

Vertrag

zwischen

dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel, einerseits, und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg, anderseits, über

1. die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der Güterstation St. Johann und dem Hauptbahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel an die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und
2. die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes der Schweizerischen Centralbahn in Basel und der Güterstation St. Johann.

(Vom 2. Dezember 1901.)

Infolge der Verlegung der Bahnstrecke von der Landesgrenze bei St. Ludwig bis zum Hauptbahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel, der Errichtung einer Güterstation im St. Johannquartier daselbst, des Umbaues des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel, sowie der Verlegung und Erweiterung des Güterbahnhofes ist zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel, handelnd im Namen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, als Eigentümerin der Centralbahn zufolge Vertrages vom

5. November 1900 über den freihändigen Ankauf der Centralbahn durch den Bund, und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg, unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

Nach Auflösung des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn tritt die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, an dessen Stelle, mit allen Rechten und Pflichten in diesen Vertrag ein.

I. Gegenstand des Vertrages.

Art. 1.

Verpachtung der Bahnstrecke St. Johann-Hauptbahnhof.

1. Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn verpachtet der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom Tage der Inkraftsetzung dieses neuen Vertrages an (vergl. Art. 33) die neuerstellte, doppelspurige Eisenbahnstrecke von der Güterstation St. Johann bis zum Hauptbahnhof der Centralbahn in Basel.

2. Die Kaiserliche Generaldirektion übernimmt die Verwaltung und den Betrieb dieser Bahnstrecke im Sinne der einschlägigen Konzessionsbestimmungen, der jeweiligen geltenden Gesetze und der Vorschriften der zuständigen schweizerischen Behörden, ferner des Übereinkommens zwischen dem Regierungsrate des Kantons Basel-Stadt 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, und der Übereinkunft zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und dem Baudepartement des Kantons Basel-Stadt über die Erstellung einer Leerlaufleitung für die Oberwylerstraßendohle zum Birsig und deren Mitbenützung als

Leer- und Überlaufleitung für den Rümelinbachsyphon unter der Elsässerlinie in Basel, vom 19. April 1900, sowie unter den in gegenwärtigem Vertrage niedergelegten besonderen Bedingungen.

3. Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn wird der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen von allen Änderungen in den einschlägigen Gesetzesbestimmungen und Vorschriften der zuständigen schweizerischen Behörden rechtzeitig Kenntnis geben.

Art. 2.

Gemeinschaftliche Benützung der Bahnhofanlagen.

1. Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn räumt ferner der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen das Recht der Mitbenützung ein für den Hauptbahnhof, bestehend aus dem Personenbahnhof und dem Güter- und Rangierbahnhof auf dem Wolf, sowie für die Güterstation St. Johann, im Sinne der einschlägigen Konzessionsbestimmungen, der jeweiligen geltenden Gesetze und Vorschriften der zuständigen schweizerischen Behörden, der zu deren Vollzug und zur Handhabung der Bahnhofordnung erlassenen Bestimmungen, sowie unter den in diesem Vertrage niedergelegten besonderen Bedingungen und mit Ausnahme derjenigen Bahnhofteile, deren Benützung sich die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn in diesem Vertrage vorbehält.

2. Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn wird der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen von allen Änderungen in den einschlägigen Gesetzesbestimmungen, Vorschriften der zuständigen schweizerischen Behörden und der zu deren Vollzug und zur Handhabung der Bahnhofordnung erlassenen Bestimmungen rechtzeitig Kenntnis geben.

3. Der Verwaltung der Centralbahn bleibt auch fernerhin das Recht vorbehalten, die Mitbenützung der in Ziffer 1 genannten Anlagen auch anderen Bahnverwaltungen zu gestatten.

II. Grenzen der einzelnen Bahnanlagen.

Art. 3.

Bahnstrecke St. Johann-Hauptbahnhof.

1. Die der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen gemäß Art. 1 verpachtete Bahnstrecke beginnt bei km. 138,¹¹⁷ (Kilometrierung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen), südlich der Endweiche der Güterstation St. Johann bei der Mittleren Straße in Basel, und endigt an der Grenze des Hauptbahnhofes Basel bei km. 141,³¹⁸, östlich der Eisenbahnbrücke über das Birsigthal. Sie hat somit eine Länge von 3201 Meter.

Von der Verpachtung werden ausgenommen:

- a. alle in Planbeilage I mit grüner Farbe angelegten Terrainabschnitte,
- b. das Gelände, welches die über dem Kannenfeldtunnel anzulegende Straßburger-Allee einnimmt, soweit dasselbe zur Zeit Eigentum der Einwohnergemeinde der Stadt Basel und als solches im Plane mit „Allmend“ bezeichnet ist.

Wird in der Folge ein weiterer Teil dieses Geländes zur Ausführung der genannten Straßburger-Allee durch die Einwohnergemeinde in Anspruch genommen, so wird derselbe ebenfalls von der Verpachtung ausgenommen, und es wird dann die durch die Einwohnergemeinde zu leistende Entschädigung von den durch die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu verzinsenden Anlagekosten (Art. 15) in Abzug gebracht.

Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist berechtigt, das über dem Tunnel liegende Gelände, auch soweit dasselbe Eigentum der Einwohnergemeinde Basel ist oder sein wird, zu Zwecken von Tunnelreparaturen, wenn nötig, aufzugraben, und zwar auf der ganzen Strecke der Straßburger-Allee. Eine solche Inanspruchnahme der Straße soll jedoch jeweilen nur im Einvernehmen mit den kantonalen Behörden stattfinden. Von der Reichseisenbahnverwaltung wird der bei den Aufgrabungsarbeiten an öffentlichem Eigentum (Leitungen u. dgl.) etwa entstehende Schaden vergütet und die Straße wieder in den vorherigen Zustand gestellt werden. Dagegen ist die Einwohnergemeinde Basel berechtigt, in ihrem über dem Tunnel liegenden Land Leitungen und Einrichtungen aller Art anzubringen, auch eine Straßenbahn darauf anzulegen, sofern dadurch weder den Bahnanlagen noch dem Bahnbetrieb Schaden erwächst. Über die Anordnung solcher Leitungen und Einrichtungen soll eine Verständigung mit der Kaiserlichen Generaldirektion namentlich auch in der Richtung herbeigeführt werden, daß durch diese Anlagen etwaige Aufgrabungsarbeiten möglichst wenig erschwert werden. Für allen Schaden, welcher nachweislich der Bahn durch den Bestand oder den Betrieb dieser Anlagen zugefügt wird, hat die Einwohnergemeinde Ersatz zu leisten.

Güterstation St. Johann.

2. Die der gemeinschaftlichen Benützung dienende Güterstation St. Johann hat gegenüber den einmündenden Bahnlinien folgende Grenzen:

gegen St. Ludwig die Landesgrenze bei km. 136,^{930,5}
(Kilometrierung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen);

gegen Basel bei km. 138,¹¹⁷, südlich der Endweiche bei der Mittleren Straße.

Stationsdeckungssignale und Schienenkontakte außerhalb der Stationsgrenzen werden als Bestandteile der gemeinschaftlichen Anlagen betrachtet.

Hauptbahnhof.

3. Der der gemeinschaftlichen Benützung dienende Hauptbahnhof, bestehend aus dem Personenbahnhof und dem Güter- und Rangierbahnhof, hat gegenüber den einmündenden Bahnlinien folgende Grenzen:

gegen Westen die östliche Grenze der Bahnstrecke St. Johann-Hauptbahnhof bei km. 141,³¹⁸ (Kilometrierung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen);

gegen Osten für die Linie der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Basler Verbindungsbahn bei km. 0,⁸¹⁷ (Kilometrierung der Schweizerischen Centralbahn), für die Jura-Simplon-Bahn bei km. 1,^{666,7}, für die Zufahrtslinie von der Signalstation Birsbrücke zum Güterbahnhof bei km. 1,⁶⁴⁶.

In Bezug auf Stationsdeckungssignale und Schienenkontakte außerhalb der Bahnhofsgrenzen gilt die unter Ziffer 2 dieses Artikels enthaltene bezügliche Bestimmung.

Vertragspläne.

4. Die Grenzen der verpachteten Bahnstrecke, sowie diejenigen der gemeinschaftlichen Bahnhofsanlagen, sind im einzelnen ersichtlich aus den vier beiliegenden Vertragsplänen im Maßstabe von 1 : 1000:

- a. für die verpachtete Bahnstrecke, *Planbeilage I*;
- b. für die Güterstation St. Johann, *Planbeilage II*,
- c. für den Personenbahnhof, (Projektplan) *Planbeilage III*;
- d. für den Güter- und Rangierbahnhof, *Planbeilage IV*;

In diesen Plänen sind die der gemeinschaftlichen Benützung dienenden Bahnhofsanlagen mit roter Farbe, die

von der Bahnhofsgemeinschaft ausgenommenen Bahnhofsteile, deren Benützung die Schweizerische Centralbahn sich vorbehält, mit grüner Farbe, die den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zur Benützung überlassenen, von der Bahnhofsgemeinschaft ausgenommenen Bahnhofsteile mit gelber Farbe und die verpachtete Bahnstrecke, sowie die übrigen außerhalb der Grenzen der Bahnhofsgemeinschaft liegenden Bahnlilien mit blauer Farbe angelegt (vgl. auch Art. 4, Ziffer 6).

5. Diese vier Pläne werden als Bestandteile dieses Vertrages erklärt, mit dem Vorbehalt, daß die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen nach vollendetem Umbau richtiggestellte Pläne im Maßstabe von 1 : 1000 vorzulegen hat, welche nach beidseitiger Anerkennung als Vertragspläne gelten sollen.

Nach Maßgabe dieser Pläne werden erforderlichen Falles auch die Angaben über die Lage der Bahnhofs- und Streckengrenzen abgeändert.

Die endgültige Feststellung des Entwurfes für den Personenbahnhof durch die Centralbahn wird, soweit es sich um Anlagen handelt, die ausschließlich oder teilweise dem Verkehr der Reichseisenbahnen zu dienen bestimmt sind, im Einvernehmen mit der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen erfolgen.

III. Betrieb der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof.

Art. 4.

Bewachung, Unterhaltung und Erneuerung.

1. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sorgt für die gehörige Bewachung und Unterhaltung, sowie für den fortdauernd guten Zustand und

die rechtzeitige Erneuerung der ihr verpachteten Bahnstrecke und der dazu gehörenden Anlagen.

2. Sie übernimmt auch, jedoch zu Lasten der Gemeinschaft, die Unterhaltung und die Erneuerung der zwei durchgehenden Hauptgeleise und der in denselben liegenden Weichen auf der Güterstation St. Johann, worüber nähere Vereinbarung vorbehalten bleibt.

3. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen übernimmt auch die Ausübung der Bahnpolizei auf der ihr verpachteten Bahnstrecke gemäß den betreffenden schweizerischen Vorschriften.

4. Über den Zustand der Bahnstrecke und der dazu gehörenden Anlagen ist bei der Übergabe derselben zum Betriebe durch Vertreter der beidseitigen Verwaltungen ein Protokoll aufzunehmen, welches für eine allfällige Rückgabe der Strecke in qualitativer und quantitativer Beziehung maßgebend sein soll.

5. Sollten auf Grund der einschlägigen Konzessions- oder Gesetzesbestimmungen oder der Vorschriften der zuständigen Behörden oder aus andern Gründen später neue Anlagen auf oder an der verpachteten Bahnstrecke notwendig werden, so findet über die Ausführung derselben jeweilen besondere Verständigung statt. Übernimmt die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn die Ausführung, so wird das für die Verzinsung maßgebende Anlagekapital der verpachteten Bahnstrecke um den Betrag der Baukosten der neuen Anlagen erhöht. Übernimmt dagegen die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen die Ausführung, so hat die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn bei Aufhebung des Pachtverhältnisses der Kaiserlichen Generaldirektion die für solche neue Anlagen aufgewendeten Kosten zu ersetzen.

Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung solcher neuer Anlagen gelten die in Ziffer 1 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen.

6. Die beiden Bahnwärterhäuser neben der Überführung der Mittleren Straße bei der Güterstation St. Johann, welche von der Kaiserlichen Generaldirektion erbaut sind und über die in den Anhängen vom 19. April/8. Mai 1884 und vom 8./17. Mai 1889 zu dem Vertrage vom 15. Juli 1873 Bestimmung getroffen war, bleiben bestehen und mit dem dazu gehörigen Grund und Boden in der durch blaue Schraffierung auf den Planbeilagen I und II angedeuteten Ausdehnung wie bisher in alleiniger Benützung der Kaiserlichen Generaldirektion. Die beiden Häuser gelten im Sinne der vorstehenden Bestimmungen der Ziffer 5 als neue Anlagen, für welche die Kaiserliche Generaldirektion die Kosten aufgewendet hat, mit der Maßgabe, daß bei Aufhebung des Pachtverhältnisses der Kaiserlichen Generaldirektion für jedes der beiden Häuser Fr. 8000 zu ersetzen sind, unter der Bedingung, daß dieselben sich alsdann in gutem Zustande befinden.

Art. 5.

Reglemente und Tarife, Einnahmen und Lasten.

1. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bringt für den Betrieb der ihr verpachteten Bahnstrecke, soweit es den Verkehr mit Deutschland und weiter betrifft, ihre Reglemente und Tarife selbstständig zur Anwendung, sie trägt die gesamten Betriebsausgaben und bezieht die sich ergebenden Einnahmen, unter Vorbehalt der Bestimmungen in Art. 29—31 dieses Vertrages.

2. Der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen fallen außerdem alle sonstigen Nutzungen

aus der Verwaltung der ihr verpachteten Bahnstrecke zu, namentlich die Pachtgelder aus dem Ertrage der Bahnböschungen.

3. Die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen tragen die allenfalls auf die ihnen verpachtete Bahnstrecke und die dazu gehörenden Anlagen fallenden Steuern und sonstigen Staats- und Gemeindelasten.

4. Ansprüche, welche noch aus der Grunderwerbung oder aus dem Bau der Bahnstrecke, insbesondere auch aus der durch den Bahnbau herbeigeführten Veränderung der Wegverhältnisse und des Wasserabflusses, geltend gemacht werden sollten, sind durch die Schweizerische Centralbahn zu vertreten. Dies gilt insbesondere auch von Ansprüchen Dritter für etwaige Schäden, die in oder auf den über Tunneln liegenden Landstreifen entstehen, wie z. B. Wasserentziehung, Schäden durch Rohrbrüche, Schäden an Gebäuden, Straßenpflaster und dergleichen, selbst wenn sie auf den ordnungsmäßigen Bahnbetrieb, z. B. auf Erschütterungen durch die unterirdischen Zugfahrten, zurückgeführt werden.

Art. 6.

Befahren der Bahnstrecke durch die Schweizerische Centralbahn.

Der Schweizerischen Centralbahn wird das Recht vorbehalten, soweit es der von ihr für die Bahnhofsgemeinschaft besorgte Betrieb der Güterstation St. Johann notwendig macht, die Bahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhof und der Güterstation St. Johann zu befahren, nach vorausgegangener Verständigung mit den zuständigen Organen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für die regelmäßigen Fahrten dieser Art werden je-
weilen besondere Fahrpläne vereinbart werden.

IV. Gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann.

Art. 7.

Objekte der gemeinschaftlichen Benützung.

1. Alle Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Personenbahnhofes, des Güter- und Rangierbahnhofes und der Güterstation St. Johann, welche auf den in Art. 3, Ziffer 4, genannten Vertragsplänen mit roter Farbe angelegt sind, dienen der gemeinschaftlichen Benützung.

2. Die in den Vertragsplänen mit grüner, gelber und blauer Farbe angelegten Bahnanlagen sind der besondern Benützung vorbehalten.

3. Hiernach bleiben folgende Bahnhofteile der Benützung durch die Schweizerische Centralbahn vorbehalten:

A. im Personenbahnhof:

- a. das Lokomotivdepot an der Nauenstraße samt den dazu gehörenden Anlagen,
- b. die Speiseanstalt mit Zubehörden,
- c. alle übrigen in Planbeilage III grün angelegten Terrainabschnitte mit den darauf befindlichen Gebäuden und Anlagen;

B. im Güter- und Rangierbahnhof:

- a. das eidgenössische Niederlagshaus,
- b. die Lagerhäuser A, B und C,
- c. der Petroleumkeller, mit Ausschluß der für die Abfertigung feuergefährlicher Waren der Gemeinschaft dienenden Anlagen,
- d. die Speiseanstalt mit Zubehörden,
- e. alle andern in Planbeilage IV mit grüner Farbe angelegten Terrainabschnitte;

C. in der Güterstation St. Johann und an der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof:

alle in den Planbeilagen I und II mit grüner Farbe angelegten Terrainabschnitte.

4. Der ausschließlichen Benützung durch die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bleiben vorbehalten das Lokomotivdepot an der Binningerstraße und die dazu gehörenden Anlagen, inbegriffen die Dienstgebäude östlich der Bierbrauerei zum Cardinal. Auch diese Bauten sind teils auf Kosten der Centralbahn bereits ausgeführt, teils sollen sie auf deren Kosten noch ausgeführt werden.

5. Für die Besorgung des Personen-, Gepäck- und Güterdienstes werden jeder der vertragschließenden Verwaltungen die erforderlichen Räumlichkeiten samt Inventar überlassen, ferner — jedoch ohne Inventar — die für die Besorgung des schweizerischen Zolldienstes und — in Gemäßheit der zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz abgeschlossenen Staatsverträge — für die Besorgung des deutschen Zolldienstes erforderlichen Diensträume und Lagerhallen. Über die Zuteilung aller dieser Räumlichkeiten wird besondere Verständigung vorbehalten.

6. Über die Benützung des gemeinschaftlichen Lokomotivdepots im Güterbahnhof durch die mitbeteiligten Verwaltungen und über die Benützung der übrigen in dieser Ziffer genannten Lokalitäten wird besondere Verständigung vorbehalten.

Die Kaiserliche Generaldirektion erhält in diesem Depot, resp. an anderer geeigneter Stelle des Güterbahnhofes, ein Übernachtungslokal für ihr Güterzugslokomotivpersonal, sowie ein Aufenthaltslokal für das Fahrpersonal ihrer Güterzüge, ohne Inventar, zugewiesen.

7. Ferner werden der Kaiserlichen Generaldirektion für ihren in Art. 12 erwähnten Repräsentanten und die

Verkehrsinspektion die erforderlichen Bureauräume im Gebiete des umgebauten Hauptbahnhofes überwiesen.

Auch über die Zuteilung dieser Räume wird besondere Verständigung vorbehalten.

8. Endlich wird den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen auf dem Gelände der Güterstation St. Johann ein Lagerplatz für Oberbaumaterialien von etwa 100 m² überlassen.

9. Die von der Centralbahn aufgewendeten Kosten derjenigen Anlagen, Gebäude und Einrichtungen, welche der ausschließlichen Benützung durch eine der beiden vertragschließenden Verwaltungen oder durch eine andere in den Bahnhof einmündende Bahn zu dienen bestimmt sind, werden ausschließlich von derjenigen Verwaltung verzinst, zu deren Gebrauch sie hergestellt oder von der sie benützt werden.

Diese Bestimmung bezieht sich indessen nicht auf die in den Ziffern 5 bis 8 hiervoor erwähnten Räumlichkeiten und Anlagen.

Art. 8.

Künftige Erweiterungen und Neubauten.

1. Wenn in der Zukunft Erweiterungen bestehender oder die Ausführung neuer für die gemeinschaftliche Benützung bestimmter Anlagen, Gebäude und Einrichtungen erforderlich werden, so hat die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn, als Eigentümerin des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann, dieselben auf eigene Kosten auszuführen.

2. Das gleiche gilt von denjenigen Erweiterungen u. s. w., die von der deutschen Zollverwaltung bezüglich der von ihr benützten Räumlichkeiten (Art. 7, Ziffer 5) verlangt werden, derart, daß seitens der Centralbahn den durch die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu ihrer Kenntnis ge-

langenden Wünschen der deutschen Zollverwaltung in derselben Weise entsprochen wird, wie wenn die Anforderung von der schweizerischen Zollverwaltung gestellt wäre.

3. Die für solche Erweiterungen u. s. w. aufgewendeten Kosten — Selbstkosten (Bauzinse inbegriffen) mit den bei der Verwaltung der Centralbahn üblichen Zuschlägen für Bauleitung und allgemeine Verwaltung — werden zum übrigen Anlagekapital des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann geschlagen und von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen nach den in Art. 17 dieses Vertrages enthaltenen, für die Verzinsung des Anlagekapitals maßgebenden Bestimmungen verzinst.

4. Über die Notwendigkeit der Erweiterungen und Neubauten, sowie über ihren Umfang entscheidet die Schweizerische Centralbahn im Einvernehmen mit der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, und zwar bezüglich der Zollräume unter Beachtung der in Ziffer 2 getroffenen Bestimmungen.

Sofern solche Erweiterungen und Neubauten zufolge endgültiger Entscheide der zuständigen schweizerischen Staatsbehörden ausgeführt werden müssen, tritt dieser Entscheid an Stelle der Zustimmung der Kaiserlichen Generaldirektion, der jedoch durch die Schweizerische Centralbahn von allen Forderungen der Staatsbehörden auf Erweiterungen und Neubauten alsbald Kenntnis und Gelegenheit zur Geltendmachung ihres Standpunktes zu geben ist.

Art. 9.

Bewachung, Unterhaltung und Erneuerung.

1. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn sorgt für die gehörige Bewachung und Unterhaltung, einschließlich Beleuchtung, Heizung und Reinigung, sowie für den fortdauernd guten Zustand und die rechtzeitige Er-

neuerung der der gemeinschaftlichen Benützung dienenden Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann, mit Inbegriff der in Art. 7, Ziffern 5, 6 und 7, vorgesehenen Räumlichkeiten. Die Heizung und Reinigung der in Art. 7, Ziffer 7, erwähnten Bureauräume dagegen fällt zu Lasten der Kaiserlichen Generaldirektion. Die Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Zollräume fällt zu Lasten der Zollverwaltungen.

Die Aufstellung und Unterhaltung der Telegraphenapparate und Batterien auf der Güterstation St. Johann, sowie auf der besonderen Telegraphenstation der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen im Personenbahnhof besorgt die Verwaltung dieser Bahnen zu Lasten der Gemeinschaft.

Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn behält sich vor, auf der Güterstation St. Johann für den Verkehr mit dem Hauptbahnhof und darüber hinaus ebenfalls zu Lasten der Gemeinschaft eine besondere Telegraphenstation einzurichten.

2. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen sorgt für die gehörige Bewachung und Unterhaltung, einschließlich Beleuchtung, Heizung und Reinigung, sowie für den fortdauernd guten Zustand und die rechtzeitige Erneuerung des der ausschließlichen Benützung durch ihre Verwaltung dienenden Lokomotivdepots an der Binnerstraße und der dazu gehörenden Anlagen, sowie allfälliger anderer solcher Anlagen (Art. 7, Ziffer 9); hierbei sind die im Boden befindlichen Gas-, Wasser-, Kanalisations- und elektrischen Leitungen inbegriffen. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn wird jedoch auf besonderen Antrag der Kaiserlichen Generaldirektion und auf Kosten derselben die Unterhaltung und die Erneuerung dieser Anlagen übernehmen.

3. Hinsichtlich der bei der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen gewonnenen alten Materialien

ist zu unterscheiden, ob die neuen Materialien in Rechnung gestellt werden oder nicht. Findet der Ersatz statt, ohne daß eine Inrechnungstellung erfolgt, so fallen die alten Materialien in das Eigentum derjenigen Verwaltung, auf deren Kosten die Arbeit ausgeführt, beziehungsweise der Ersatz, den Vertragsbestimmungen entsprechend, geleistet worden ist. Findet dagegen eine Inrechnungstellung der neuen Materialien statt, wie dies bei der Unterhaltung und Erneuerung der Gemeinschaftsanlagen der Fall ist, so ist entweder der Wert der gewonnenen Altmaterialien von der Rechnung abzusetzen oder die Altmaterialien sind in natura als Eigentum der Gemeinschaft zu behandeln.

4. Wenn einzelne Bahnanlagen im Einverständnis beider Verwaltungen beseitigt werden, ohne daß ein Ersatz stattfindet, so finden, falls es sich um gemeinschaftliche Anlagen handelt, die Bestimmungen der Ziffer 3 sinngemäße Anwendung. Hinsichtlich der der Kaiserlichen Generaldirektion verpachteten oder zur ausschließlichen Benützung überlassenen Anlagen ist die in Art. 15, Ziffer 6, getroffene Bestimmung maßgebend.

Art. 10.

Betriebsführung.

1. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn besorgt für die Bahnhofsgemeinschaft den Betrieb im Hauptbahnhof, sowie in der Güterstation St. Johann.

2. Sie besorgt demgemäß, mit Ausnahme der in Ziffer 6 dieses Artikels und der in Art. 11, Ziffer 1, besonders aufgeführten Dienstverrichtungen, den gesamten äußern Stationsdienst, d. h. die Annahme und Abgabe, den Einlad und Auslad u. s. w. der Güter und Tiere, sowie des Gepäcks, den Rangierdienst, die Abfertigung der Züge, sowie die Wagen- und Schriftenkontrolle.

Die Beamten für die Ausübung des Telegraphendienstes in der Güterstation St. Johann (vgl. Art. 9, Ziffer 1, Absatz 2) stellt jedoch die Reichseisenbahnverwaltung auf Kosten der Gemeinschaft. Über den Betrag der hierfür anzurechnenden Kosten wird besondere Verständigung vorbehalten.

Für den Fall der Errichtung einer besondern Telegraphenstation in St. Johann für den Verkehr mit dem Hauptbahnhof und darüber hinaus durch die Centralbahn (Art. 9, Ziffer 1, Absatz 3) wird das Personal durch die Centralbahn gestellt.

3. Für die Zusammensetzung der nach dem Elsaß abgehenden Züge sind die für die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen geltenden Bestimmungen über die Sicherheit des Betriebes und die sonst von der Kaiserlichen Generaldirektion im Einvernehmen mit der Centralbahn erlassenen Vorschriften maßgebend. Abweichungen von den letztern sind, abgesehen von Notfällen, nur mit Zustimmung der Kaiserlichen Generaldirektion zulässig.

Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verpflichtet sich, die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn von Änderungen in den bezüglichlichen Bestimmungen stets rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

4. Im Hauptbahnhof und auf der Güterstation St. Johann gilt das schweizerische Signalreglement, jedoch mit der Ausnahme, daß die Züge der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ihre der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands entsprechenden Signale sowohl bei der Einfahrt bis zum Endpunkt der Fahrt als bei der Ausfahrt von der Abfahrtsstelle an unverändert tragen, also auch auf der Güterstation St. Johann und die Güterzüge auch bei der Durchfahrt durch den Personenbahnhof.

Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verpflichtet sich, die Verwaltung der

Schweizerischen Centralbahn von allen Änderungen der deutschen Betriebsordnung in Bezug auf das Signalwesen stets rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

5. Die Züge der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verkehren auf der Güterstation St. Johann und im Hauptbahnhof nach einem zwischen den beidseitigen Betriebsleitungen gemeinsam festzustellenden Fahrplan. Änderungen während der Fahrplanperiode und Anordnungen von Extrazügen haben ebenfalls im Einvernehmen mit der Centralbahn zu geschehen.

Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn wird, so oft die Verkehrsverhältnisse im ganzen Bereiche des Bahnhofes und auf den einmündenden Bahnen es bedingen, im Rangierbahnhofe auf dem Wolf vollen Nachtdienst einrichten. Solange der Nachtdienst besteht, soll den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen gestattet sein, auch während der sonst bestehenden Nachtpausen Fakultativzüge in den Bahnhof Basel einzuführen und aus demselben auszuführen, wobei für die Zahl und Kurslage dieser Züge im Sinne der vorstehenden Bestimmungen besondere Verständigung vorbehalten bleibt.

Für die Einlegung durchgehender Personenzüge, sowie für die Durchführung einzelner Personenwagen wird, soweit der Dienst im Bahnhof Basel in Frage kommt, den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen grundsätzlich die Gleichberechtigung mit der rechtsrheinischen Route eingeräumt.

6. Die technische Kontrolle und Prüfung der in den ankommenden und abgehenden Zügen eingestellten Wagen, worüber besondere Abmachung vorbehalten bleibt, sowie die Heizung, die Beleuchtung, das Schmieren und die sonstige Bedienung und Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen gehört nicht zum gemeinschaftlichen Bahnhofdienst, sondern wird von jeder Verwaltung für eigene Rechnung besorgt, ebenso das Reinigen der Lokomotiven, der Personenwagen

und Gepäckwagen, während die Reinigung der Güterwagen zum Gemeinschaftsdienste gehört und die Reinigung der Bahnpostwagen nach besonderer Abmachung erfolgt.

7. Für die gegenseitige Wagenbenützung und Wagenübergabe gelten besondere Vereinbarungen.

Art. 11.

Personen-, Gepäck- und Güterdienst.

1. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen hält auf dem Hauptbahnhofe ihre eigene Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterexpedition mit selbständigem Kassendienst und auf der Güterstation St. Johann eine eigene Güterexpedition mit selbständigem Kassendienst, sowie im Personenbahnhof eine besondere Telegraphenstation mit ihren eigenen Beamten.

2. Die Kaiserliche Generaldirektion wird auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des definitiven Personenbahnhofes für ihre Züge die Bahnsteigsperrre in Basel einführen, die dazu erforderlichen Einrichtungen und Anordnungen auf ihre Kosten treffen und das erforderliche Personal für eigene Rechnung stellen, wogegen ihr die Einnahmen aus den Bahnsteigkarten verbleiben. Über die Art der Ausführung der neuen Maßregel bleibt besondere Verständigung vorbehalten.

3. Für die Übergabe und Übernahme von Gütern und für die Reglierung des direkten Verkehrs gelten besondere Vereinbarungen.

4. Der Camionnagedienst für die mit den Zügen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen aus Deutschland ankommenden oder dahin abgehenden Güter, die Besorgung der nötigen Zollformalitäten, der Bezug der auf diesen Gütern haftenden Frachten und Spesen etc. ist Sache der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen behalten sich eine besondere Verständigung vor in Bezug auf die Übergabe des Camionnagedienstes an einen und denselben Unternehmer und die übereinstimmende Festsetzung der Camionnagetaxen.

Art. 12.

Repräsentant und Personal der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

1. Die Überwachung des innern Dienstes der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen im Hauptbahnhof und auf der Güterstation St. Johann geschieht durch einen besonderen Repräsentanten der Kaiserlichen Generaldirektion. Derselbe vertritt die Kaiserliche Generaldirektion auf dem Hauptbahnhofe und auf der Güterstation St. Johann.

2. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen hat in Basel ein rechtliches Domizil zu verzeigen.

3. Die sämtlichen Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen stehen ausschließlich unter der Disciplin der Kaiserlichen Generaldirektion und erhalten ihre Anweisungen in Sachen ihres eigenen Dienstes allein von dieser oder ihren Organen. Die in Art. 10, Ziffer 2, Absatz 2, erwähnten Telegraphenbeamten haben zwar betreffs Ausübung ihres Dienstes den Anweisungen des Vorstandes der Güterstation St. Johann, beziehungsweise der Vorgesetzten und Stellvertreter desselben, zu folgen, unterstehen aber in Bezug auf die Anstellung und Disciplin der Kaiserlichen Generaldirektion.

4. In Bezug auf den übrigen Betriebsdienst und die Bahnhofordnung haben die sämtlichen Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen den Anordnungen und

Befehlen der von der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn ernannten Vorstände im Hauptbahnhof und auf der Güterstation St. Johann, beziehungsweise der Vorgesetzten und Stellvertreter derselben, Folge zu leisten.

Dasselbe gilt auch für das Lokomotiv- und Zugspersonal der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen für die Dauer seines Aufenthalts im Hauptbahnhof oder auf der Güterstation St. Johann.

5. Zuwiderhandlungen gegen derartige Anordnungen und Befehle werden durch die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen auf begründetes Verlangen der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn bestraft werden.

Art. 13.

Gemeinschaftspersonal.

1. Das Gemeinschaftspersonal wird von der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn angestellt und besoldet. Letztere hat dafür zu sorgen, daß für den Gemeinschaftsdienst stets das notwendige Personal zur Verfügung steht.

2. Das Gemeinschaftspersonal hat der Besorgung des Dienstes der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen die gleiche Aufmerksamkeit und Fürsorge zuzuwenden wie derjenigen des Dienstes der Centralbahn.

3. Für die nähere Festsetzung der Obliegenheiten des Gemeinschaftspersonals in Bezug auf den Verkehrsdienst der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen wird besondere Verständigung vorbehalten.

4. Das für Dienstzwecke der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendete Personal hat den dienstlichen Anordnungen der Beamten dieser Verwaltung Folge zu leisten.

5. Die Disciplinargewalt über das gesamte Gemeinschaftspersonal steht ausschließlich der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn zu.

6. Auf begründetes Verlangen der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen oder ihrer zuständigen Organe soll ein zu Klagen Anlaß gebender Angestellter bestraft und je nach Umständen vom gemeinschaftlichen Bahnhofdienst ausgeschlossen werden.

Art. 14.

Lieferung von Konsummaterialien, Reparaturen.

1. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn liefert zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung die für die Besorgung des Gemeinschaftsdienstes notwendigen Konsummaterialien, unter Vorbehalt der Ausnahmen in Art. 9, Ziffer 1, Absatz 2.

2. Die für den Fahr- und Zugsdienst der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen erforderlichen Konsummaterialien, sowie die Bureauaterialien für das gesamte Personal dieser Verwaltung, werden von der letztern selbst geliefert. In Bedarfsfällen wird jedoch die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn dem Personal der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen solche Materialien ausnahmsweise verabfolgen lassen gegen Berechnung der Selbstkosten.

3. Ebenso wird die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn, soweit ihr dies die Einrichtungen im Bahnhof Basel und ihr Personalbestand daselbst gestatten, auf besonderes Verlangen allfällige unaufschiebbare Reparaturen an Lokomotiven und Wagen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, sowie an den der Kaiserlichen Generaldirektion zu ausschließlicher Benützung überlassenen Bahnanlagen, gegen angemessene Vergütung der Kosten ausführen lassen.

4. Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn übernimmt auch, soweit ihr dies möglich ist, die Wasserdarstellung für die Lokomotiven und Wagen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu den Selbstkosten und mit monatlicher Rechnungsstellung.

V. Entschädigung für die Verpachtung der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof, sowie für die Benützung des Lokomotivdepots an der Binningerstrasse.

Art. 15.

1. Die Entschädigung, welche die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen der Schweizerischen Centralbahn für die Verpachtung der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof und für die Benützung des Lokomotivdepots an der Binningerstrasse und der dazu gehörenden Anlagen zu bezahlen hat, wird festgesetzt wie folgt.

Die Kaiserliche Generaldirektion bezahlt:

A. bis zum 31. März 1902:

- a. den Zins zu 5 % von dem Fr. 2,100,000 betragenden Anlagekapital der alten, verlassenen Zufahrtslinie, sowie des ihr zu ausschließlicher Benützung überlassenen alten Lokomotivdepots beim Viadukt;
- b. den Zins zu $4\frac{1}{2}$ % von den Anlagekosten der neuen Bahnstrecke nach Abzug des Beitrages des Kantons Basel-Stadt an diese Kosten, sowie des Erlöses aus dem Oberbau etc. der alten, verlassenen Zufahrtslinie;
- c. den Zins zu $4\frac{1}{2}$ % von dem Mehrwert des ihr im neuen Bahnhof zu ausschließlicher Benützung überlassenen Lokomotivdepots an der Binningerstrasse und der dazu gehörenden Anlagen über den Wert der Depotanlagen des alten Bahnhofes hinaus;

B. vom 1. April 1902 an:

den Zins zu $4\frac{1}{2}$ % von den gesamten unter A. a. b. und c. hiervor bezeichneten Anlagekosten.

2. Für den Beitrag des Kantons Basel-Stadt ist maßgebend das „Übereinkommen zwischen dem Regierungsrate

des Kantons Basel-Stadt und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn betreffend die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel⁴, vom 31. Juli 1897, laut welchem dem Kanton Basel-Stadt das Terrain der alten Zufahrtslinie mit Inbegriff des Birsigviadukts zu Eigentum abgetreten wird.

3. Die Verzinsung der Anlagekosten der neuen Bahnstrecke, sowie des Mehrwertes des neuen Lokomotivdepots und der dazu gehörenden Anlagen über den Wert der Depotanlagen des alten Bahnhofes hinaus, beginnt mit dem Tage der Einführung der Personenzüge dieser Strecke in den vertieften provisorischen Personenbahnhof. Bis zu diesem Zeitpunkte werden die Bauzinse zu $4\frac{1}{2}\%$ der neuen Anlagekosten zum Baukapital geschlagen.

4. Bei der Berechnung des für die Verzinsung maßgebenden Anlagekapitals der verpachteten Bahnstrecke, sowie des Mehrwertes der neuen Depotanlagen, werden außer den effektiven Baukosten die bei der Verwaltung der Centralbahn üblichen Zuschläge für Bauleitung und allgemeine Verwaltung in Rechnung gebracht.

5. Die von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen im Sinne des letzten Absatzes von Art. 1 des Vertrages zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, vom 15. Juli 1873, gemachten Aufwendungen sind derselben vertragsgemäß zurückzuerstatten, soweit die betreffenden Anlagen von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen aufgegeben werden. Die Bezifferung dieser Aufwendungen bleibt besonderer Verständigung vorbehalten.

6. Wenn einzelne der in gegenwärtigem Artikel (Ziffer 1) aufgeführten Anlagen im Einverständnis beider Verwaltungen beseitigt werden, ohne daß ein Ersatz statt-

findet, so wird das von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu verzinsende Anlagekapital um den Wert des Altmaterials, abzüglich der Abbruchkosten, vermindert, wobei davon ausgegangen wird, daß der Abbruch auf Kosten der Centralbahn erfolgt und dieser die Altmaterialien zufallen.

7. Über die Entschädigung, welche die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen für die Verzinsung der Anlagekosten der ihnen verpachteten Bahnstrecke, sowie der ihnen zu ausschließlicher Benützung überlassenen Depotanlagen zu leisten haben, wird die Centralbahn der Kaiserlichen Generaldirektion monatlich Rechnung stellen.

8. Die Zahlung bzw. Verrechnung dieser Entschädigung erfolgt je auf Ende eines Vierteljahrs.

VI. Entschädigung für die Mitbenützung des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann.

Art. 16.

Grundsatz.

1. Die Entschädigung, welche die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen für die Mitbenützung des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann gemäß Art. 2, Ziffer 1, dieses Vertrages der Schweizerischen Centralbahn, als Eigentümerin dieser Anlagen, zu bezahlen hat, besteht:

- a. in einem Beitrag an die Verzinsung der Anlagekosten;
- b. in einem Beitrag an die Betriebs- und Unterhaltungskosten.

2. Für die Berechnung dieser Beiträge werden der Hauptbahnhof und die Güterstation St. Johann als ein zusammengehörendes Ganzes betrachtet.

Art. 17.

Verzinsung des Anlagekapitals.

1. Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bezahlt:

A. a. für die Zeit vom Inkrafttreten dieses Vertrages an bis und mit 31. März 1902 von den 5 %igen Zinsen des Anlagekapitals des alten Bahnhofes (Personenbahnhof und Rangierbahnhof Wolf), welches auf 30. September 1900 Fr. 8,988,600. 97 betrug,

b. für die Zeit von den in Ziffer 9 dieses Artikels bezeichneten Tagen an, soweit sie in die Zeit vor dem 1. April 1902 fallen, bis und mit 31. März 1902 von den $4\frac{1}{2}$ % Zinsen der Kosten der neuen Anlagen, nach Abzug der Beiträge des Kantons Basel-Stadt,

B. für die Zeit vom 1. April 1902 an von den zu $4\frac{1}{3}$ % berechneten Zinsen:

a. des Anlagekapitals des alten Bahnhofes,

b. der Kosten der neuen Anlagen, und zwar, soweit dieselben erst nach dem 1. April 1902 dem Betriebe übergeben werden, von den in Ziffer 9 bezeichneten Tagen an, nach Abzug der Beiträge des Kantons Basel-Stadt und der Erlöse aus den beim Umbau gewonnenen Altmaterialien,

denjenigen Bruchteil, welcher sich je für einen Monat ergibt aus dem Verhältnis der Zahl aller von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Basel eingeführten und ausgeführten Wagenachsen, mit Ausschluß der Achsen der leeren Güterwagen, zur Gesamtzahl der von allen den Bahnhof Basel mitbenützenden Verwaltungen eingeführten und ausgeführten Wagenachsen, mit Ausschluß der Achsen der leeren Güterwagen.

2. Hierbei werden die Achsen derjenigen Güterwagen, welche im Hauptbahnhof oder auf der Güterstation St. Johann beladen oder entladen werden, anderthalbfach gerechnet.

3. Die über die Basler Verbindungsbahn laufenden Wagenachsen werden in gleicher Weise gezählt und gerechnet wie diejenigen der übrigen Bahnen.

4. Bei der Berechnung der Achsenzahl eines Monats findet eine Abrundung auf je 100 Wagenachsen in der Weise statt, daß weniger als 50 Wagenachsen gar nicht, 50 und mehr dagegen für 100 gerechnet werden.

5. Die Zählung der Wagenachsen erfolgt grundsätzlich: im Verkehr mit Deutschland via Elsaß-Lothringen und weiter:

a. bei den Personenzügen im Hauptbahnhof,

b. bei den Güterzügen auf der Güterstation St. Johann; im Verkehr mit der Schweiz und weiter:

bei den Personen- und Güterzügen im Hauptbahnhof, ohne Rücksicht darauf, ob die Güterwagen im Hauptbahnhof oder auf der Güterstation St. Johann behandelt werden.

Wagen, welche beide Stationen durchlaufen, werden somit bei der einen Station als einlaufende, bei der andern als auslaufende gezählt.

6. Zu Lasten der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen werden demgemäß gezählt:

a. die Wagenachsen ihrer im Hauptbahnhof einlaufenden und auslaufenden Personenzüge;

b. die Wagenachsen ihrer von St. Ludwig her in der Güterstation St. Johann einlaufenden und der von dieser Station nach St. Ludwig auslaufenden Güterzüge.

7. Zu Lasten der den Bahnhof Basel mitbenützenden schweizerischen Eisenbahnen werden gezählt die Wagenachsen ihrer von der Schweiz, bzw. von der Station Basel Badische Bahn im Hauptbahnhof einlaufenden und der von

diesem in der Richtung nach der Schweiz, bzw. nach der Station Basel Badische Bahn auslaufenden Personen- und Güterzüge.

8. Die Achsen der ausschließlich den Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof Basel loco und der Güterstation St. Johann loco vermittelnden beladenen Wagen werden zu Lasten der Schweizerischen Centralbahn, aber nur im Hauptbahnhofe, gezählt.

9. Die Verzinsung der neuen Anlagekosten beginnt grundsätzlich mit dem Tage, an welchem die betreffenden neuen oder umgebauten Bahnhofteile und Objekte der gemeinschaftlichen Benützung übergeben werden:

- a. für die Kosten der Erstellung des provisorischen vertieften Personenbahnhofes, inklusive die Kosten des sogenannten Vorprovisoriums, mit dem Tage, an welchem derselbe dem Betriebe übergeben wird;
- b. für die Kosten des weitem Umbaues des Personenbahnhofes mit dem Tage, an welchem der Betrieb im definitiven vertieften Bahnhof eröffnet wird;
- c. für die Kosten der I. Bauperiode des Umbaues des Güter- und Rangierbahnhofes ausnahmsweise mit dem 1. Oktober 1900;
- d. für die Kosten der II. Bauperiode des Umbaues des Güter- und Rangierbahnhofes mit Vollendung des Umbaues;
- e. für die Kosten der Güterstation St. Johann mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Betrieb.

10. Die Festsetzung des für die Verzinsung maßgebenden neuen Anlagekapitals erfolgt successive nach vollendeter Abrechnung über den Neubau und den Umbau der einzelnen Bahnhofteile auf Grundlage der bezüglichen Bauabrechnungen. Dabei werden, außer den effektiven Baukosten, die bei der Verwaltung der Centralbahn üblichen

Zuschläge für Bauleitung und allgemeine Verwaltung und bis zum Beginn der Verzinsung die Bauzinse zu $4\frac{1}{8}\%$ in Rechnung gebracht. Soweit bis zu den in Ziffer 9 bezeichneten Tagen die Festsetzung der Anlagekapitalien nicht erfolgt ist, werden die Auslagen der Centralbahn für die betreffenden Bauten monatlich in die Gemeinschaftsrechnungen eingesetzt und von der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen mitverzinst.

Art. 18.

Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Der Beitrag der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen an die gemeinsamen Bahnhofskosten für Betrieb und Unterhaltung der gemeinschaftlich benützten Anlagen wird nach dem gemäß Art. 17 ermittelten Verhältnis der Zahl der Wagenachsen festgesetzt und berechnet. In die gemeinsamen Bahnhofskosten werden eingestellt die statutarischen Beiträge, welche die Centralbahn für das Gemeinschaftspersonal an die Hilfskasse der Beamten und an die Krankenkasse der ständigen Arbeiter leistet.

Art. 19.

Einnahmen.

1. Alle Einnahmen, welche erzielt werden durch die Vermietung einzelner Teile des gemeinschaftlichen Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann, wie z. B. durch Vermietung von Lagerplätzen, Wohnungen, Restaurationen, oder durch die Gestattung der Aushängung von Geschäftsauffichen, des Verkaufs von Drucksachen und sonstigen Artikeln, oder in ähnlicher Weise, sind, soweit dieselben aus der Benützung von Gebäuden und Grundstücken herrühren, von den Zinsen des Anlagekapitals, und, soweit sie aus dem Betriebe und der Unterhaltung herrühren, von den

Betriebs- und Unterhaltungskosten jeweilen vor der Reparation in Abzug zu bringen.

2. Für die Verteilung der für gemeinschaftliche Rechnung erhobenen Lokalspesen ist ebenfalls das gemäß Art. 17 ermittelte Verhältnis der eingeführten und ausgeführten Wagenachsen maßgebend.

Art. 20.

Rechnungsstellung und Zahlung.

1. Über die Beiträge der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen an die Verzinsung des Anlagekapitals und an die Betriebs- und Unterhaltungskosten wird die Centralbahn der Kaiserlichen Generaldirektion monatlich Rechnung stellen.

2. Die Zahlung bzw. Verrechnung dieser Beiträge erfolgt je auf Ende eines Monats.

3. Über die Kosten für aushülfsweise Lieferung von Materialien, sowie für Reparaturen an Fahrzeugen und Bahnlagern im Sinne von Art. 14 wird seitens der Schweizerischen Centralbahn jeweilen besonders Rechnung gestellt. Solche Rechnungen werden nach erfolgter Prüfung durch die Kaiserliche Generaldirektion sofort bezahlt.

VII. Haftpflicht in Schadensfällen.

A. Schaden innerhalb des Gemeinschaftsgebietes.

Art. 21.

Grundsatz.

1. Aller auf den der gemeinschaftlichen Benützung dienenden Anlagen des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann entstehende Schaden, betreffe derselbe Bahnanlagen, Personen, Betriebsmaterial, Transportgegenstände (Verschleppungen inbegriffen) oder andere Sachen, sei er

durch Verbrechen, Fahrlässigkeit oder Zufall veranlaßt worden, fällt zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung.

2. Vorbehalten bleiben die in den Art. 22 bis 25 dieses Vertrages enthaltenen Ausnahmen.

Art. 22.

Verschulden des eigenen Personals.

Entsteht einer Verwaltung Schaden durch Verschulden des von ihr für ihren eigenen Stations- und Abfertigungsdienst im Hauptbahnhofe oder auf der Güterstation St. Johann angestellten Personals, so fällt der Schaden zu Lasten dieser Verwaltung.

Art. 23.

Unfälle von Personal.

Für Unfälle von Personal, welches für die besondern, nicht zum Gemeinschaftsdienst gehörenden Verrichtungen einer einzelnen Verwaltung verwendet wird, übernimmt letztere die ausschließliche Verantwortlichkeit, ohne Rücksicht auf etwa vorliegendes Verschulden dritter Personen.

Art. 24.

Brandschaden.

1. Bezüglich des Brandschadens haftet die Gemeinschaft für allen Schaden, welcher die der gemeinschaftlichen Benützung dienenden Bahnanlagen des Hauptbahnhofes und der Güterstation St. Johann, sowie die nicht in Wagen verladenen Transportgegenstände betrifft.

Die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn wird diese Objekte versichern und die dafür zu bezahlenden Prämien in die gemeinschaftliche Betriebsrechnung einstellen.

2. Dagegen hat jede Verwaltung den Brandschaden für sich allein zu tragen, welcher die Transportgegenstände

betrifft, die in den von ihr zugeführten oder abzuführenden Wagen verladen sind.

3. Was den an Rollmaterial entstehenden Brandschaden betrifft, so gelten für die Wagen die Bestimmungen des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenützung im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Den an anderem Rollmaterial entstehenden Brandschaden hat diejenige Verwaltung zu vertreten, welche dieses Material in ihren Zügen einführt oder ausführt.

Art. 25.

Schaden an Transportgegenständen.

1. Die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen hat die Reklamationen, welche sich auf den einzig durch ihre Bahnen vermittelten Verkehr beziehen, auch allein zu behandeln. Dagegen behandeln die schweizerischen Bahnen allein die Reklamationen aus dem von ihnen vermittelten Verkehr mit Basel und der Güterstation St. Johann, insbesondere also auch aus den gemäß Art. 31, Ziffern 1 und 4, von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen für sie bewirkten Transporten.

2. Entschädigungen für Transportgegenstände (Verschleppungen inbegriffen) fallen nur insoweit zu Lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung,

- a. als sie nicht nach anderweitigen, in den direkten Verkehren getroffenen Abmachungen von den am Transport beteiligten Verwaltungen zu tragen sind,
- b. als sie den Betrag von Fr. 20 übersteigen.

B. Schaden ausserhalb des Gemeinschaftsgebietes.

Art. 26.

1. Der bei Ausübung des Gemeinschaftsdienstes außerhalb der Grenzen der der gemeinschaftlichen Benützung

dienenden Bahnhofanlagen entstehende Schaden ist dem auf dem gemeinschaftlichen Bahnhofgebiet vorkommenden Schaden gleichzustellen und gleich wie dieser zu behandeln.

2. Im übrigen fällt der auf einer von der Bahngemeinschaft ausgenommenen Anlage entstehende Schaden zu Lasten derjenigen Verwaltung, welche diese Anlage benützt.

3. Betreffend speciell den auf der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof entstehenden Schaden wird folgendes vereinbart:

- a. Aller Schaden, welcher beim Betrieb dieser Strecke, sei es infolge Verschuldens, sei es infolge Zufalls, entsteht, fällt den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zur Last, mit Ausnahme der hiernach sub *b* und *c* genannten Fälle.
- b. Schäden an Transportgegenständen, welche bei den in Art. 31, Ziffern 1 und 4, dieses Vertrages vorgesehenen Transporten entstehen, fallen ohne Rücksicht auf etwaiges Verschulden zu Lasten derjenigen schweizerischen Verwaltung, die in der Güterstation St. Johann als versendende oder empfangende anzusehen ist.
- c. Allfälliger Schaden an der verpachteten Bahnstrecke und den dazu gehörenden Anlagen, welcher durch höhere Gewalt oder infolge eines Krieges entsteht, fällt nicht der Pächterin, sondern der Schweizerischen Centralbahn zur Last.

C. Gemeinsame Bestimmungen.

Art. 27.

Schadensbeteiligung.

Soweit in Schadensfällen Bahnpersonal zu ganzem oder teilweisem Ersatz des eingetretenen Schadens herbeigezogen

werden kann, hat die Verwaltung, welcher dieses Personal unterstellt ist, gemäß der bei ihr bestehenden Übung die Beteiligungsquote festzusetzen, welche am Schadensbetrag in Abzug zu bringen ist.

Eine gegenseitige Haftbarkeit der beiden Verwaltungen für ihre Angestellten besteht dagegen nicht.

Art. 28.

Gütliche Abfindung.

In allen auf Rechnung der Gemeinschaft zu erledigenden Schadensfällen ist diejenige Verwaltung, welche den Schaden Dritten gegenüber zu vertreten hat, zu gütlicher Abfindung bis auf den Betrag von Fr. 10,000 Kapital oder einer entsprechenden Rente berechtigt.

Für Bewilligung einer höhern Entschädigung ist die Zustimmung der mitbeteiligten Bahnen einzuholen.

VIII. Tarifarische Bestimmungen.

Art. 29.

Grundsätze.

1. Für Frachtgüter aller Art von und nach der Güterstation St. Johann werden die Transporttaxen den Taxen für Basel Centralbahnhof gleichgestellt, und zwar sowohl im Verkehr mit der Schweiz als im Verkehr mit Deutschland.

Maßgebend sind somit für die Güterstation St. Johann die für Basel Centralbahnhof sich ergebenden Sätze, sei es, daß dieselben auf Grund der effektiven Distanz berechnet werden können, sei es, daß sie wegen der Konkurrenz anderer Routen unter die normalen Taxen ermäßigt werden müssen.

Die für diese Gleichstellung allfällig erforderliche Zustimmung der beidseitigen Aufsichtsbehörden gilt mit der Ratifikation dieses Vertrages als erteilt.

2. Für den Eilgutverkehr wird die Güterstation St. Johann bis auf weiteres nicht eröffnet.

3. Bei Viehsendungen in gewöhnlicher Fracht von den über Basel Centralbahnhof hinaus gelegenen Stationen nach der Güterstation St. Johann und umgekehrt wird außer der für Basel Centralbahnhof bestehenden Fracht eine Überfuhrgebühr erhoben, deren Höhe in den Tarifen festgesetzt wird. Diese Überfuhrgebühr fällt den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu (vgl. Art. 31, Ziffer 2). Die Wagenachsen dieser Transporte werden nur im Hauptbahnhof gezählt, und zwar zu Lasten der schweizerischen Bahnen.

4. Abgesehen von den dem internationalen Frachtrecht unterworfenen Transporten gilt der Verkehr der beiden Basler Stationen (Bahnhof Basel und Güterstation St. Johann) mit deutschen Stationen als interner deutscher Verkehr, und es sind für denselben die betreffenden deutschen reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Tarife maßgebend; dagegen ist der Verkehr der beiden genannten Basler Stationen unter sich sowohl, als mit den übrigen schweizerischen Stationen als schweizerischer Verkehr den schweizerischen reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Tarifen unterworfen.

5. Der Verkehr von Gütern und Vieh zwischen dem Hauptbahnhof loco und der Güterstation St. Johann loco wird von der Centralbahn abgefertigt und behandelt, mit Ausnahme der Transportleistung, welche die Reichseisenbahnen besorgen.

Art. 30.

Taxverteilung.

1. Die Taxverteilung findet in bisheriger Weise statt, d. h. es werden die deutschen Anteile bis Hauptbahnhof der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-

Lothringen, die schweizerischen Anteile bis Hauptbahnhof den betreffenden schweizerischen Verwaltungen zugeschieden, gleichviel, ob die Sendungen im Hauptbahnhof oder in der Güterstation St. Johann aufgegeben, beziehungsweise abgeliefert werden.

2. Die Taxen für Sendungen von Basel St. Johann loco nach über die Station Basel Centralbahnhof hinaus gelegenen Stationen, sowie die Taxen für Sendungen ab diesen Stationen nach Basel St. Johann loco fallen ausschließlich den schweizerischen Bahnen zu.

3. Die Taxen aus dem Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof loco und der Güterstation St. Johann loco fallen ausschließlich der Schweizerischen Centralbahn zu.

Art. 31.

Güter- und Viehtransport auf der Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof.

1. Der Transport der von der Güterstation Basel St. Johann loco nach über die Station Basel Centralbahnhof hinaus gelegenen Stationen, sowie der von diesen Stationen nach der Güterstation Basel St. Johann loco gehenden Güter und Tiere wird auf der Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und der Güterstation St. Johann von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen besorgt.

2. Für diese Transportleistung, soweit sie Güter betrifft, bezahlt die Bahnhofsgemeinschaft der Kaiserlichen Generaldirektion eine Entschädigung von 25 Cts. per Tonne, worüber je auf Ende eines Monats Rechnung zu stellen ist. Von dieser Entschädigungsleistung sind jedoch diejenigen Güter befreit, welche mittelst der Bahn nach der Güterstation Basel St. Johann gelangen und daselbst nachweislich in unveränderter Ladung mit neuem Frachtbrief weiter versandt werden. Für den Transport von Tieren wird den

Reichseisenbahnen die in Art. 29, Ziffer 3, erwähnte Überfuhrgebühr zugewiesen.

3. Über die Organisation der Überfuhr von Vieh wird besondere Verständigung vorbehalten.

4. Der Transport von Gütern und Tieren zwischen dem Hauptbahnhof loco und der Güterstation St. Johann loco wird von den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen besorgt. Für diese Transporte bezahlt die Schweizerische Centralbahn den Reichseisenbahnen eine Entschädigung von einem Drittel der zur Erhebung gelangenden Taxen.

IX. Schlussbestimmungen.

Art. 32.

Vertretung der übrigen Gemeinschaftsverwaltungen durch die Centralbahn.

Der Kaiserlichen Generaldirektion gegenüber vertritt die Schweizerische Centralbahn die an der Gemeinschaft in Basel mitbetheiligten anderen Verwaltungen dergestalt, daß, wo durch diesen Vertrag Rechte und Pflichten begründet werden, der Kaiserlichen Generaldirektion gegenüber die Schweizerische Centralbahn allein und selbständig be-rechtigt und verpflichtet ist.

Demgemäß hat auch die Verwaltung der Centralbahn allein und selbständig die Mitbenützungsverhältnisse gegen-über anderen Verwaltungen zu beordnen.

Art. 33.

Beginn und Dauer des Vertrages.

1. Der gegenwärtige Vertrag tritt in Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der neuen Bahnstrecke St. Johann—Hauptbahnhof, soweit sich aus demselben und aus dem Stand der Umbauarbeiten nicht ein früherer oder späterer Beginn der Wirksamkeit ergibt. In Bezug auf

die gegenwärtig dem Betriebe noch nicht übergebenen Objekte, namentlich die Güterstation St. Johann, den provisorischen vertieften Personenbahnhof Basel, den neuen definitiven Personenbahnhof Basel u. s. w., beginnt die Wirksamkeit dieses Vertrages jeweilen mit dem Tage, an welchem diese Objekte dem Betriebe übergeben werden.

2. Der Vertrag wird mit Gültigkeit bis 31. März 1906 fest abgeschlossen und bleibt von da an weiter in Kraft, sofern er nicht mit einjähriger Frist, zum erstenmal vor dem 1. April 1905, von einem der beiden Kontrahenten gekündigt wird.

3. Im Falle der Kündigung erlischt er stets mit dem Ablauf des auf die Kündigung folgenden vollen Vertragsjahres, also stets nur mit dem 31. März.

Art. 34.

Bisherige Vereinbarungen.

Durch den gegenwärtigen Vertrag werden folgende Vereinbarungen zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen aufgehoben:

1. der Vertrag vom 15. Juli 1873, betreffend den Betrieb der Strecke vom Centralbahnhof Basel bis zur Landesgrenze bei St. Ludwig und die Mitbenützung des Bahnhofes Basel;
2. das Protokoll vom 6. November 1873, betreffend Wagenübernahme und Übergabe, nebst den zugehörigen „Ergänzungen und Erläuterungen“;
3. die Übereinkunft vom 25. November und 27. Dezember 1873, betreffend den Rollfuhrdienst;
4. die Vereinbarung vom 31. Juli und 12. August 1881, betreffend Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und die Beseitigung solcher;

5. der Anhang vom 14./18. März 1884 zum Vertrag vom 15. Juli 1873;
6. der Anhang vom 19. April/8. Mai 1884 zum Vertrag vom 15. Juli 1873;
7. das Abkommen vom 20. April 1886, betreffend die gemeinsame Benützung des Bahnhofes Basel;
8. der Anhang vom 25. Juli/19. August 1887 zum Vertrag vom 15. Juli 1873;
9. der Anhang vom 8./17. Mai 1889 zum Vertrag vom 15. Juli 1873;
10. der Anhang vom 9. März 1892 zum Vertrag vom 15. Juli 1873.

Art. 35.

Entscheidung von Streitigkeiten.

1. Falls über die Auslegung oder die Anwendung des gegenwärtigen Vertrages Streitigkeiten entstehen sollten, werden dieselben, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 30,000 hat, dem Schweizerischen Bundesgerichte, als einziger Instanz, andernfalls aber einem Schiedsgerichte zum endgültigen Entscheide unterstellt.

2. Zu diesem Schiedsgericht ernennt jede der beiden vertragschließenden Verwaltungen innerhalb 6 Wochen nach schriftlicher Aufforderung der Gegenpartei einen Schiedsrichter. Erfolgt die Ernennung nicht innerhalb jener Frist, so hat die säumige Partei ihr Ernennungsrecht verwirkt und der andere Schiedsrichter entscheidet selbständig. Lehnt ein ernannter Schiedsrichter ab, so läuft zur Ernennung eines andern die sechswöchige Frist von dem Tage, an welchem die Ablehnung der ernennenden Verwaltung bekannt geworden ist. Können sich die beiden Schiedsrichter nicht einigen, so haben sie einen Obmann zu wählen, dessen Entscheidung endgültig ist. Kommt keine Einigung über die Wahl des Obmanns zu stande, so ernennt diesen das Schweizerische Bundesgericht.

Art. 36.

Ratifikationsvorbehalte.

Für den gegenwärtigen Vertrag wird seitens der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen die Ratifikation durch den Herrn Chef des Reichsamtes für Verwaltung der Reichseisenbahnen, und seitens des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn die Ratifikation durch die kompetenten schweizerischen Behörden vorbehalten.

Dieser Vertrag ist samt vier Vertragsplänen doppelt ausgefertigt, von beiden kontrahierenden Parteien unterzeichnet und jeder derselben in je einem Exemplare zugestellt worden.

Basel und Straßburg, den 2. Dezember 1901.

*Für das Direktorium
der Schweizerischen Centralbahn:*

Heusler. Oberer.

*Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen:*

Wackerzapp.

**Vertrag zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel, einerseits,
und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu
Straßburg, anderseits, über 1. die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der
Güte...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.04.1902
Date	
Data	
Seite	738-777
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 017

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.