandlung modifizirten Pflichtenheft.
- b. Die vorgelegten dießfälligen Verabredungen mit Löbl. Stadtrath, unter Berücksichtigung der erwähnten Modifikationen des Pflichtenhefts, dabei einzugehen.
- c. Die dem Pflichtenheft und der erwähnten Verabredung zufolge der Staatskassa zufallenden Leistungen zu entrichten, und die dabei dem Staate zugewiesenen Bauten auf angemessene Weise auszuführen.
- d. Behufs der Bestreitung dieser Leistungen und Bauten je nach Bedürfniß Geld gegen Staatsobligationen aufzunehmen.

2. Es erklärt der Große Rath die Bestimmungen des Zwangsabtretungsgesetzes vom 15. Juni 1837 anwendbar auf alle, laut den vorgelegten Plänen und laut der mit der Stadtbehörde getroffenen Verabredung zu der vorliegenden Unternehmung nöthigen, von der Regierung später speziell zu bezeichnenden Liegenschaften oder Theile von Liegenschaften;

und zwar zu Gunsten des Staats sowohl als der Stadt, je nachdem diese Liegenschaften zum Behuf der Lieferung an die Straßburg-Baseler-Gesellschaft oder zu den durch den Staat oder die Stadt zu besorgenden Theilen der Unternehmung erfordert werden.

Indem dieser Großrathbeschluss anmit zu öffentlicher Kenntniß gebracht wird, wird zugleich bekannt gemacht, daß in Folge der erhaltenen Ermächtigung der Kleine Rath der Straßburg-Baseler-Eisenbahngesellschaft die erwähnte Conzession unter den Bedingungen des beiliegenden Pflichtenhefts unterm heutigen Tage wirklich erteilt, und die erwähnte, ebenfalls beiliegende Verabredung mit Köbl. Stadtrath genehmigt hat.

Basel, den 21. Juni 1843.

Aus Auftrag:

Kanzlei des Kantons Basel-Stadttheil.
Der Staatschreiber: Lichtenhahn.

Pflichtenheft.

§. 1. Es wird der Gesellschaft der Straßburg-Baseler-Eisenbahn (Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle) die Conzession erteilt, zur Verbindung mit der von Straßburg bis an die Schweizergrenze führenden Eisenbahn, eine Eisenbahn auf hiesigem Gebiet von der französischen Grenze bis nach Basel zu errichten, und nach Sage des gegenwärtigen Pflichtenhefts, jedoch unter Vorbehalt des Eigenthums von Grund und Boden für die hiesigen Behörden, zu benützen.

Diese Eisenbahn wird eine Endstation in hiesiger Stadt haben.

§. 2. Für diese Unternehmung und für den Betrieb und alles auf diese Eisenbahn Bezugshabende ist die genannte Gesellschaft den hiesigen sowohl richterlichen als sonstigen Behörden, nach Maßgabe der hiesigen Gesetze unterworfen. Zu diesem Ende hat die gedachte Gesellschaft hier bei Herrn Ley ein Domizil bestellt und ist verpflichtet, auch künftig jederzeit ein hiesiges Domizil bestellt zu haben, woselbst ihr amtliche und sonstige Notifikationen und Anzeigen gemacht werden können.

§. 3. In Folge dieser Conzession liegen der Gesellschaft der Straßburg-Baseler-Eisenbahn, welche gleichzeitig auch die Errichtung der Bahnstrecke zwischen der schweizerischen Grenze und St. Louis übernimmt, folgende Arbeiten auf hiesigem Gebiet ob:

1. Der Bau der Eisenbahn und des Bahnhofes oder Stationsplatzes nebst Zulehörden, laut beiliegenden Plänen.
2. Der Bau derjenigen Brücke und desjenigen Thors, welche zur Führung der Eisenbahn über den neuen Stadtgraben nöthig werden, und zwar das Thor so, wie es durch die Buchstaben E. F. G. H. des Plans No. 5 begrenzt ist, mit Fundament bis auf den Grund;

beides, sowohl Brücke als Thor, nach beiliegenden Plänen. Das Thor und dessen Zubehörde wird übrigens sogleich unbedingtes Eigenthum des hiesigen Staats, welchem auch der künftige Unterhalt desselben obliegt.

3. Die Nivelirung des Bahnhofes auf das im beiliegenden Längenprofilplan angegebene Niveau.
4. Die Herstellung der bestehenden Wege außerhalb der Stadt, welche durch die Eisenbahn durchschnitten werden.

§. 4. Die beiliegenden Pläne und Profile der Eisenbahn und Zubehörenden und der Wege außerhalb der Stadt sind anmit genehmigt; die Constructionsart der Schienen, des Unterbaus, der Erdgrundlage und des Schienenwegs überhaupt nach gleicher Beschaffenheit, wie von Straßburg nach St. Louis.

§. 5. Es ist der Compagnie gestattet, auf der für zwei Geleise einzurichtenden Bahn vorerst nur ein Geleis mit Schienen zu belegen. Sie ist aber verpflichtet, sofort auch das zweite Geleis von hier bis zur Grenze sowohl, als von der Grenze bis St. Louis zu legen und fahrbar zu machen, sobald die hiesige Regierung es verlangen wird.

§. 6. Die unternehmende Gesellschaft hat sowohl die Bahn in ihrer ganzen Länge, als auch den Bahnhof, auf ihre Kosten einzufrieden. Bei dem Letztern soll dieses auf der Süd- und Ostseite mit Mauern oder Eisengitter geschehen; auf der Nord- und Westseite hingegen mag sie sich auf starke Pallisadirung beschränken. Für die Strecke von der Grabenbrücke bis zum Uebergang über das sogenannte Davidshodengäßchen behält sich die Regierung vor, die ihr gutscheinende Einschließungsart später vorzuschreiben. Der übrige Theil der Bahn bis zur Grenze hingegen soll auf die gleiche Weise eingeschlossen werden, wie es auf der Bahn von Straßburg bis St. Louis unter ähnlichen örtlichen Umständen stattfindet. Ueberhaupt hat die Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwächterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der hiesigen Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden. Falls in der Folge angemessen erachtet würde, neue öffentliche Wege durch die Eisenbahn hindurch zu führen, so sind dießfalls nöthigwerdende neue Einfriedungen, Bahnwächterposten u. s. w., sowie die Bedienung der letztern, ebenfalls von der Gesellschaft zu tragen.

§. 7. Ebenso hat die Gesellschaft auf ihre Kosten diejenigen Einrichtungen auszuführen, welche die hiesige Regierung im öffentlichen Interesse an Wegen, Abflüssen und dergleichen, als durch die Errichtung der Eisenbahn nöthwendig geworden, vorschreiben wird.

§. 8. Auf den Fall, wo die hiesige Regierung künftig Wege oder andere bauliche Anlagen nöthig finden sollte, welche die Eisenbahn berühren oder durchschneiden würden, behält sie sich vor, dieselben auf angemessene Art auf öffentliche Kosten errichten zu lassen.

Dieses gleiche Recht ist auch für die städtische Behörde vorbehalten.

§. 9. Der laut beiliegenden Plänen zum hiesigen Stationsplatze erforderliche Boden wird von den Behörden von Basel unentgeltlich zur Verfügung der Compagnie gestellt.

§. 10. Der Ankauf des laut Plänen zur Bahn selbst benötigten Bodens, von dem neuen Stadtgraben bis zur französischen Grenze, hingegen geschieht zwar ebenfalls durch die Behörden von Basel; indessen hat die Compagnie diesen letztern die Hälfte des dießfälligen Ankaufspreises und der Kosten zu vergüten; im höchsten Fall jedoch nur bis auf die Summe von Fr. de Fce. 50,000.

Sollte wider Erwarten der Betrag dieser Hälfte die Summe von Fr. de Fce. 50,000 überschreiten, so würde der Mehrbetrag den Behörden von Basel allein zur Last fallen.

§. 11. Ohne Bewilligung der hiesigen Behörden dürfen die laut beiliegenden Plänen zum Bahnhof oder Stationsplatz bestimmten Gebäulichkeiten in ihrer ursprünglichen Bestimmung oder Einrichtung nicht wesentlich abgeändert, noch auch neue Gebäulichkeiten im Stationsplatz errichtet werden.

§. 12. Die Stadtbehörde überläßt den Unternehmern für den Gebrauch in ihrem Bahnhof unentgeltlich $3\frac{3}{4}$ Helbling Wasser, (d. h. also ungefähr 24,000 Lit. in 24 Stunden), wovon jedoch nur $\frac{1}{2}$ Helbling gutes Quellwasser zu seyn braucht, das Uebrige in Abwasser bestehen kann.

Diese Conzession unterliegt übrigens den Bestimmungen der allgemeinen, durch Großrathsbeschluß vom 5. October 1772 genehmigten Brunnen-Ordnung.

Die Unternehmer haben dieses Wasser jeweilen da zu fassen, wo die Stadtbehörde es ihnen anweisen wird.

§. 13. Als Garantie für die plan- und vorschriftmäßige Ausführung ihrer Verpflichtungen hat die Compagnie für Fr. de Fce. 100,000 Sicherheit zu leisten, und zwar vermittelt Hinterlage von Baarschaft.

Für diese Kautionssumme wird der Gesellschaft vom Tag der Hinterlegung an ein Zins von 4% vom Jahr vergütet, mit Ausnahme desjenigen Theils derselben, welcher zufolge §. 10 von der Gesellschaft an den Bodenankauf beizutragen ist.

§. 14. Die sämtlichen der Gesellschaft obliegenden Arbeiten sollen, höhere Gewalt vorbehalten, (über deren Vorhandenseyn dem Großen Rathe zu entscheiden zusteht) binnen zwei Jahren, nachdem aller derjenige Grund und Boden, welchen die hiesigen Behörden laut §. 10 anzukaufen haben, zur Verfügung der Compagnie gestellt ist, gänzlich beendigt seyn.

Falls dieser Termin nicht eingehalten werden sollte, ist nicht allein die im vorigen Paragraph festgesetzte Kaution von Fr. de Fce. 100,000 dem hiesigen Staat jedenfalls als Entschädigung und Strafe verfallen, sondern dieser letztere ist überdieß berechtigt, Ersatz allfälligen weitem Schadens von der Compagnie zu verlangen.

Der Verfall der Kaution findet übrigens erst statt, nachdem die Regierung die Gesellschaft darüber wird angehört haben.

§. 15. Bei Beendigung des Baues bedürfen die Bahn, der Bahnhof und sämtliche Zubehörenden hinsichtlich ihrer vorschristmäßigen, soliden und sonst gehörigen Ausführung der Prüfung und Gutheißung der hiesigen Regierung, und sind nachher durch die Gesellschaft fortwährend in gehörigem Stand zu unterhalten.

§. 16. Zur Unterstützung und Förderung des nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Pflichtenhefts und der beiliegenden Pläne auszuführenden Projekts übernehmen die hiesigen Behörden:

1. Lieferung des zur Station und zur Bahn benötigten Bodens, nach Maßgabe der §§. 9 und 10 dieses Pflichtenhefts.
2. Die erforderlich werdende Veränderung der Festungswerke auf die von der hiesigen Regierung angemessen erachtete Weise.
3. Die unentgeltliche Lieferung des für den Betrieb der Bahn im hiesigen Bahnhof benötigten Wassers nach Anleit des §. 12 dieses Pflichtenhefts.
4. Die zur Erleichterung der Kommunikation zwischen dem Bahnhof und der innern Stadt nöthige Correktion resp. Deffnung der Lottergasse gegen den Todtentanz, so wie die Herstellung einer zweckmäßigen Straßenverbindung mit der Neuenvorstadt; beides nach demjenigen Maaß und Weise, wie es nach dem Erfinden der hiesigen Behörden angemessen seyn wird.
5. Falls die Einrichtung eines zweiten Geleises von der hiesigen Regierung angemessen erachtet wird, (v. §. 5) die Entrichtung fernerer 50,000 Fr. de Fce., zahlbar nach gänzlicher Vollendung dieses zweiten Geleises von der Stadt bis St. Louis.

§. 17. Der zwischen dem in dem Plan Nro. 2 bezeichneten Bahnhof und der neuen Verbindungsstraße der Lottergasse mit der Neuenvorstadt übrig bleibende freie Raum, so wie er auf dem Plan Nro. 2 mit den Buchstaben A. B. C. D. angegeben ist, bleibt Eigenthum der hiesigen Behörden, wird jedoch von denselben vorzugsweise als offener Platz, Durchfahrt Spaziergang oder zu ähnlichen öffentlichen Zwecken kenüßt, und jedenfalls nicht als Bauplatz verkauft werden.

Wenn dann in künftigen Zeiten die Gesellschaft zur Verlängerung der Schienengeleise des Bahnhofs noch weitem Raum bedarf, und die gedachten Behörden finden, daß ihnen dieses Bedürfnis von der Gesellschaft genügend nachgewiesen worden sei, so werden dieselben ihr zu diesem Behuf dannzumal Theile des vorerwähnten freien Raums unentgeltlich abtreten.

Doch werden sie jederzeit wenigstens denjenigen Theil desselben als öffentlichen Platz beibehalten, welchen sie, die hiesigen Behörden, für die bequeme Zufahrt in die an den Bahnhof anstoßenden öffentlichen Magazine oder Lokalien dienlich erachten werden. (Im Plan Nro. 2 ist dieser letztere Platz mit den Buchstaben A. B. E. F. bezeichnet.)

§. 18. Wenn die sämtlichen Arbeiten in gehöriger Zeit beendigt und von der hiesigen Behörde als vorschristgemäß ausgeführt anerkannt

sind, so ist die nach §. 13 geleistete Kaution, nach Abzug derjenigen Summe, welche die Gesellschaft laut §. 10 an den Kaufpreis von Grund und Boden beizutragen hatte, nebst den nach §. 13 sich ergebenden Zinsen, zurück zu bezahlen.

§. 19. Die Gesellschaft wird den Betrieb dieser hiesigen Bahnstrecke auf zweckmäßige Weise mit dem Betrieb der Strassburg-Baseler-Eisenbahn vereinigen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die vermöge gegenwärtiger Conzession errichtete Eisenbahn fortwährend in gehörigem Betrieb zu erhalten.

§. 20. Bei dem Personentransport darf der Preis eines Platzes zwischen St. Louis und Basel für Wägen zweiten Ranges (*voitures couvertes et suspendues sur ressorts*) nicht höher als 3 Bagas, und für Wägen dritten Ranges (*voitures découvertes, mais suspendues*) nicht höher als $2\frac{1}{2}$ Bagas gesetzt werden.

Für Waaren und andere Transportgegenstände jeder Art darf der Frachtpreis für die Bahnstrecke auf hiesigem Gebiet dasjenige nicht übersteigen, was der gegenwärtig von der französischen Regierung der Compagnie bewilligte Tarif für denselben Gegenstand und für gleiche Bahnlänge gestattet.

Die allfällige Befügung einer besondern Gebühr für die Lieferung aus dem Bahnhof nach den Privatmagazinen oder umgekehrt bedarf der Genehmigung der hiesigen Regierung.

§. 21. Sollte die Bahn drei Monate nachdem dieselbe beendet und durch die hiesige Regierung geprüft worden, oder nachwärts während bereits eröffneter Befahrung einen Monat lang nicht betrieben werden, so steht der hiesigen Regierung das Recht zu, entweder die Gesellschaft dazu anzuhalten oder die Bahn selbst zu betreiben oder sie betreiben zu lassen.

§. 22. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Maassregeln zu treffen. Ihre diesfälligen Reglemente unterliegen der Controlle der hiesigen Behörden.

Vorerst sind zwar die für die Elsäzherbahn geltenden Reglemente in Anwendung zu bringen, jedoch steht der hiesigen Regierung jederzeit zu, dieselben zu modifiziren, nachdem sie die Gesellschaft darüber vernommen haben wird.

Auch die Anordnungen, welche die Gesellschaft über den Gebrauch der Ein- und Ausgänge des Bahnhofs erlassen wird, bedürfen der Genehmigung der hiesigen Regierung.

§. 23. Die Anstellung, sowie die Wieder-Entlassung des gesammten Bahnhofspersonals, ist zwar Sache der Gesellschaft; die Gesellschaft verpflichtet sich aber, für die folgenden zum Bahnhof gehörenden Angestellten wenigstens je die Hälfte Bürger des Kantons Basel-Stadttheil zu nehmen, und zwar von dem Stations-Chef und dem Haupteinnehmer des Waaren-

fachs wenigstens je den einen, von den übrigen mit der Aufsicht, dem Bural- und Rechnungsfach Beschäftigten, als: Unterstations-Chef, Einwohner des Personenfachs und sonstigen Buralisten, ebenfalls wenigstens je die Hälfte. Sollten künftig neue zur hiesigen Station gehörende Anstellungen hinzukommen, oder sonst eine Veränderung der Organisation eintreten, so soll sowohl für die Oberangestellten, als auch auf gleiche Weise für die mit der übrigen Aufsicht, dem Bural- und Rechnungsfach Beauftragten das nämliche Verhältniß beobachtet werden. Von dem mit dem übrigen Dienst des Bahnhofs beschäftigten gesammten Personal, sowie den Bahnwächtern, soll wenigstens die Hälfte aus Bürgern des Kantons Basel-Stadttheil oder jedenfalls aus Schweizerbürgern bestehen. Sämmtliche Angestellte des Bahnhofs, sowie die Bahnwächter, bedürfen der Gutheißung der hiesigen Behörde, und müssen auch jeweilen auf deren Verlangen entlassen werden.

§. 24. Die Gesellschaft haftet für den Ersatz der durch Vorschriftwidrigkeiten oder andere Fehler im Bau, Unterhalt oder Betrieb der Bahn oder durch Verschuldung oder Nachlässigkeit ihrer Angestellten entstehenden Schadensfälle.

§. 25. Die Bestimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an Sonntagen und Festtagen unterliegt der Genehmigung der hiesigen Regierung.

§. 26. Zu Zeiten von vorhandenem oder drohendem Krieg, Aufstand oder Seuche, oder bei andern außerordentlichen Zeitumständen bleibt der hiesigen Regierung das Recht jeweiliger Schließung oder Unterbrechung der Bahnenutzung vorbehalten, und zwar ohne Entschädigung.

§. 27. Die jeweilige Oeffnung und Schließung des nach der Grabenbrücke führenden neuen Stadthors steht der Regierung zu, welche jedoch dieselbe nach den ihr nachzuweisenden Bedürfnissen des Eisenbahndienstes entweder von sich aus anordnen oder auch gutfindendenfalls der Gesellschaft nach zu erlassenden Vorschriften anvertrauen wird.

§. 28. Die Postverwaltung von Basel behält sich bezüglich auf den unentgeltlichen Transport ihrer Briefe und anderer mit der Briefpost zu befördernden Gegenstände (als Muster, Zeitungen etc.) für das diesseitige Gebiet jederzeit die nämlichen Rechte oder Begünstigungen vor, welche der französischen Postadministration in dieser Beziehung für das französische Gebiet zugestanden werden.

Jedenfalls ist der Eisenbahngesellschaft der Transport von Briefen und obenbezeichneten Postgegenständen für eigene Rechnung unter keinen Umständen gestattet, so wie eben so wenig derjenige von Geldern, Paketen etc., welche das Gewicht von 12½ Pfund nicht übersteigen, insofern sie hiezu nicht durch eine besondere Uebereinkunft mit der hiesigen Postanstalt ermächtigt werden sollte, oder diese Gegenstände den Bahndienst selbst betreffen.

Ueberdies hat die Compagnie dem hiesigen Staate als Ersatz für

verminderten Postertag eine Taxe von 3 Centimes von jeder mit der Bahn von hier abgehenden Person zu entrichten.

Endlich wird dieselbe auf Verlangen der hiesigen Postverwaltung dieser ein mäßiges Lokal im Bahnhof unentgeltlich überlassen, zu Einrichtung eines die Verbindung der ankommenden Convois mit nach der Schweiz und Deutschland abgehenden Postwägen bezweckenden Passagiers-Büreau's.

§. 29. Den bestehenden Gesetzen und Verordnungen gemäß hat die Eisenbahnunternehmung sich aller nicht zum eigentlichen Betrieb der Bahn gehörenden Geschäfte irgend welcher Art zu enthalten.

§. 30. Dieselbe soll Niemanden weder in den Tarifen, noch sonst einen Vorzug einräumen, der nicht unter denselben Umständen jedem Andern ebenfalls eingeräumt würde.

§. 31. Mit Ausnahme des Weggelds bleiben die sämtlichen schweizerischen, kantonalen und städtischen Zölle und Gefälle auf die durch die Eisenbahn transportirten Gegenstände anwendbar.

Zu diesem Behuf wird der diesseitigen Kaufhauskommission auf ihr Verlangen ein passendes Lokal im Bahnhof unentgeltlich überlassen zu Einrichtung eines Büreau.

§. 32. Die Gesellschaft hat der hiesigen Regierung monatlich oder zu andern periodischen Zeiten, welche die Letztere bestimmen wird, beglaubigte umständliche Auszüge aus ihren Büchern über den gesammten Transportverkehr des Bahnhofs einzureichen.

§. 33. Ueberhaupt ist die Eisenbahnunternehmung und der Betrieb derselben sämtlichen hiesigen allgemeinen Gesetzen und Verordnungen, sowie den etwa für dieselbe speziell zu erlassenden, unterworfen.

Den diesseitigen Beamten und Angestellten steht in Ausübung ihres Dienstes der Eintritt in den Bahnhof jederzeit offen.

§. 34. Es steht der hiesigen Stadtgemeinde jeweilen das Recht zu, mit Einwilligung der hiesigen Regierung, die in Folge gegenwärtiger Conzession errichtete Bahn und Station sammt allen Zubehörden an sich zu kaufen, und zwar, wenn es schon im ersten Jahr nach begonnenem Betrieb statt hat, um die Summe von 1,300,000 Fr. de Foe.; ein Jahr nach begonnenem Betrieb um 99 % dieses Kapitals, und sodann nach jedem weitem Jahr um einen weitem Prozent des vorgedachten ursprünglichen Preises weniger; also nach 98 Jahren noch um 2 Prozent desselben. Nach Abfluß von 99 Jahren, vom Beginn des Betriebs an, fällt endlich Bahn und Station sammt Zubehörden unentgeltlich der Stadtgemeinde anheim.

Sollte zur Zeit des hievorigen vorbehaltenen Ankaufs von Seite der Stadtgemeinde die Eisenbahn von Straßburg bis an die Schweizergrenze bei St. Louis ganz oder theilweise nicht mehr Eigenthum der jetzigen für dieselbe bestehenden Gesellschaft (Société anonyme) seyn, so ist der Ankaufspreis in jedem Fall, auch wenn er nach vorstehenden Bestimmungen ein Mehreres betragen würde, auf 600,000 französische Franken reduziert,

in so fern er nicht, eben diesen vorstehenden Bestimmungen zufolge, bereits minder als 600,000 französische Franken betrüge.

Falls die Gesellschaft von der französischen Regierung für ihre dermalige Anno 1937 erlöschende Conzession nicht eine Verlängerung erhält, so ist sie gehalten, die unentgeltliche Abtretung der Bahn nebst Zubehörden an die hiesige Stadtgemeinde schon im gedachten Jahr 1937 vor sich gehen zu lassen.

Vorstehendes Pflichtenheft wird anmit von den Herren Delegirten des Administrationsraths der Straßburg-Baseler-Eisenbahn-Gesellschaft, den Herren Henry Stucklo, Direktor, und Camille Polonceau, Ingenieur der Elsäßerbahn, kraft der ihnen unterm 2. Juni dieses Jahres hiefür ausgestellten notarialischen Vollmacht Namens der Conzessionärs genehmigt und unterzeichnet.

Basel, den 9. Juni 1843.

(Folgen die Unterschriften und deren Beglaubigung.)

Tarif für den Waaren-Transport.

Folgendes ist der im §. 20 des baslerischen Pflichtenhefts erwähnte, dormalen von der französischen Regierung der Straßburg-Baseler-Compagnie bewilligte Tarif:

	Fr. Cent.
1. Vieh, von jedem Haupt per Kilometer:	
Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulesel, Zugthiere .	" 15
Kälber und Schweine	" 05
Hämmel, Schafe, Ziegen	" 03
2. Steinkohlen: von jeder Tonne (die Tonne zu 1000 Kilogramm) per Kilometer	" 12½
3. Waaren, per Tonne und per Kilometer:	
1. Klasse: Gusseisen, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere verarbeitete oder unverarbeitete Metalle, Essig, Wein, geistige und andere Getränke, Del, Baumwolle, Wolle, Tischlerholz, Farb- und anderes exotisches Holz, Zucker, Kaffee, Droguerie- und Spezereiwaaaren, Kolonialwaaren, Manufakturwaaren	" 20
2. Klasse: Korn, Getraide, Mehl, Kalk und Gyps, Erz, Coak, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Sparren, Dielen, Flecklinge, Zimmerholz, Marmor in Blöcken, Quader, Erdpech, Roheisen in Masseln oder Tafeln, Blei in Zungen	" 18

3. Klasse: Kalk- und Gypssteine, Bruchsteine, Mühlsteine, Kiesel, Sand, Thon, Ziegel, Backsteine, Schiefer, Mist, Dung, Pflastersteine und jede Art von Bau- und Straßenmaterial . . . " 16
4. Klasse: Verschiedene Gegenstände, von jeder Tonne per Kilometer:
- Wagen auf Gestell (das Gestell mitgewogen) . . . " 25
- Wagen, Starren oder anderes für den Eisenbahntransport bestimmtes Fuhrwerk, wenn es leer fährt, auch Lokomotiven ohne angehängten Wagenzug . . . " 20

Waaren, welche auf Verlangen des Versenders mit der Schnelligkeit der Reisenden transportirt werden, zahlen 40 Centimes per Tonne.

Obige Frachtpreise sind nicht anwendbar:

1. Auf Produkte und Gegenstände, welche bei einem Umfang von einem Kubikmeter nicht zweihundert Kilogramme wägen.
2. Auf Gold und Silber, sei dasselbe in Lingots, gemünzt oder verarbeitet; auf silber- oder goldplakirte Waaren, auf Quecksilber und Platina, sowie auf Kleinodien, Edelsteine und andere Valoren.
3. Ueberhaupt auf jedes Paket oder Collo, welches für sich allein nicht wenigstens hundert Kilogramme wägen würde, es wäre denn, daß diese Pakete oder Collis zu einer Sendung gehören, und daß sie, zusammen über zweihundert Kilogramme wägend, obschon abgesondert verpackt, Gegenstände derselben Art enthalten, und an eine und dieselbe Person adressirt sind, oder von einer und derselben Person versandt worden sind, wie Zucker, Kaffee u. dgl.

Für obige drei Fälle werden die Frachtpreise auf den Vorschlag der Compagnie von der Regierung festgesetzt. Immerhin kann der Frachtpreis eines Collos der hier vor benannten drei Kategorien, das mehr als hundert Kilogramme wiegt; für welche Entfernung es auch sei, nicht niedriger als 40 Centimes gesetzt werden.

Produkte und Gegenstände, welche bei einem Umfang von einem Kubikmeter nicht zweihundert Kilogramme wägen, sind nur in so weit als sie darin nicht namentlich aufgeführt sind, von dem obigen ordentlichen Tarif ausgenommen.

Für die Bahnstrecke auf Schweizerboden wird die Fracht zu zwei Kilometer berechnet.

Basel, den 9. Juni 1843.

(Folgen die Unterschriften und deren Beglaubigung.)

Verabredung mit Köbl. Stadtrath

über

Beidseitige Betheiligung an der vermittelst Conzession an die
Straßburg - Baseler - Eisenbahngesellschaft von hier an
die französische Grenze zu führenden Eisenbahn.

1. Der Staat und die Stadt leisten gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen:

- a. Den Ankauf alles für den Bahnhof und die neue Stadtbefestigung erforderlichen Bodens (die etwa darauf stehenden Gebäude inbegriffen).
- b. Den Ankauf des für die Bahn außerhalb der Stadt, so wie für die allfällige Erweiterung des Davidabodengäßleins und dessen Verbindung mit dem Rondenweg des Klingelbergs erforderlichen Bodens (Gebäude inbegriffen).
- c. Den Ankauf derjenigen Liegenschaften, welche für Straßenanlage oder für Straßenerweiterung der Lottergasse bis zum Todtentanz, der Verbindungsstraße vom Bahnhof und der Lottergasse bis zur neuen Vorstadt, und der Verbindung vom Bahnhofs bis zur äußern St. Johannsvorstadt nöthig sind.

2. Beide Theile tragen ebenso zu gleichen Hälften die 50,000 franz. Franken an die Herstellung eines zweiten Geleises, wenn einst ein solches nöthig erachtet wird, und zwar soll dazu geschritten werden, sobald einer der beiden Theile, der Staat oder die Stadt, es verlangt.

3. Beide Theile übernehmen im Weitern zu gleichen Hälften die Anlaufkosten, wenn etwa später die Stadtbehörde nothwendig findet, zu fernerer Erweiterung der Lottergasse etwas von der Müller'schen, Iselin'schen und Burkhardt'schen Liegenschaften zu erwerben.

4. Der Staat übernimmt für die Summe von Schwfr. 200,000 die neuen Festungswerke auf diejenige Art hinzustellen, welche er für zweckmäßig anerkennen wird.

5. Die Stadt übernimmt für die Summe von Schwfr. 100,000 alle Arbeit, welche zur Anlage oder Verbesserung und Erweiterung folgender Straßen, als: der Straßen längs des Bahnhofs, des Vorplatzes, der Verbindungsstraße bis zur neuen Vorstadt, derjenigen bis zur äußern St. Johannsvorstadt, und der Lottergasse bis zum St. Johanngraben nöthig wird, auf die von ihr zweckmäßig erachtete Weise zu leisten; also die theilweise Abtragung des Walls für die Verbindung mit der neuen Vorstadt, Stützmauern für den dortigen Wallgang und für die neue Straße, Nivelirung, Pflasterung, Trottoirs, Agden, allfällige Abfindung der Liegenschaftsbesitzer an der Lottergasse und der neuen Verbindungsstraße mit der neuen Vorstadt wegen Baugruben oder sonstigen an ihren Liegenschaften sich ergebenden Verhältnissen u. dgl.

6. Die Ausgleichung des sich durch die Nummern 4 und 5 ergebenden Unterschieds erfolgt durch baare Herausbezahlung.

7. Die Stadt liefert das laut Pflichtenheft von der Compagnie anzusprechende Brunnwasser, nach den im Pflichtenheft enthaltenen Bestimmungen.

8. Die sämmtlichen durch die Verlegung der Festungswerke zu gewinnenden Baupläze, der für öffentliche Magazine bezeichnete Raum inbegriffen, werden gemeinsamer Erwerb. Hingegen sind auch die Kosten für Abtragung und Nivelirung der alten Festungswerke, in so weit dieselben versezt und durch diese Versezung Baupläze, Straßen oder öffentliche Plätze gewonnen werden, gemeinschaftlich zu tragen. Sollte in 10 Jahren die Liquidation dieser Baupläze nicht bereinigt seyn, so ist wegen beförderlicher Erledigung neuerdings in Unterhandlung zu treten.

Ebenso bleibt auch derjenige freie Raum an der Südseite des Bahnhofes, welcher laut Pflichtenheft nicht überbaut werden soll, gemeinsames Eigenthum der Staats- und Stadtbehörden.

9. Das im Pflichtenheft S. 34 anbedungene Rückkaufs- oder beziehungsweise Heimfallrecht der gesammten Bahn und Zubehörden steht nach Anleit der Bestimmungen des gedachten Paragraphs der Stadtgemeinde zu.

Bei der Ausübung dieses Rechts fällt denn auch der am Ende der vorigen Nummer erwähnte freie Raum, oder was davon noch übrig seyn wird, der Stadt mit anheim, wogegen sie ihn schon unterdessen in Stand stellt und unterhält.

Was anmit aus Auf:rag zu öffentlicher Kenntniß gebracht wird.

Basel, den 21. Juni 1843.

Kanzlei des Kantons Basel-Stadttheil.

Der Staatschreiber: **Lichtenhahn.**

Grossraths-Beschluß, betreffend Verlängerung der Straßburg-Baseler-Eisenbahn von St. Louis bis in hiesige Stadt. (Vom 21. Juni 1843.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1858
Date	
Data	
Seite	573-584
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 619

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.