

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Centralbahngesellschaft und der kaisl. deutschen Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnstrecke vom Centralbahnhof Basel bis zur deutschen Grenze bei St. Louis.

(Vom 15. Juli 1873.)

Zwischen

dem Directorium der schweizerischen Centralbahn zu Basel

einerseits,

**und der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen
in Elsass-Lothringen zu Strassburg**

andererseits,

ist folgender Vertrag abgeschlossen worden.

Artikel 1.

Das Directorium der schweizerischen Centralbahn überträgt hiedurch vom 1. Januar 1873 ab die Verwaltung und den Betrieb auf der 3490 Meter langen Eisenbahnstrecke von dem Centralbahn-

hofe Basel bis zur deutschen Grenze bei St. Louis an die kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, und diese übernimmt die Besorgung derselben im Sinne der einschlägigen Koncessions- und jeweiligen Gesezesbestimmungen, sowie unter den nachfolgenden speziellen Bedingungen.

Der Punkt, welcher in dieser Hinsicht als Grenzpunkt zwischen dem Bahnhofe Basel und der abgetretenen Streke gilt, ist auf dem beiliegenden Plane mit x bezeichnet und liegt ungefähr in der Mitte des südlichen Widerlagers des Birsigviaduktes.

Die kaiserliche Generaldirection sorgt für die gehörige Unterhaltung dieser Streke, für fortdauernden guten Zustand und rechtzeitige Erneuerung derselben. Ueber deren Zustand bei der Uebergabe und denjenigen der darauf befindlichen Bahnanlagen, als: Signale, Wärter- und Telegraphenbuden und dergl., wird spätestens bis zum 31. August 1873 eine Verhandlung durch beiderseitige Kommissarien aufgenommen werden, welche für die etwaige Rückgabe der Streke in qualitativer und quantitativer Hinsicht maßgebend sein soll.

Etwaige Schäden an der Bahn nebst Zubehör, welche durch höhere Gewalt oder durch Krieg entstehen, fallen der schweizerischen Centralbahn als Eigenthümerin zur Last.

Die kaiserliche Generaldirektion übernimmt die Bewachung dieser Bahnstrecke und die Ausübung der Bahnpolizei auf derselben.

Die schweizerische Centralbahn wird der kaiserlichen Generaldirektion die sämmtlichen über die Handhabung der Bahnpolizei erlassenen und noch ergehenden gesezlichen Bestimmungen, soweit sie auf diese Streke Anwendung finden, stets rechtzeitig mittheilen.

Sollten auf Grund der einschlägigen Koncessionen später neue Anlagen auf oder an der Bahn verlangt und von der kaiserlichen Generaldirektion ausgeführt werden, so hat die schweizerische Centralbahn bei Auflösung dieses Vertrages der Erstern die dafür aufgewendeten Kosten zu ersetzen. Die kaiserliche Generaldirektion wird auch diese neuen Anlagen in fortdauernd gutem Zustande erhalten.

Artikel 2.

Die kaiserliche Generaldirektion bezieht alle aus dem Betriebe sich ergebenden Einnahmen und bringt ihre Tarife und Reglemente auf dieser Streke selbstständig zur Anwendung.

Sie wird dem internationalen Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich via Basel-Belfort alle Aufmerksamkeit schenken,

der Bildung von direkten, unbeschwerten Tarifen zustimmen und in dieselben keine höhern Einheitssätze einrechnen, als in ihrem Lokaltarife enthalten sind.

Ebenso fallen ihr alle Nutzungen zu, welche sich sonst aus der Verwaltung der Streke ergeben, namentlich auch die Pachtgelder aus dem Ertrage der Böschungen.

Alle Entschädigungen, welche in Bezug auf den Betrieb auf dieser Streke, sei es in Folge Verschuldens, sei es in Folge von Zufall zu bezahlen sein werden, fallen der kaiserlichen Generaldirektion zur Last. Deßgleichen trägt sie die etwa auf diese Streke fallenden Steuern und sonstigen Staats- und Gemeindelasten.

Die Ansprüche, welche noch aus dem Grunderwerb und dem Bau der Bahn, insbesondere auch aus der durch den Bahnbau herbeigeführten Veränderungen der Wege- und Vorfluthverhältnisse geltend gemacht werden sollten, hat die schweizerische Centralbahn zu vertreten.

Artikel 3.

Die schweizerische Centralbahn räumt der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ferner die Mitbenutzung des Bahnhofes in Basel unter nachfolgenden nähern Bestimmungen ein:

Diejenigen Theile des Bahnhofes, welche der ausschließlichen Benutzung des einen oder andern Contrahenten vorbehalten bleiben, sind in dem, eine Beilage dieses Vertrages bildenden Plane besonders bezeichnet, und zwar bleibt der kaiserlichen Generaldirektion derjenige Theil vorbehalten, auf welchem sich die Locomotivremise der französischen Ostbahn befindet und welcher blau eingezeichnet ist, während sich das Directorium der schweizerischen Centralbahn die roth eingezeichneten Theile zu spezieller Benutzung reservirt.

Alle übrigen Anlagen, Bauten und Einrichtungen werden als solche betrachtet, welche der gemeinschaftlichen Benutzung dienen.

Ueber die Zuteilung der für die Besorgung des Personen-, Gepäk- und Güterdienstes jedem Contrahenten zu ausschließlicher Benutzung angewiesenen Räumlichkeiten nebst Inventar findet besondere Verständigung statt, doch wird grundsätzlich der kaiserlichen Generaldirektion das Recht eingeräumt, diejenigen Räume zu ausschließlicher Benutzung zu verlangen, welche ehemals die französische Ostbahn für den betreffenden Dienst inne hatte.

Artikel 4.

Würden in der Folge Erweiterungen des Bahnhofes Basel, worunter speziell auch die Anlage eines neuen projektirten Güterbahnhofes verstanden ist, oder neue für Erleichterung des Bahnbetriebes zweckmäßig erachtete Anlagen, oder die Ausführung neuer Bauten und Einrichtungen zu gemeinsamer Benutzung auf demselben erforderlich werden, so führt die Centralbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes dieselben auf ihre Kosten aus. Die aufgewendeten Selbstkosten werden dem Anlagekapital hinzugeschlagen und ihr nach den im Artikel 10, Littera b dieses Vertrages enthaltenen Bestimmungen verzinst. Ueber die Nothwendigkeit solcher Bauten, sowie der Vermehrung und Verbesserung der Einrichtungen, entscheidet die schweizerische Centralbahn im Einvernehmen [mit der kaiserlichen Generaldirektion.

Die Kosten derjenigen Bauten und Einrichtungen, welche dem ausschließlichen Gebrauche eines der beiden Contrahenten oder einer andern in den Bahnhof einmündenden Bahn zu dienen bestimmt sind, werden ausschließlich von derjenigen Verwaltung getragen resp. verzinst, zu deren Gebrauch sie hergestellt oder von der sie benutzt werden.

Artikel 5.

Die kaiserliche Generaldirektion wird auf dem Bahnhofe der Centralbahn ihre selbstständige Güter-, Eilgut-, Personen- und Gepäck-Expedition incl. des Kassendienstes, sowie eine besondere Telegraphenstation mit ihren eigenen Beamten haben, und ihre Züge werden nach dem gemeinsam festzustellenden Fahrplane in den Bahnhof ein- und aus demselben auslaufen, der Stationsdienst jedoch, d. h. der gesammte äußere und der sogenannte Hallendienst, die mit der Empfangnahme und Abgabe etc. der Güter und des Gepäcks verbundenen Manipulationen, das Rangiren und Componiren der Züge, sowie deren Abfertigung u. s. w. wird von der schweizerischen Centralbahn besorgt. Es soll sonach nur ein von dieser angestelltes und besoldetes Arbeiterpersonal auf dem Bahnhofe bestehen.

Die schweizerische Centralbahn wird dafür sorgen, daß für den Dienst der Reichsbahnen stets die geeignete Anzahl Arbeiter und Vorarbeiter zur Verfügung gestellt werde. Diese Leute sind während der Dauer ihrer Verwendung für Zwecke der Reichseisenbahnen den dienstlichen Anordnungen der Beamten derselben Folge zu leisten verpflichtet.

Strafen werden von dem Directorium der schweizerischen Centralbahn nach Antrag der Reichsbahnverwaltung oder ihrer Organe verhängt werden.

Die Ab- und Zufuhr der aus Elsaß-Lothringen ankommenden oder dahin abgehenden Güter, die Besorgung der nöthigen Zollformalitäten, der Bezug der darauf haftenden Frachten und Spesen etc. ist Sache der kaiserlichen Generaldirektion und hat dieselbe die Reklamationen, welche sich auf den einzig durch ihre Bahn vermittelten Verkehr beziehen, auch allein zu vertreten.

Sie wird überhaupt in Basel Domizil nehmen, wo sie rechtlich belangbar ist.

Die kaiserliche Generaldirektion und das Directorium der schweizerischen Centralbahn behalten sich übrigens eine besondere Verständigung vor, betreffend die Uebergabe der Ab- und Zufuhr der Güter an einen und denselben Unternehmer und betreffend die übereinstimmende Festsetzung der Camionnagetaxen. Bis zum 1. August 1873 besorgt das Directorium diese Ab- und Zufuhr in bisheriger Weise und zu den bestehenden Taxen.

Die Ueberwachung des innern Dienstes der Reichsbahnen soll durch einen besondern Repräsentanten der kaiserlichen Generaldirektion geschehen, an welchen das Publikum und die Bediensteten der schweizerischen Centralbahn sich in allen (dienstlichen) Fällen wenden können und welcher dieselbe (kaiserliche Generaldirektion) auf dem Bahnhofe Basel vertritt.

Artikel 6.

Die sämtlichen Beamten der Reichsbahnen stehen ausschließlich unter der Disziplin der kaiserlichen Generaldirektion und haben ihre Anweisungen in Sachen des innern Dienstes allein von dieser, oder ihren Organen zu erhalten. Dagegen haben sie hinsichtlich des äußern Dienstes und der Bahnhofordnung den Anordnungen des Bahnhof-Inspectors der schweizerischen Centralbahn, beziehungsweise der Vorgesetzten und Stellvertreter desselben Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen gegen derartige Befehle werden durch die kaiserliche Generaldirektion nach Antrag des Directoriums der schweizerischen Centralbahn bestraft werden.

Artikel 7.

Der gesammte sogenannte Stationsdienst auf dem Bahnhofe Basel ist mit Ausnahme der im Artikel 11, Alinea 2 bezeichneten Geschäfte ein gemeinsamer, sowohl für die Züge in der Richtung

nach und von der Schweiz, als für die Züge nach und von Elsaß-Lothringen.

Die schweizerische Centralbahn übernimmt in Folge dessen für die kaiserliche Generaldirektion die Wahrnehmung des gesammten äußern Betriebes, einschließlich des Rangirdienstes.

Namentlich sind für die Zusammensetzung der nach Elsaß-Lothringen abgehenden Züge die daselbst geltenden Bestimmungen über die Sicherheit des Betriebes maßgebend.

Die kaiserliche Generaldirektion wird die jetzt gültigen Vorschriften dem Directorium der schweizerischen Centralbahn unverzüglich mittheilen und dasselbe von den später ergehenden stets rechtzeitig in Kenntniß setzen.

Das Fahr- und Locomotivpersonal der kaiserlichen Generaldirektion untersteht während seines Aufenthaltes auf dem Bahnhofe Basel in Bezug auf den äußern Dienst und die Bahnhofordnung dem Bahnhof-Inspektor der schweizerischen Centralbahn, beziehungsweise dessen Vorgesetzten oder Vertretern, und hat deren dienstlichen Anordnungen Folge zu leisten, auch die für den Bahnhof Basel gültige Signalordnung zu beobachten.

Das Directorium der schweizerischen Centralbahn wird zu dem Zwecke die kaiserliche Generaldirektion von den diesfallsigen Vorschriften stets in Kenntniß halten.

Das Stationspersonal hat den Bedürfnissen des Dienstes der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen die gleiche Aufmerksamkeit und Fürsorge zuzuwenden, wie demjenigen der schweizerischen Centralbahn.

Die Disziplinargewalt über das zur Ausübung des äußern Stationsdienstes verwendete Stationspersonal steht dem Directorium der schweizerischen Centralbahn ausschließlich zu.

Auf ein begründetes Verlangen der kaiserlichen Generaldirektion soll ein zu Klagen Anlaß gebender Angestellter bestraft und je nach Umständen vom gemeinschaftlichen Bahnhofdienst ausgeschlossen werden.

Artikel 8.

Die schweizerische Centralbahn übernimmt die Unterhaltung und die Erneuerung der auf dem Bahnhofe Basel befindlichen, zum gemeinschaftlichen Dienste benutzten Gebäude, Schienengeleise, Drehscheiben, Schiebebühnen, Krähne, Wasserkrähne, Pumpenwerke und sonstigen gemeinschaftlichen Anlagen. Auch die Unterhaltung der ausschließlich von der kaiserlichen Generaldirektion benutzten Be-

standtheile wird die schweizerische Centralbahn auf deren Antrag und Kosten besorgen, ebenso die Erneuerung von solchen.

Artikel 9.

Das Directorium der schweizerischen Centralbahn liefert die für Besorgung der von ihr übernommenen Dienstverrichtungen nothwendigen Materialien. Die für die Züge der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen erforderlichen Materialien werden von der Verwaltung der letztern selbst gestellt. Jedoch wird das Directorium der schweizerischen Centralbahn in Bedarfsfällen solche Materialien dem Personal der kaiserlichen Generaldirektion gegen Berechnung der Selbstkosten ausnahmsweise verabfolgen lassen, wie auch auf Verlangen etwaige unaufschiebbare Reparaturen an Maschinen und Wagen, soweit es mit Rücksicht auf die Einrichtungen im Bahnhof Basel möglich erscheint, gegen angemessene Vergütung ausführen lassen.

Die Centralbahn übernimmt auch, soweit ihr möglich, die Wasserlieferung für die Locomotiven der Reichsbahnen gegen vierteljährliche Rechnungsstellung.

Sie wird für ihre Lieferungen und Leistungen die Selbstkosten in Rechnung stellen.

Artikel 10.

Die von der kaiserlichen Generaldirektion für die laut diesem Vertrage erhaltenen Berechtigungen zu bezahlende Entschädigung wird wie folgt festgesetzt:

a. Bezüglich der Bahnstrecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Louis bis Bahnhof Basel, einschließlich der im Plane blau bezeichneten Abtheilung des letztern, auf welcher die ehemalige Locomotivremise der französischen Ostbahn steht und welche der ausschließlichen Benutzung der kaiserlichen Generaldirektion dient, 105,000 Franken jährlich, sage: Einhundert und fünftausend Franken.

b. Bezüglich der Mitbenutzung des gemeinsamen Bahnhofs Basel nebst Dependenzen gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages (also einschließlich der nach dem letzten Absatze des Artikel 3 jedem Kontrahenten zu ausschließlicher Benutzung für die Besorgung des Personen-, Gepäck- und Güterdienstes anzuweisenden Räumlichkeiten) jährlich zwei Fünftheile der fünfprozentigen Zinsen des jeweiligen Anlagekapitals des gemeinsamen Bahnhofs.

c. Die gemeinsamen Bahnhofskosten, d. h. die gesammten Betriebs- und Unterhaltungskosten des gemeinsamen Bahnhofs und

seiner Dependenzen werden bis zur Eröffnung der Verbindungsbahn zwischen dem schweizerischen Centralbahnhofe und dem rechtsrheinischen badischen Bahnhofe Basel derart repartirt, daß davon zwei Fünftheile der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, drei Fünftheile dagegen der schweizerischen Centralbahn zur Last fallen.

Mit der Eröffnung jener Verbindungsbahn jedoch reduziert sich der Seitens der kaiserlichen Generaldirektion an die schweizerische Centralbahn zu erstattende Theil der gemeinsamen Bahnhofskosten von zwei Fünftheilen auf ein Drittheil.

Sollten später fremde Bahnunternehmungen mit ihren Linien direkt in den Bahnhof Basel einmünden, so soll derjenige Betrag, welchen dieselben für die Mitbenutzung des gemeinsamen Bahnhofs Basel, sowohl an Verzinsung des Anlagekapitals, als auch an Bahnhofskosten beizutragen haben, von denjenigen Beträgen vorabgezogen werden, welche den Gegenstand der Repartition zwischen den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der schweizerischen Centralbahn bilden. Deßgleichen werden von den gemeinsamen Bahnhofskosten alle Erträge, welche durch die Vermietung oder Verpachtung einzelner Theile des gemeinsamen Bahnhofs, z. B. von Lagerplätzen, Dienstwohnungen, Restaurationen, oder durch die Gestattung zum Aushängen von Affichen, Verkauf von Druksachen und sonstigen Artikeln, oder in ähnlicher Weise erzielt werden, vor der Repartition in Abzug gebracht.

Die gesammten Kosten werden von der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn verauslagt. Der auf die kaiserliche Generaldirektion fallende Theil wird der erstern auf Liquidation vierteljährlich postnumerando erstattet.

Kosten für etwaige Reparaturen an dem Fahrmaterial der Reichseisenbahnen und an den der kaiserlichen Generaldirektion ausschließlich überwiesenen Bahnhofanlagen werden Seitens des Directoriums der schweizerischen Centralbahn besonders liquidirt und nach Prüfung durch die kaiserliche Generaldirektion unverzüglich honorirt.

Artikel 11.

Ueber die gegenseitige Wagenbenutzung, insbesondere über die Wagenübergabe und Uebnahme, den Lauf der Wagen jeder Verwaltung auf der andern Bahn; die Rücklieferfristen, die Haftpflicht für Beschädigungen u. s. w. wird ein besonderes Regulativ verabredet.

Die Controle und technische Prüfung der von einer auf die andere Bahn übergehenden Wagen, sowie die Heizung und Beleuchtung und das Schmieren der Maschinen und Wagen, gehört nicht zu dem gemeinsamen Bahnhofdienst, sondern wird von jeder Verwaltung für eigene Rechnung besorgt, ebenso das Reinigen der Maschinen, während die Wagenreinigung zum gemeinsamen Dienste gehört. Deßgleichen bleibt die Regulirung des direkten Verkehrs, wie der gegenseitigen Uebergabe und Uebernahme der Güter einer besondern Vereinbarung vorbehalten. Bis auf Weiteres bleiben die im Artikel 10 des provisorischen Uebereinkommens vom Februar v. J. hierüber getroffenen Bestimmungen in Kraft.

Artikel 12.

Jeder der beiden Kontrahenten mag sein Material und die in Wagen verladenen Waaren und Gepäckstücke, auch soweit sich diese Gegenstände auf dem Bahnhof Basel befinden, selbst gegen Feuersgefahr versichern.

Dagegen wird die Centralbahngesellschaft die auf dem Bahnhofe Basel befindlichen, nicht in Wagen verladenen Waaren und Gepäckstücke versichern und die dafür zu bezahlenden Prämien in die zu stellende Rechnung über die Betriebskosten aufnehmen.

Artikel 13.

Wenn auf dem Bahnhofe Basel in Folge Verschuldens des von der schweizerischen Centralbahn für den gemeinsamen oder bloß für ihren eigenen Dienst aufgestellten Personals Schaden für die kaiserliche Generaldirektion entstehen sollte, so stehen dieser letztern dieselben Rechte gegenüber den fehlbaren Angestellten zu, wie sie der schweizerischen Centralbahn zukämen, wenn der Schaden ihr selbst widerfahren wäre.

Die gleiche Berechtigung steht hinwieder auch der schweizerischen Centralbahngesellschaft zu gegenüber Angestellten der kaiserlichen Generaldirektion, falls durch deren Verschulden der genannten Gesellschaft Schaden entstehen sollte.

Eine gegenseitige Haftbarkeit der Bahnen, als solche, findet in derartigen Fällen nicht statt.

Der auf andere Weise, durch Zufall, höhere Gewalt, überhaupt nicht auf ein Verschulden eines Angestellten zurückführende, im Bahnhof Basel entstandene Schaden an Transportgegenständen wird unter die gemeinschaftlichen Betriebskosten aufgenommen, wenn beide kontrahirenden Verwaltungen bei dem Transport des betreffenden Gegenstandes betheiligt sind; in Fällen dagegen, wo der Transport

nur eine der beiden Bahnen angeht, fällt solcher Schaden auch ausschließlich zu Lasten der betreffenden Bahn.

Artikel 14.

Der gegenwärtige Vertrag wird für die Dauer von fünf Jahren geschlossen und bleibt von da ab weiter in Kraft, so lange er nicht von einem der beiden Kontrahenten gekündigt wird.

Er erlischt im Falle der Kündigung mit dem Ablauf des auf die Kündigung folgenden Jahres.

Die kaiserliche Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen behält sich jedoch die Ratifikation des kaiserlichen deutschen Reichskanzleramtes und das Directorium der schweizerischen Centralbahn diejenige ihres Verwaltungsrathes, sowie der kompetenten schweizerischen Behörden vor.

Doppelt ausgefertigt zu Basel, den 15. Juli 1873.

Directorium der schweizerischen Centralbahn:

Sulger.

Sailer.

Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen
in Elsaß-Lothringen:

Mebes.

Bericht *)

der

ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn Rigikaltbad-Rigikulm-Arth an die Arther-Rigibahn-Gesellschaft.

(Vom 14. Juli 1873.)

Tit.!

Unterm 23. Juni 1870 hat der Kantonsrath des h. Standes Schwyz einer Gesellschaft von Arth, zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft, für den Bau einer Eisenbahn von der Luzerner Grenze oberhalb Kaltbad über Rigikulm in die Thalsohle Arth-Goldau eine Konzession ertheilt.

Da die Konzession den Vorschriften der eidgenössischen Gesetzgebung nach allen Richtungen entsprach, so wurde derselben ab Seite der beiden Räthe unterm 14. beziehungsweise 22. Dezember gleichen Jahres die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Nachdem die gedachte Gesellschaft unter der Firma „Arther-Rigibahn“ die Linie Staffelhöhe-Kulm in eigener Rechnung gebaut, fand sie sich zur Fortsetzung der Bahn nach Arth genöthigt, von Artikel 1 der Konzession Gebrauch zu machen und eine Aktiengesellschaft zu bilden, da deren eigene Mittel für Realisirung des ganzen Unternehmens nicht hinreichend waren.

*) Aus Versehen verspätet; vide oben, Seite 537.

**Vertrag zwischen der schweizerischen Centralbahngesellschaft und der kaisl. deutschen
Generaldirektion der Eisenbahnen von Elsass- Lothringen über die Verwaltung und den
Betrieb der Eisenbahnstrecke vom Centralbahnhof Basel bis zur deutschen Grenze be...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1873
Date	
Data	
Seite	863-873
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 883

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.