

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bundesrathsbeschluss

betreffend

die Konzession eines zweiten Telegraphendrathes zwischen
Céligny und Nyon an das Betriebskomite der West-
bahnen in Lausanne.

(Vom 3. März 1871.)

Der schweizerische Bundesrath,

nach Einsicht eines Gesuches des Betriebskomites der schweizerischen
Westbahnen in Lausanne, vom 24. Februar 1871;

nach Einsicht des Berichtes des schweizerischen Postdepartements,
vom 2. März 1871;

in Anwendung von Art. 1 des Bundesgesetzes betreffend die Or-
ganisation der Telegraphenverwaltung, vom 20. Dezember 1854,

beschließt:

Dem Betriebskomite der schweizerischen Westbahnen in Lausanne
wird eine Konzession zur Anbringung eines zweiten Telegraphendrathes
längs der Eisenbahnlinie zwischen den Bahnhaltungen Céligny und Nyon
unter folgenden Bedingungen bewilligt:

1. Der zur Verbindung der beiden oben bezeichneten Punkte be-
stimmte Telegraphendrath soll durch den Konzessionär und auf dessen
Kosten nach vorhergegangener Verständigung mit der Telegraphenverwal-
tung erstellt werden.

Die gesetzlichen und vertragmäßigen Bestimmungen betreffend die Ueberwachung und den Unterhalt der bereits erstellten Linie der Gesellschaft finden auch für den zweiten Drath ihre Anwendung.

2. Der Konzessionär hat eine jährliche Konzessionsgebühr von Fr. 5 per Kilometer, somit eine Summe von Fr. 25 per Jahr zu bezahlen.

3. Der Bundesrath behält sich das Recht vor, die gegenwärtige Konzession jederzeit und ohne irgend welche Entschädigung zurückzuziehen.

4. Der Konzessionär kann ebenfalls auf die Vortheile der Konzession verzichten.

In dem einen wie in dem anderen Falle läßt er den Drath in seinen Kosten wegnehmen, und zwar innert einem Monat nach Erlöschen der Konzession, es sei denn, daß er sich in Betreff der Ueberlassung des Drathes mit der Telegraphenverwaltung verständige.

5. Die nach Artikel 2 hievon von dem Konzessionär jährlich zu entrichtende Summe wird von dem Tage an gerechnet, an welchem der neue Drath in Betrieb gesetzt wird, und ist jeweilen auf 31. Dezember an die Telegraphen-Inspektion in Lausanne zu bezahlen.

6. Von dem Zeitpunkte an, wo die Westbahngesellschaft einwilligen sollte, gemäß der Bestimmungen des Vertrages vom 27. November 1867 zwischen dem Postdepartement und den schweizerischen Eisenbahngesellschaften und Verwaltungen, auf der Bahnstation in Nyon ein Privattelegraphenbureau zu errichten, fällt diese Konzessionsgebühr dahin, und die Kosten für Erwerbung des für Ziehung des Drathes erforderlichen Materials werden der Gesellschaft unter Abzug von jährlichen 10 % des ausgelegten Betrages zurückerstattet.

Bern, den 3. März 1871.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schüeß.

Uebereinkunft

zwischen

der Verwaltung der großherzoglich badischen
Eisenbahnen

und

der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn

betreffend

den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen
dem badischen Bahnhof in Klein-Basel

und

dem Bahnhofe der Schweiz. Centralbahn in Groß-Basel.

(Rom 23. November 1869.)

Die Verwaltung der großherzoglich badischen Staatsbahnen, vertreten durch Geheimrath Zimmer, Direktor der großherzoglich badischen Verkehrsanstalten und Geheimer Referendar Muth, Mitglied des großherzoglich badischen Handelsministeriums,

einerseits,

und die Verwaltung der schweizerischen Centralbahn, vertreten durch Direktor Dr. W. Schmidlin u. Hoffmann-Merian, Chef des Verkehrs,

andererseits,

beabsichtigen, die beiden Bahnhöfe in Groß- und Klein-Basel durch eine Eisenbahn in Verbindung zu setzen.

Nachdem die Verwaltung der Zentralbahn sich bereit erklärt hat, bei den zuständigen Behörden die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Verbindungsbahn unter Bedingungen, welche der Kostspieligkeit des Unternehmens angemessen sind, nachzusuchen und zugleich die Ermächtigung einzuholen, daß die Verwaltung der badischen Staatsbahnen am Betriebe der Verbindungsbahn mit gleichen Rechten wie die Konzessioninhaberin während der ganzen Dauer der Konzession Theil nehmen, haben die genannten Bahnverwaltungen in der Voraussetzung, daß diese Konzession und Ermächtigung ertheilt werde, folgende Uebereinkunft abgeschlossen.

Art. 1.

Der Bahnhof der badischen Staatsbahn in Klein-Basel soll mit dem Bahnhof der schweizerischen Zentralbahn in Groß-Basel durch eine Eisenbahn mit einer festen Brücke über den Rhein in Verbindung gesetzt werden.

Es soll durch die Zentralbahnverwaltung ein vollständiger Plan mit Bauvorschriften für die Verbindungsbahn und Brücke und ein detaillirter Kostenvoranschlag ausgearbeitet und der badischen Bahnverwaltung zur Zustimmung mitgetheilt werden.

Die Bahn wird mit einem Geleise angelegt werden; es soll aber die Grunderwerbung sogleich für zwei Geleise stattfinden, auch bei den Kunstbauten auf die eventuelle Legung des zweiten Geleises Rücksicht genommen werden.

Die beiden Bahnverwaltungen werden bei eintretendem Bedürfnis das zweite Geleise herstellen lassen, und es kommen hiebei bezüglich des Baues und Bezahlung der Kosten dieselben Bestimmungen, wie bei der ersten Anlage der Verbindungsbahn, in Anwendung.

Art. 2.

Die Ausführung des Baues der Brücke und der Verbindungsbahn von der Einlaufweiche in die badische Bahn bis zur Einlaufweiche in die Zentralbahn nach dem beiderseits vereinbarten Plane nebst Bauvorschriften wird von der Zentralbahnverwaltung übernommen.

Etwas während der Bauausführung für zweckmäßig erachtete Abänderungen an dem Plane können nur nach vorausgegangener beiderseitiger Verständigung vorgenommen werden.

Die Verbindungsbahn nebst Brücke ist, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, binnen zwei Jahren, von der Genehmigung der Baupläne durch die Kantonsregierung an gerechnet, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 3.

Die Verwaltung der Zentralbahn übernimmt die Bezahlung der sämtlichen Kosten, welche für die von ihr nach Art. 2 auszuführende Verbindungsbahn, Brücke und sonstige Zugehörde der Bahn sich ergeben.

Nach vollendetem Bau wird die Zentralbahnverwaltung eine rechnungsgemäße Nachweisung über die Anlagekosten liefern.

Zu den Anlagekosten werden auch die Kosten für Beschaffung des Baukapitals und die Zinsen, welche während des Baues aus den eingezahlten Beträgen zu entrichten sind, nach Abzug der aus letztern bezogenen Aktivzinsen, gerechnet.

Auch die Kosten für die Bauleitung, in so weit diese nicht durch das bei der Zentralbahn angestellte Personal besorgt werden kann, sind als Anlagekosten zu behandeln.

Die hiernach festgestellten Beträge bilden das Anlagekapital, nach welchem die von der badischen Bahnverwaltung zu leistende Vergütung bemessen wird.

Von dem Anlagekapital fallen auf die badische Bahnverwaltung in Berücksichtigung der beträchtlichen Unkosten für Veränderungen im Bahnhofe von Klein-Basel in Folge der Einmündung der Verbindungsbahn ein Drittel, auf die Zentralbahnverwaltung zwei Drittel.

Aus diesem Drittel des Anlagekapitals hat die badische Bahnverwaltung der Zentralbahnverwaltung auf die Dauer der Konzession der Verbindungsbahn, von der Betriebsübergabe der letztern an beginnend, jährlich die Zinsen mit vier und ein halb vom Hundert in halbjährlichen Raten in Münzsorten, welche in der Schweiz gesetzliche Währung haben, zu vergüten.

Art. 4.

Für die zum Betriebe der Verbindungsbahn zu gestattende Mitbenützung der beiden Bahnhofe, mit Einschluß der gegenseitig zu überweisenden Standräume zum Unterstellen der Lokomotive und der Lokalitäten zum Aufenthalt des Fahrpersonals, wird von den beiderseitigen Bahnverwaltungen eine Vergütung der Anlagekosten nicht in Anspruch genommen.

Auch hat jede dieser Bahnverwaltungen die in ihrem Bahnhofe in Folge der Einmündung der Verbindungsbahn nothwendigen Veränderungen und Einrichtungen auf ihre alleinigen Kosten auszuführen.

Art. 5.

Hinsichtlich der Unterhaltung und Bewachung der Verbindungsbahn mit Brücke und Zugehörde wird bestimmt:

- 1) von dem zwischen dem Bahnkörper der badiſchen und der Zentralbahn gelegenen Theile beſorgt die Zentralbahnverwaltung dieſe Unterhaltung und Bewachung gegen Erſatz der damit verbundenen Koſten ;
- 2) von dem Theile, welcher ſich auf oder neben dem Bahnkörper der einen oder der andern Bahnverwaltung befindet, beſorgt die betreffende Bahnverwaltung die Bewachung und Unterhaltung gegen Erſatz der Koſten.

In ſo weit die beiden Bahnverwaltungen ſich nicht über Normalpreiſe verſtändigen, unterliegt der Koſtenvoranſchlag über die auszuführen den Arbeiten und über die Bewachung der Genehmigung der beiderſeitigen Verwaltungen und erfolgt der Erſatz auf Nachweiſung der wirklichen Koſten.

Art. 6.

Sämmtliche Einnahmen der Verbindungsbahn an Transportgefällen, Nebennutzungen, Erlöſs aus abgängigen Materialien u. dgl. gehören der Gemeinſchaft, und es iſt hierüber, ſo wie über die von der Letztern zu tragenden Laſten und Ausgaben, von der Verwaltung der Zentralbahn jährlich Rechnung abzulegen.

Der Reinertrag wird unter beide Theile in der Weiſe vertheilt, daß der badiſchen Bahnverwaltung ein Drittel, der Zentralbahnverwaltung zwei Drittel zukommen. Für den Fall, daß die jährliche Einnahme der Verbindungsbahn zur Deckung der Koſten für Unterhaltung, Betrieb u. ſ. w. nicht hinreichen ſollte, haben die beiderſeitigen Bahnverwaltungen das Fehlende in dem oben angegebenen Verhältniſſe zu erzeugen.

Art. 7.

Der Betriebsdienſt der Verbindungsbahn iſt ein in allen Theilen gemeinſchaftlicher. Die auf die Ausführung dieſes gemeinſchaftlichen Dienſtes bezüglich Vorſchriften und Anordnungen, als Fahrpläne, Transportreglements und Tarife, Sicherheitsvorſchriften u. ſ. w. werden jeweils im Einverſtändniß der beiderſeitigen Eiſenbahnverwaltungen feſtgeſetzt.

Grundsätzlich ſollen ſich beide Eiſenbahnverwaltungen an der Beſorgung des Fahrdienſtes in gleichem Maße theilhaben. Dieſelben können ſich auch dahin verſtändigen, daß einer Verwaltung der größere Theil der Fahrten oder der ganze Fahrbetrieb zeitweiſe überlaſſen wird. In ſo fern eine vollſtändige Naturalausgleichung bezüglich der Verwendung des Transportmaterials und Bedienungspersonals der Züge nicht ſtatfindet, werden die Verwaltungen die Mehrleiſtungen im Fahrdienſte durch Geldvergütung ausgleichen und zu dieſem Zwecke die den durchſchnittlichen Selbſtkoſten entſprechenden Vergütungssätze vereinbaren.

Bei Feststellung der Fahrpläne soll darauf Bedacht genommen werden, daß die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen möglichst genauen Anschluß erhalten und daß nach Thunlichkeit die Weiterführung der auf den Bahnhöfen in Basel ankommenden Personen und Güter u. s. w. beschleunigt und der Wagenwechsel der Reisenden mindestens bis zum gegenüberliegenden Bahnhofe vermieden werde.

Jede der beiden Eisenbahnverwaltungen wird in ihrem Bahnhofe zu Basel die auf die Leitung und Beaufsichtigung des Fahrdienstes der Verbindungsbahn und die Abfertigung der Züge bezüglichen Geschäfte wientgeltlich besorgen lassen.

Die Angestellten der einen Verwaltung, welche sich zur Dienstbesorgung im Bahnhofe der andern Verwaltung befinden, haben sich genau nach den an Ort und Stelle geltenden Vorschriften zu richten und den ihnen von den betreffenden Stationsbeamten zugehenden Weisungen und Anordnungen, gleich wie denjenigen ihrer eigenen Vorgesetzten nachzukommen.

Bei Berechnung der Tarife soll die Entfernung von Mitte des einen bis Mitte des andern Bahnhofes als Länge der Verbindungsbahn angenommen und mit Rücksicht auf den durch die Rheinbrücke veranlaßten Baukostenaufwand den Tariffäßen innerhalb der durch die Konzession vorgeschriebenen Grenzen ein angemessener Betrag zugeschlagen werden.

Vorbehaltlich der für den Fall des Bedürfnisses zwischen den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen zu vereinbarenden besondern Bestimmungen über Verantwortlichkeit und Haftbarkeit gilt als Grundjatz, daß jede Eisenbahnverwaltung den Schaden zu tragen hat, welcher durch Fahrlässigkeit des ihr unterstehenden Stations-, Fahr- und Bahnpersonals oder durch vernachlässigten Zustand, sei es der von ihr unterhaltenen Bahnstrecke oder ihres Bahnhofes, beides sammt Zugehörde und Bauwerke, sei es des fahrenden Materials, veranlaßt wird.

Liegt eine solche den Schaden verursachende Verschuldung nicht vor, oder kann sie Seitens derjenigen Verwaltung, welche ihr Vorhandensein behauptet, nicht nachgewiesen werden, so ist der Schaden durch beide Eisenbahnverwaltungen in dem in den Artikeln 3 und 6 bezeichneten Verhältnisse zu tragen.

Art. 8.

Die badische Bahnverwaltung behält sich die Auflösung dieses Uebereinkommens für den Fall vor, daß die schweizerische Bundesregierung oder die Regierung des Kantons Basel-Stadt von dem im Artikel 38 des Hauptvertrages vom 27. Juli 1852 vorbehaltenen Rückkaufsrechte der badischen Bahn auf Baslergebiet Gebrauch machen sollte.

Art. 9.

Ueber alle Streitigkeiten, welche zwischen den vertragsschließenden Theilen über die Auslegung dieses Vertrages oder bei dessen Vollzug entstehen, entscheidet ein Schiedsgericht, zu welchem beiderseits je ein Schiedsrichter berufen wird, welche zusammen einen Obmann wählen. Können sich diese beiden Schiedsrichter über die Wahl des Obmanns nicht einigen, so ernennt solchen der Präsident des Zivilgerichtes der Stadt Basel.

Art. 10.

Beide Theile behalten sich die höhere Ratifikation der zuständigen Behörden für die vorstehende Uebereinkunft vor.

Gegenwärtige Uebereinkunft ist doppelt ausgefertigt und jedem Theile eine Ausfertigung eingehändigt worden.

Karlsruhe, den 23. November 1869.

Für die großherzoglich badische
Eisenbahnverwaltung:

(Sig.) **Zimmer.**

(Sig.) **Muth.**

(L. S.)

Für die Verwaltung der
schweizerischen Centralbahn:

(Sig.) **Schmidlin.**

(Sig.) **Hoffmann-Merian.**

(L. S.)

Schlußprotokoll

zu der zwischen

der Verwaltung der großherzoglich badischen Eisenbahnen

und

der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn,

betreffend

den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem
badischen Bahnhofe in Klein-Basel

und

dem Bahnhofe der schweizerischen Centralbahn in Groß-Basel.
abgeschlossenen Uebereinkunft vom 23. November 1869.

Die unterzeichneten Delegirten des großherzoglich badischen Handelsministeriums und des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn haben sich bezüglich der obgenannten Uebereinkunft vom 23. November 1869 über die nachfolgenden Erläuterungen vereinbart, welche nach erfolgter Genehmigung dieser Uebereinkunft dieselbe verbindliche Kraft, wie die Uebereinkunft selbst erhalten sollen.

1. Für den Fall eines Ansuchens anderer Bahnverwaltungen um Mitbenützung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhofen zu Basel, erklären die Verwaltungen der großherzoglich badischen Eisenbahnen und der schweizerischen Centralbahn, auf Grundlage ihrer Uebereinkunft vom 23. November 1869, noch ausdrücklich, daß die Benützung der Verbindungsbahn für selbstständige Züge einer dritten Bahn nur mit beidseitiger Zustimmung zulässig und daß die für eine solche Mitbenützung der Verbindungsbahn, mit Ausschluß der betreffenden Bahnhöfe, zu leistende Vergütung als Einnahme der Gemeinschaft (Art. 6 der Uebereinkunft) zu behandeln sei.

2. Ebenso sind sonstige Beiträge, welche Dritte für das Zustandekommen oder für die Benützung der Verbindungsbahn leisten, sei es in Geld, in Grundstücken oder in andern Gegenständen, unter die Einnahmen der Gemeinschaft zu rechnen.

Von dieser Bestimmung sind jedoch die laut Vertrag vom 12. Januar 1870 von der Regierung des Kantons Basel-Stadt und von dem Stadtrathe von Basel an die Zentralbahnverwaltung abgetretenen Lagerhäuser ganz ausgenommen.

Dagegen fallen die Anlagelkosten nachbezeichneter vier Ringwege, welche bei den Verhandlungen über die Konzession und über das Tracé der Verbindungsbahn von der Regierung von Basel-Stadt verlangt und von der Verwaltung der Zentralbahn zugestanden worden sind, nicht zu Lasten der Gemeinschaft, nämlich:

- Art. 1., Ringweg von der Delsbergerstraße bis St. Jakobsstraße;
 „ 2., Ringweg von der St. Jakobsstraße bis Singerweg;
 „ 3., Ringweg von der Gellertstraße bis Breitestraße, und
 „ 4., Weg von der Breitestraße bis Grenzacherstraße, mit Einschluß der Fußgängerbrücke über den Rhein.

Die künftigen Unterhaltungskosten der drei erstgenannten Wege werden von der Regierung von Basel-Stadt und diejenigen des vierten Weges, einschließlic der Fußgängerbrücke, von der Gemeinschaft übernommen.

3. Zu den Kosten für die Bauleitung, welche nach Art. 3 der Uebereinkunft zu behandeln sind, gehört auch eine Gratifikation, welche jedoch die Summe von fünftausend Franken nicht übersteigen soll.

Gegewärtiges Schlußprotokoll ist doppelt ausgefertigt und jedem Theile eine Ausfertigung eingehändiget worden.

Basel, den 25. April 1870.

Für die großherzoglich badische
Eisenbahnverwaltung:
(Sig.) **Zimmer.**
(Sig.) **Muth.**

Für das Directorium der
schweizerischen Zentralbahn:
(Sig.) **Schmidlin.**
(Sig.) **Hoffmann-Merian.**

Konzeffion

des

Standes Schwyz für eine Eisenbahn von der luzernerisch-schwyzerischen Kantonsgränze oberhalb Kaltbad über Rigi-Kulm und von da auf der Nordseite der Rigi in die Thalsohle Arth-Goldau zum Anschlusse an die projektirte Gotthardbahn.

(Vom 23. Juni 1870.)

Der Kantonsrath,

nach Prüfung eines vom 14. November 1869 datirten Gesuches einer Gesellschaft von Arth um Ertheilung der Konzeffion einer Eisenbahn von der luzernerisch-schwyzerischen Kantonsgränze oberhalb Kaltbad über Rigi-Kulm und von da auf der Nordseite der Rigi in die Thalsohle Arth-Goldau, unterzeichnet von den Herren

G. Bürgi, Kommandant,
 A. Mettler, Präsident,
 Med. Dr. Melch. Kamer, Sohn,
 K. Mebing, Kantonsrath,
 P. A. Mickenbach, Notar,
 M. Römer-Imfeld, Vizepräsident,
 J. Bürgi, Gemeindspräsident,
 Dom. Märchi, Gemeinderath,
 J. Kamer-Späni, zum Adler, Gemeinderath,
 K. Weber, Kantonsrath,
 G. K. Weber, Gemeinderath;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1.

Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Aktiengesellschaft unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen erteilt, wobei übrigens gemäß § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2.

Die Abtretung der Konzession, sowie auch die allfällige Fusion mit einer andern Gesellschaft, bedarf unter allen Umständen der Zustimmung des Kantonsrathes.

§ 3.

Die konzessionirte Gesellschaft als solche nimmt für ihre Rechtsverhältnisse ihr Domizil in Arth.

Für persönliche Klagen, die auf Vertrags- oder Beschädigungsverhältnisse im Kanton sich beziehen, ist die Gesellschaft oder deren Vertreter vor dem schwyzerischen Gerichtsstande belangbar. Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der gelegenen Sache.

§ 4.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die ganze aufschriftlich genannte Bahn von der Luzerner-Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad bei Rigi-Kulm und auf der Nordseite der Rigi bis in die Thalsole Arth-Goldau kunstgerecht anzulegen, in Betrieb zu setzen und solche während dem Bestand der Konzession darin zu erhalten. Zu dem Ende hat sie sich vor dem Beginn des Baues über den Besitz der erforderlichen Mittel für die gehörige Durchführung der Unternehmung auszuweisen, und der Regierungsrath ist berechtigt, in der ihm geeignet scheinenden Form von derselben sich Kaution bestellen zu lassen.

§ 5.

Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden ist auf neunundneunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung des Betriebs an.

Nach Ablauf dieser Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von dem dem Bund und dem Kanton vorbehaltenen Rückkaufrechten Gebrauch gemacht worden ist.

Der Gesellschaft bleibt es jeder Zeit unbenommen, auf die Konzession zu verzichten und die Liquidation des Unternehmens eintreten zu lassen. In diesem Falle hat der Unterbau der Bahn, mit Ausnahme der Stationen und Hochbauten, als Fahrbahn zu verbleiben und in's Eigenthum des Kantons Schwyz überzugehen. Die Abtretung geschieht unentgeltlich, mit Ausnahme der Kunstbauten in Holz und Eisen, wofür, sofern der Staat sich für den Erwerb entschließt, nach billiger Abschätzung Entschädigung zu leisten ist.

§ 6.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung der Bahn.

Die Befugniß für die Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn, mit ein- oder zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, sowie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als: Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Stationshöfe und Gebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vor-rathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, welche in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzessionsaktes erforderlich sein werden.

Sämmtliche Gebäulichkeiten dürfen nur zu Bahn- und keineswegs zu Wirthschaftszwecken benutzt werden.

§ 7.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Bau der Bahn innerhalb zwei Jahren nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung der Konzession zu beginnen und ebenso innerhalb zwei Jahren vom Beginn an zu vollenden, widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession von der Regierung als erloschen erklärt werden kann.

Der Kantonsrath kann für den Bau der Bahn angemessene Fristverlängerung gewähren.

§ 8.

Die Verpflichtung des Bahnbetriebes erstreckt sich nur auf die Monate der Bergtouristen-Saison.

Ueber Beginn und Schluß des Betriebes, sowie über die Feststellung der Fahrpläne, hat sich die Gesellschaft mit der Kantonsregierung zu verständigen.

Auf Rigi-Staffel ist die Errichtung einer Haltstelle vorzusehen.

§ 9.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet. Ein Doppel der Pläne ist dem Regierungsrath zu behändigen.

§ 10.

Da, wo in Folge des Baues der Bahn Veränderungen an Straßen, Wegen, Bächen, Wasserleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen Unterhaltspflichtigen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath, ohne Weiterziehung.

§ 11.

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Wasserleitungen von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu fordern.

§ 12.

Während des Baues sind von der Gesellschaft Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Wegen und Verbindungsmitteln nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde.

Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

§ 13.

Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung dazu erteilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der Letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

§ 14.

Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Liegenschaftsplan derselben, mit Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials anfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn, sowie die jeweilige Vermehrung des Betriebsmaterials, sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

§ 15.

Die Gesellschaft wird ihre Organisation oder Statuten ins hiesige Staatsarchiv niederlegen und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung des Unternehmens übertragen wird.

§ 16.

Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden. Da wo es für die öffentliche Sicherheit nothwendig erscheint, hat die Gesellschaft die Bahn einzufrieden. Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden. Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mängeln oder Vernachlässigungen nicht sogleich abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Kosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

§ 17.

Der Gesellschaft bleibt überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

§ 18.

Die Zahl der täglichen Bahnzüge und deren Zeiteinteilung richtet sich nach dem zeitweiligen Bedürfnis der Beförderung der Reisenden und deren Gepäck einer- und der Leistungsfähigkeit der Bahn andererseits.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, vom Beginn der Touristen-Saison an bis zu deren Schluß täglich wenigstens einen Zug in jeder Richtung gehen zu lassen.

Wenn die Bahn in drei auf einander folgenden Jahren über 8% rentirt, so hat eine Ermäßigung der Taxen einzutreten.

§ 19.

Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

So lange nur eine Wagenklasse eingeführt ist,

für die Bergfahrt und den Bahnkilometer	Fr.	1. —
„ „ Thalfahrt „ „ „	„	— 50

Wenn zwei Wagenklassen eingeführt werden,

für die Bergfahrt:

I. Klasse per Bahnkilometer	„	1. 40
II. „ „ „	„	— 80

für die Thalfahrt:

I. Klasse per Bahnkilometer	„	— 70
II. „ „ „	„	— 40

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, Abonnementsbillete für fünf Doppeltouren mit einem Rabatte von 30% der oben angeführten Fahrpreise herauszugeben.

W a a r e n.

Gepäck der Reisenden per Zentner und per Bahnkilometer	20 Rp.
andere Waaren und Baumaterial per Zentner	15 „

§ 20.

Als Minimum des Gewichts einer einzelnen Frachtaufgabe wird $\frac{1}{2}$ Zentner berechnet. In den Personenwagen darf kein Handgepäck, welches über 10 Pfund wiegt, mitgenommen werden. Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes darf nicht unter 50 Rp. betragen.

§ 21.

Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäck- oder Frachtwagen den Personenwagen anzuhängen, oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Gepfäß der Reisenden und Lebensmittel, letztere, die Einzelsendung jedoch nicht über 1 Zentner, sind am Tage der Aufgabe oder längstens innert 24 Stunden, andere Waaren, die Einzelsendung unter 3 Zentner Gewicht, innert 2 Tagen, vom Datum der Aufgabe an gerechnet, zu befördern.

Waaren, die das oben angeführte Gewicht übersteigen, sind gegen Baarzahlung einer angemessenen erhöhten Taxe ebenfalls, und zwar binnen längstens dreimal 24 Stunden nach Anmeldung, zu transportieren.

§ 22.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelsendungen des Transportdienstes ein Reglement mit Genehmigung der Regierung festzustellen.

Nach Ablauf von 5 Betriebsjahren hat der Regierungsrath das Recht, zwei Wagenklassen zu begehren.

§ 23.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Bunde gegenüber unentgeltlich:

- a. die Briefpost zu befördern;
- b. die Erstellung einer Telegraphenlinie längs der Bahn zu gestatten;
- c. bei Erstellung der Telegraphenlinie und bei größern Reparaturen an derselben die diesfälligen Arbeiten durch ihre Angestellten beaufsichtigen, sowie
- d. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinie durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9).

§ 24.

Die Gesellschaft ist berechtigt, auf ihre Kosten an der Telegraphenleitung ausschließlich für ihren Dienst einen besondern Drath und für denselben auf ihren Stationen Telegraphenapparate anzubringen (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5).

§ 25.

Die Regierung verpflichtet sich, während der Bauzeit den polizeilichen Schutz auf der Bahnlinie zu übernehmen.

Die Handhabung der Polizei während des Betriebes wird, unvorgreiflich den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung ein Reglement aufstellen wird. Die mit der Handhabung und Ausführung dieses Reglementes zu betrauenden Beamten (Bahnwärter), welche vorzugsweise aus Kan-

tonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Dieselben sind von der Staatspolizei für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung in's Handgeldbude zu nehmen, und sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde entlassen werden.

Sollte die durch die Bediensteten ausgeübte Bahnpolizei sich zeitweise und in besondern Fällen als ungenügend erweisen, so wird die Kantonspolizei von sich aus die wirksamen Maßregeln treffen, und dieses namentlich auch während der Zeitdauer, in welcher die Bahn nicht betrieben wird. Die daherigen außerordentlichen Kosten hat die Gesellschaft dem Staate zu vergüten.

§ 26.

Die Regierung wird mit Vorbehalt der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze für Aufstellung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung baupolizeilicher Vorschriften besorgt sein. Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

§ 27.

Der Kantonsrath verpflichtet sich, im Kanton Schwyz während 30 Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung, wie die durch gegenwärtigen Akt bestimmte, auf den Rigiberg zu konzessiren, noch eine solche selbst zu bauen.

§ 28.

Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtiget hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht einigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorges schlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2).

§ 29.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22¹/₂fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, inwiefern jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten.

Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 30.

Die vorstehend (§ 29) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kanton vorbehalten, und zwar in dem Sinne, daß er zu den bezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung das Rückkaufsrecht ausüben kann, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft gelten sämtliche Bestimmungen der §§ 28 und 29.

§ 31.

Bezüglich der Befreiung von Bahnbeamten und Angestellten vom Militärdienste sind die diesfalls geltenden Bestimmungen der Bundesgesetze maßgebend.

§ 32.

Schienen, Schienenstühle, Bahnstange, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cofe, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, sind vom Eingangszoll befreit.

Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Zahnstange, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für die Eisenbahn liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen. Diese Bestimmungen finden jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Konzession an gerechnet, ihre Anwendung. Nach Ablauf dieses Zeitraumes wird die Bundesversammlung die weitem geeigneten Beschlüsse fassen.

Bezüglich der Artikel 23, 31 und 32 wird die Zustimmung des Bundes ausdrücklich vorbehalten.

§ 33.

Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Artikel 28 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Schwyz, den 23. Juni 1870.

Namens des Kantonsrathes,

Der Präsident:

Dr. R. Birchler.

Die Sekretäre, Mitglieder:

M. Marty; M. Theiler.

Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Winterthur bis
an die Kantonsgrenze bei Weiach.

(Vom 25. Oktober 1870.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 24. August 1870 datirten Gesuches des
Stadtrathes Winterthur Namens der dortigen Stadtgemeinde für sich,
beziehungsweise zu Händen einer noch von ihr zu gründenden Gesell-
schaft um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer
Eisenbahn von Winterthur über Norbas und Glattfelden bis an die
Kantonsgrenze bei Weiach;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beſchließt:

§ 1. Die nachgesuchte Konzeſſion wird der Gesuchstellerin zu Händen
einer von ihr zu gründenden Gesellschaft unter den in den nachfolgenden
Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übriges gemäß
§ 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen
im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung
der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Dauer der Konzeſſion erstreckt sich bis zum 1. Januar
1958. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dann-
zumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in
Folge mittlerweile eingetretenen Rückaufß erloschen ist.

§ 3. Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedierte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, wird bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, vor allen anderen Bewerbern der Vorrang eingeräumt, soweit nicht eine der bereits konzedirten Bahnen vermöge ihrer Konzession diesfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.

§ 4. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 5. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Januar 1889 und von da an je mit 1. Januar 1904, 1919, 1934 und 1949 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft je weilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 6. Kann im Falle des Rückkaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs bis zum Jahre 1919 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufs im Jahre 1934 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufs im Jahre 1949 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufs im Jahre 1958 hat der Staat nur noch die Erststellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erststellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

e. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweiten, zu welchem Zeitpunkte auch der Rücklauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rücklaufsumme in Abzug zu bringen.

§ 7. Die Gesellschaft hat ihr Domizil in Winterthur.

§ 8. Die Mehrheit der Direktion und des weiteren Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

§ 9. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheissung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 10. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, gleich jeder anderen Privatunternehmung, den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 11. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 12. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 13. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgellübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren,

jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprechen werden.

§ 14. Die zu gründende Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Dabei ist auf die Fortsetzung oder Verzweigung der Bahn möglichste Rücksicht zu nehmen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§ 15. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinbewegen, ebenso wenn solche Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwärthhäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

§ 17. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath später die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewählender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 19. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 20. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert werden.

§ 22. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu expediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzügen befördert werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. Für die Beförderung von Personen mittelst der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 24. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Tage bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

In der 3. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

Die Tage für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Jahresabonnements sind die Personentage niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Tage bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maultiere und Esel:

Das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe :

Das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde :

Das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

§ 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Waarenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramme) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 32. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung ihrer zuständigen Polizeistelle Personen, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Tage, bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 35. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Uffällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft, betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife, unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 36. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längensprofil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtungen zum Betriebe theils dem Archiv des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst einzuwerleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebs-

material vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 37. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Kopie der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

§ 38. Außer den in den §§ 6, 17 und 35 vorgeesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 39. Für die Entscheidungen der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernimmt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesrecht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 40. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstützung von Arbeitern oder deren Hinterlassenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, zu sorgen.

§ 41. Die Gesellschaft hat innerhalb zwei Jahren, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 42. Gegenwärtige Konzession tritt für die eingangs bezeichnete Konzessionsbewerberin erst in Kraft, wenn nicht binnen einer vom Regierungsrathe zu bestimmenden Frist, welche übrigens jedenfalls nicht vor Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung angesetzt werden kann, die Nordostbahn von dem nach § 3 des Beschlusses be-

treffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich bis an die Kantonsgrenze bei Gundetsweil ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen sollte. Die für die Vorarbeiten erlaufenen Kosten sollen im Falle der Uebernahme der Konzession durch die Nordostbahn von letzterer vergütet werden.

§ 43. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Zürich, den 25. Oktober 1870.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

N. Zangger.

Der zweite Sekretär:

Vosshardt.

**Bundesrathsbeschluß betreffend die Konzession eines zweiten Telegraphendrathes
zwischen Séigny und Nyon an das Betriebskomite der Westbahnen in Lausanne. (Vom 3.
März 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1871
Date	
Data	
Seite	345-374
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 817

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.