Soweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. III. Nr. 37. 16. September 1871.

Jahreßabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken. Einrülungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inferate find franko an die Expedition einzusenden. Druk und Expedition der Stämpfilschen Buchdrukerei in Bern.

Ronzeffion

für

den Bau einer Eisenbahn von Wohlhausen über Willisau nach der Zentralbahn.

(Bom 6. Dezember 1870.)

Der Große Rath des Kantons Lugern, auf Bericht und Untrag des Regierungsrathes,

beschließt:

Urt. 1. Dem Initiativsomite für eine Berbindungsbahn von der Bentralbahn über Williau nach Wohlhausen wird anmit zu Handen einer Gesellschaft, welche dasselbe in's Leben zu rufen bestrebt ist, die Konzession für den Bau und Betrieb einer von der Zentralbahn in Wauwil oder Nebikon abzweigenden, nach Williau und Wohlhausen führenden Lokomotiveisenbahn II. Klasse ertheilt.

Ueber bie Richtung ber Bahnlinie von ber Zentralbahn nach Willisau entscheibet, sofern biesfalls eine Verständigung zwischen ber Gesellschaft und bem Regierungsrathe nicht erzielt werden sollte, ber Große Nath.

Dabei bleibt gemäß Art. 2 bes Bundesgefezes über ben Bau und Betrieb von Cisenbahnen im Gebiete ber Gibgenoffenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung ber schweizerischen Bundesversammlung vorbeshalten.

Art. 2. Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Willisaus Stadt.

Für dingliche Klagen gilt bas Forum ber gelegenen Sache.

Die Statuten ber Gesellichaft sind bem Regierungsrathe gur Genehmigung einzureichen.

- Art. 3. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von dem in dem Art. 33 und 35 vorgesehenen Ruffaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.
- Es darf diese Konzession weber abgetreten werden, noch barf die Gesellschaft eine Fusion mit einem andern Unternehmen eingehen ohne Genehmigung des Großen Rathes.
- Art. 4. Zur Anlage und zum Bau ber Bahn überläßt ber Staat ber Gesellschaft, soweit möglich, bie Kantonsftraße und allfällige Gesmeinbestraßen; biese unter Vorbehalt ber Genehmigung ber betreffensben Gemeinben.

Wenn über bas Maß ber Inanspruchnahme dieser Straßen zwischen bem Regierungsrathe und ber Gesellschaft sich Anstände ergeben sollten, so entscheibet darüber ber Große Rath.

Zum Erwerb bes weitern zum Bau ber Bahn ober bes Betriebes nöthigen Canbes findet bas Bundesgesez vom 1. Mai 1850, betreffend bie Berbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, Anwendung.

Art. 5. Die Bahn wird in zwei Sektionen gebaut: Die erste von Willifau nach ber Zentralbahn (Wauwil resp. Nebikon), die zweite von Willisau nach Wohlhausen.

Inner zwei Jahren, vom Datum ber Genehmigung dieser Konzesssion durch die Bundesbehörde an gerechnet, hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe den Ausweis über die zur Ausführung der ersten Settion erforderlichen Mittel und inner zwei Jahren von Eröffnung der Entschucherbahn an den Ausweis über die zur Ausführung der zweiten Settion erforderlichen Mittel zu leisten und jeweilen sechs Monate nachher mit den Erdarbeiten zu beginnen, widrigenfalls die Konzession für die betreffende Settion erlischt.

Art. 6. Die Sektion Zentralbahn-Willisau soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession, die Sektion Willisau-Wohlhausen binnen vier Jahren von der Eröffsnung der Eisenbahn durch das Entlebuch an gerechnet, vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zu ben besagten Terminen unerfüllt bleiben, so wird ber Große Rath, mit Beruffichtigung ber Umstände, einen ihm angemessen erscheinenden Endtermin fezen.

-2:

Urt. 7. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Plane über den Bau zur Genehmisgung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Planen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der Stationen nebst ihren Verbindungsstraßen hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rathe das Entscheidungsrecht zu.

Betreffend ben Anschluß an die Zentralbahn und die Bahn burch bas Entlebuch hat sich die Gesellschaft mit der Regierung und ben betreffenden Bahngesellschaften in's Einvernehmen zu sezen und zu verständigen.

Art. 8. Da wo in Folge bes Baues ber Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserburchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Begen, Brüken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bachen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen ersorderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zusallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinsheiten weder ein Schaden noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Beränderungen erwachsen können.

Die Plane zu diesen Arbeiten unterliegen, wie alle übrigen, ber Genehmigung bes Regierungerathes, ber auch über bie Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten im Falle vorhandenen Widerspruchs ohne Weiterziehung entscheibet.

Urt. 9. Sollten nach Erbanung ber Bahn öffentliche Straßen, Wege ober Brunnenleitungen von Staats- ober Gemeindewegen angelegt werden, welche die Bahn durchfreuzen muffen, so hat die Gesellsschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnenleitungen u. f. w., welche die Bahn freuzen, reparirt werden mussen, so hat die Gesellschaft für baraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objette gegenüber kein Recht auf Entschädigungssforderung.

Wenn solche Reparaturen als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, so weit sie die Bahn berühren, nur unter Leitung des Bahningenieurs vorgenommen werden. Diesfalls gestellten Unsuchen hat die Bahnverwaltung mit Beförderung zu entsprechen.

- Art. 10. Bafrend bes Baues sind von der Gesellschaft alle bies jenigen Borkehrungen zu treffen, daß der Berkehr auf den bestehenden Straßen und Berbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, noch an Grundstüfen und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersaz zu leisten.
- Art. 11. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebaulichkeiten, welche dazu gehören, in einer volle Sicherheit für ihre Benuzung gewährenden Beise herzustellen. Unter Beachtung dieser Borschrift darf übrigens die außerste Sparsamkeit in Anwendung gesbracht werden.
- Art. 12. Bevor die Bahn dem Berkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, exprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im § 10 erwähnten Borskehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brüten u. s. w. sich erstrefen sollten.
- Art. 13. Nach Bollenbung ber Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz= und Kadasterplan mit kontradiktorischer Beiziehung ber betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes= und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brüken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials aussertigen lassen. Authentische Aussfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig absgeschlossen Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundes=rathes und dassenige des Kantons niedergelegt werden. In das leztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

Später ausgeführte Erganzungen ober Beranberungen am Baue ber Bau follen in den gebachten Dokumenten nachgetragen werben.

Gbenso ist die Gesellichaft gehalten, alljährlich einen Auszug aus ben Verhandlungen ber Generalversammlungen ber Aktionare, so wie ben Jahresbericht ihrer Direktion ber Kantonsregierung einzusenben.

Art. 14. Die Bahn fammt beweglicher und unbeweglicher Bu= behörde foll stets in gutem, sicherm Zustande erhalten werben.

Diefer Buftand, fo wie fammtliche Einrichtungen ber Bahn, konnen jederzeit burch Delegirte ber Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällig entdeften und ihr bezeichneten Mangeihaftigfeiten ober Vernachläßigungen nicht sofort abhelfen, so ift

die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten ber Gesellschaft das Möthige vorzukehren.

Art. 15. Für Beförderung ber Personen sollen minbestens brei Züge in jeder Richtung stattfinden. Jeder bieser Bersonenzüge soll eine hinreichende Anzahl Wagen zur Beförderung aller sich meldenden Bersonen enthalten und bei jeder Station anhalten.

Die betreffenden Fahrtenplane werden jeweilen rechtzeitig bem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt.

Urt. 16. Die Gesellschaft ift verpflichtet, bie Beforderung ber Bersonen in zwei Wagenklaffen, welche zur Zeit ber II. und III. Klaffe ber vorhandenen Bahnen ungefähr gleichkommen, ftattfinden zu laffen.

Die Ginführung einer I. Rlaffe bleibt bem Ermeffen ber Gefell= fchaft anheimgestellt.

Art. 17. Folgende Tagen sind ber Gesellschaft als Magimum für ben Transport gestattet:

Tarif.

	Personer	ι:		•			per Stunde:
Wagen	erfter Rlaffe						50 Cent.
"	zweiter Rlaffe		•	•	•	•	35 "
,,	dritter Rlaffe			•	•	•	25 "

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Pläzen die Sälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf hin= und Rüffahrt am gleichen Tag gultig eine Ermäßigung von 20 % auf obiger Tage eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölf= maligen Benuzung der ganzen Bahnstrefe während drei Monaten wird sie einen weitern Rabatt bewilligen.

Vieh:			per Stunde:
Pferbe und Maulthiere per Stut .			80 Cent.
Ochsen, Rube und Stiere per Stuf .	•		40 "
Ralber, Schweine, Sunde, Schafe und	Biegen	per Stüt	15 "

Für die Ladung ganzer Transportwagen foll eine angemeffene Ermäßigung obiger Taxen stattfinden.

Baaren:

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelst der gewöhnlichen Waarenzuge per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Cent.

Urt. 18. Waaren jeder Urt, die mit der Schnelligfeit der Berfonenzuge transportirt werden follen, bezahlen eine Tage von 8 Cent. per Zentner und per Stunde, bas Gepak ber Reisenben, mit Ausnahme bes fleinen Hanbgepaks, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Bieh und Bagen bezahlen, mit ber Schnelligfeit ber Bersonenzuge transport, eine um 40 % erhöhte Tage über bie gewöhnliche.

Geld bezahlt die Tage nach bem Werthe von 5 Cent. per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum bes Gewichtes, resp. bes Werthes werben berechnet: 1/2 Bentner, resp. 500 Franken; als Minimum ber Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde bezahlt ihre volle Taxe.

Das Minimum ber Transporttage eines Gegenstandes beträgt

Sendungen bis zu 50 Pfund find stets als Eilgüter zu beshandeln.

Traglaften mit ländlichen Erzeugnissen bis zu 50 Pjund, mit ben Personenzügen transportirt, in Begleitung der Träger sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 Pfund ist, zahlt die gewöhnliche Gütersfracht.

Art. 19. Wenn ber Reinertrag ber Bahn 10 % übersteigt, so sollen bie vorstehenden Tagen einer Nevision und verhaltnismäßigen Herabsezung unterworfen werben.

Wenn ber Neinertrag bes Unternehmens hingegen 5 % nicht erreicht, so ist es ber Gesellschaft gestattet, obigen Tarif bis auf höchstens 20 % zu erhöhen.

Art. 20. Die burchschnittliche Schnelligkeit bes Transportes ber Reisenden soll mindestens bas Maß von brei Wegstunden in einer Beitstunde betragen. Waarentransporte zu niedriger Taxe sollen inner ben nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Bersender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Nabatt bewilligt werden.

Für Baarentransporte mit Bersonenschnelligkeit soll die Bersendung burch ben ersten Bersonenzug geschehen, insofern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgange stattgefunden hat. Die Gesellschaft behalt sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besonder: Reglesmente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Urt. 21. Die Baaren, welche der Gisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationspläzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesezten Tagen begreifen nur ben Transport von Station zu Station.

Für bie Ablieferung im Domigil ber Abressaten, so wie für ben Transport ber Personen und bes Gepates ber Reisenben von und nach

- Art. 22. Die Tagen sollen überall und für Jebermann gleich= mäßig berechnet werben. Die Gisenbahnverwaltung barf Niemanben einen Borzug einräumen, ben sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.
- Art. 23. Jebe Aenberung am Tarif ober an ben Transportzeglementen sollen gehörige Beröffentlichung bekommen, erstere minbestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tarise herabzusezen, so soll diese Herabzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung sindet indeß keine Anwendung mit Hinsicht auf sogenannte Bergnügungszüge oder ausnahmsweise Bergunstigungen bei besondern Anlässen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentsgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Briefs und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesez über das Postsegal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpslichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu geshörende Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbureaux beschlossen wird, so fallen die Serstellungs= und Unterhaltungskosten der eidg. Post- verwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Trans- port derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Post- angestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesez vom 28. Juli 1852, Artikel 3.)

Die Berwaltung kann nicht gehalten werben, Bosttransporte burch andere als ihre gewöhnlichen Zuge zu befördern.

Der Gefellschaft ift, ohne Ausschluß ber Privatkonkurrenz, gestattet, wo sie es für zwekmäßig erachtet, vermittelst Omnibusbiensten bie Verbindung zwischen ben Eisenbahnstationen und ben abgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berüksichtigung ber jeweilen bestehenden Bundesvorschriften.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militar, welches im eibgenössischen ober kantonalen Dienste steht, so wie eibgenössisches ober kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung ber zuständigen Militarstelle um die Halfte ber niedrigsten bestehenden Taxen burch die ordentslichen Bahnzuge zu befördern.

Größere Truppenforps im eibgenösstichen Militarbienfte, so wie bas Material berselben, sind unter ben gleichen Bedingungen nöthigensfalls burch außerorbentliche Bahnzüge zu beförbern.

Jeboch hat die Eidgenoffenschaft ober ber Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Bulver und Kriegsfeuerwerk veransaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der burch Beförderung der lezterwähnten Gegensstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung ober ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Urt. 26. Die Gifenbahnverwaltung ift dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich :

- a. Die Erstellung von Telegraphenlinien langs ber Bahn zu geftatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größeren Reparaturen an benfelben bie biesfälligen Arbeiten burch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, fo wie
- c. fleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesez vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an ber Hauptleitung ber langs ihrer Bahn hinlaufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphensapparate anzubringen. (Bundesgesez vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

Urt. 27. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugniffen der Kandespolizei, der Gefellschaft überlassen, die hiersüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit ber Hanbhabung und Aussührung bieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten und Angestellten, welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Dieselben sind von ber betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfullung in's Handgelübbe zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren ber besagten Behörde entlassen werden.

Art. 28. Die Regierung wird, vorbehalten ber von ben Bunbe8= behörben auszugehenden Gesche, für Erlassung besonderer Strafbestim= mungen gegen Beschädigung ber Gisenbahn, Gefährdung bes Verkehrs

auf derfelben und Ueberfchreitung bahnpolizeilicher Borfchriften be- forgt fein.

Störer und Beschäbiger sind von ben Bahnbeamten im Betretungs= falle festzunehmen und an die zuständige Behorbe abzuliefern.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ben Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schiflicher Weise zu gestatten, ohne baß die Tarifansage zu Ungunsten einmundender Bahnlinien ungleich geshalten werden durfen.

Allfällige Anftanbe unterliegen ber Entscheibung bes Bunbes. (Bunbesgeses vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Art. 30. Die Aftiengesellschaft als solche soll für die Bahn mit Stationen, Zubehörde und Betriebsmaterial, so wie für den Betrieb und die Berwaltung der Bahn weder in eine kantonale noch in Gemeindebesteurung gezogen werden durfen.

In bieser Steuerfreiheit sind jedoch bie gesezlichen Beitrage an bie gegenseitige Brandversicherung nicht begriffen.

Die auszugebenben Obligationen und Aftien find ber Stempel= abgabe enthoben.

Gebäube und Liegenschaften, welche bie Gefellschaft außerhalb bes Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit demselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Die Angestellten ber Gesellschaft unterliegen ber nämlichen Steuerspflichtigfeit, wie alle übrigen Burger ober Ginwohner.

- Art. 31. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem sinanziellen Einflusse derselben auf den Postvertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe besindliche Wegstreke von einer Stunde nicht übersteigen soll. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Nechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservesond einverleibten Summen abwirft. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 1.)
- Urt. 32. Außer ben Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut Bundesgesez vom Militardienst befreit werden können, sind, mit Borbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwarter und übrigen Gisenbahnangestellten mahrend der Dauer ihrer Anstellung persönlich militarfrei.
- Art. 33. Der Bund ist berechtigt, Die Gisenbahn sammt bem Material, den Gebäulichkeiten und den Borrathen, welche bazu ge=

hören, mit Ablauf bes 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er bie Gesellschaft jeweilen funf Jahre zum Voraus hievon besnachrichtigt hat.

Rann eine Berftanbigung über bie zu leistende Entschädigung nicht erzielt werben, so wird bie leztere burch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesezt, daßt jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Rläger und hernach der Beklagte je einen der Borgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist der Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 34. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle bes Ruffauses im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist ber 25sache Werth bes burchsschnittlichen Reinertrages berjenigen zehn Jahre, die dem Zeitzunfte, in welchem der Bund den Ruffaus erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Ruffauses im 75. Jahre der 22½ fache und im Falle des Ruffauses im 90. Jahre der 20sache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Bon dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens die Summen, welche auf Ubschreibungsrechnung getragen oder einem Reservesond einverleibt sind, in Ubzug zu bringen.
- b. Im Falle bes Ruttaufes im 99. Jahre ift die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung ber Bahn und die Einrichtung berfelben zum Betriebe in diefem Zeitpunkte kosten wurde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörbe ist jeweisen, in welchem Zeitpunkte auch ber Ruffauf erfolgen mag, in volltommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Berpflichtung fein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von ber Ruffausssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind burch bas oben ermähnte Schiedsgericht auszutragen. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 35. So weit ber Bund nicht bereits von dem Ruffaufsrecht Gebrauch gemacht ober von demselben Gebrauch machen zu wollen
erflärt hat, ist der Kanton Luzern berechtigt, die Eisenbahn sammt
dem Material, den Gebäulichseiten und den Borräthen, welche dazu
gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres,
vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen,
falls er die Gesellschaft vier Jahre zum Boraus hievon benachrichtigt hat.

In Beziehung auf die Entschädigungenormen, so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und beffen Aufstellung, gelten fammtliche Beftimmungen ber Artikel 35 und 36.

Art. 36. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 33 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Lugern, ben 6. Dezember 1870.

Namens tes Großen Rathes,

Der Brafibent:

Dr. Bübler.

Die Sefretare:

Fr. Pfenniger. A. Willimann.

Ronzeffion

ju Gunften .

des Seethalbahn-Komites zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Gisenbahn von der aargauischen Kantonsgrenze bei Beinwyl längs dem linken Seeufer über Seon nach Lenzburg oder Hunzenschwyl, eventuell an die Nordostbahn.

(Vom 25. Mai 1871.)

Der Große Rath bes Kantons Aargau,

Auf bas vom Seethalbahn-Komite zuhanden einer zu bilbenden Gefellchaft gestellte Konzessionsgesuch und ben Borichlag bes Regierungs=rathes,

beschließt:

§ 1. Dem Seethalbahn-Komite ist zuhanden einer zu bilbenden Gefellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Gisenbahn von der aargauischen Kantonsgrenze bei Beinwhl längs dem linken Seeufer über Seon zum Anschlusse an die konzessionirten Linien Aarau-Lenzburg oder Wildege-Lenzburg, eventuell an die Nordostbahn, unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Dabei bleibt übrigens, in Bollziehung von Art. 2 bes Bunbesgeseges über ben Bau und Betrieb ber Gisenbahnen im Gebiete ber Gibgenoffensichaft vom 28. Juli 1852, die Genehmigung ber schweizerischen Bunbessversammlung vorbehalten.

§ 2. Die Konzesston wird fur 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis jum Auslaufstermin ber fur Die übrigen auf aargauischem Gebiete tonzessionirten Gifenbahnen ertheilt.

4

Nach Ablauf biefes Zeitraumes foll bie Konzession nach einer banns jumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweilen eingetretenen Nüklauses erloschen ist.

- § 3. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es fich um Berleihung einer Konzession für Ausführung von einmunbenden ober Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, ben Konzesstonaren ber Seethalbahn ben Borrang vor allen Bewerbern einzuräumen,
 soweit nicht altere berartige Berechtigungen bereits bestehen.
- § 4. Die Gesellschaft kann fur Berbindlichkeiten, welche in bem Kanton Nargau eingegangen worben ober in bemfelben zu erfüllen find, in Lenzburg belangt werben, und fur dingliche Klagen gilt ber Gerichts= ftand ber gelegenen Sache.
- § 5. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft dem Regierungsrathe die Plane über den Bau zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Planen sind
 nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung des Regierungsrathes
 gestattet.

Ueber die Anlegung ber Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstraßen berselben hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 6. Die Gesellschaft ist verpstichtet, spätestens innert Jahresfrist nach ber von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzesssion, die Erdarbeiten der Bahn auf hiestgem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Gisenbahn soll, Falle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen 5 Jahren, vom Datum ber Bunbesgenehmigung gegenwärtiger Konstssion an gerechnet, vollendet sein und bem regelmäßigen Betriebe übersgeben werden.

Sollte biefe Verpflichtung bis jum besagten Termine unerfüllt bleiben, fo wird ber Große Rath mit Beruffichtigung ber Umftanbe einen ihm angemeffen icheinenben Endtermin festfezen.

§ 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach beendigtem Bau in Betrieb sezen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisitrem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zweke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Berbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und

Schnolligkeit bes Dienftes auf anderen wohleingerichteten Bahnen bes In- und Auflandes eingeführt werben, auch auf biefer Bahn eintreten ju laffen.

Dem Regierungsrathe wird überdies bas Recht vorbehalten, eine bifondere Bauaufsicht mahrend bes Bahnbaues zu bestellen.

- § 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten bie geeigneten Vorfehren zu treffen, bamit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dergl. weder während des Baues der Bahn noch später durch Arbeiten zu dem Zweke der Unterhaltung der lezteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zusstimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brüken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweisigem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benuzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Aussführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu erfezen, der Gesellschaft ob.
- § 9. Da wo in Folge bes Baues ber Cifenbahn Uebergange, Durchgange und Wafferburchläffe gebaut, überhaupt Beränderungen an Straßen, Begen, Bruken, Stegen, Fluffen, Kanalen oder Bächen, Wäfferungs= und Abzugsgräben, Waffer-, Brunnen= oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zusallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Beränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausbehnung solcher Bauten entscheibet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath ohne Beiters= zichung.

1

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Strafen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen bes Bundes-Expropriationsgesezes vorbehalten.

§ 10. Die Gesellschaft wird die Bahnstreken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Rosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Beise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Borkehren auf ihre Kosten zu treffen, welche in hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jezt oder fünstig, von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig besunden werden. § 11. Wenn nach Erbauung ber Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn freuzen, von Staatsoder Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die
daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung
der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt
die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derzenigen Bauten, welche
in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. f. f. zu dem Zweke
der Ethaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforberlich werden, außschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenben Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte burch berartige Arbeiten ober Bauten von Staats= ober Gemeindswegen ber Betrieb für langere ober furzere Zeit unterbrochen werben, so ist die Gesellschaft berechtiget, eine angemessene Entschädigung bafur anzusprechen.

§ 12. Es bleibt der Gefellichaft überlaffen, bie Bahn ein = ober zweispurig zu erstellen.

Sollte ber Regierung&rath bie Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz ober im Interesse ber Sicherheit bes Betriebes für nothwendig halten, die Gesellschaft aber bieselbe verweisgern, so ware ein baheriger Konflift schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 13. Die Bahn barf bem Verfehre nicht übergeben werben, bevor ber Regierungsrath, in Folge einer mit Rufficht auf die Sichersheit ihrer Benuzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung bersfelben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung bazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb geset worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine sosche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benuzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtiget, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der Lezteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Unordnungen zur Ubhulfe auf Rosten der Gesellschaft zu treffen.

- § 14. Die Gisenbahnunternehmung unterliegt, mit Borbehalt ber in bieser Konzessions=Urkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesezen und Berordnungen des Landes.
- § 15. Die Gegelichaft als solche ift sowohl fur ihr Bermögen als für ihren Erwerb in Folge bes Bahnbetriebes von ber Entrichtung aller Kantonal= und Gemeinbesteuern befreit.

In biefer Steuerfreiheit find jedoch bie Steuerbeitrage an bie gegen= feitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet biefe Bestim=

mung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu ber Gifenbahn zu haben, in bem Gigenthume ber Gesellschaft befinden möchten, keine Unwendung.

- . § 16. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastisschem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen u. s. f., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Gigenthum des Staates.
- § 17. Die Handhabung ter Bahnpolizei liegt zunächst ber Gesfellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen aargauischen Beshörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugniffe in vollem Umfange vorbehalten.

Die näheren Borichriften betreffend bie Hanbhabung ber Bahns polizei werden in einem von der Gefellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung bes Negierungsrathes zu unterlegenden Neglemente aufgestellt.

§ 18. Die Beamten und Angestellten ber Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichtersüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Besugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Bollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlaffung eines Bahnpolizeibeamten wegen Pflichtverlezung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Borbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

- § 19. Bei ber Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsiz auf bem Gebiete bes Kantons Aargau aufschlagen muffen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger bes Kantons Aargau ober in diesem Kanton niedersgelaffene Schweizerburger sind, ber Borzug zu geben.
- § 20. Die Gefellschaft verpflichtet fich, bafur zu forgen, bag minbestens breimal täglich in gewöhnlichen Bersonenzügen je von einem Endpunkte ber Bahn zum andern in Wagen aller Rlaffen und mit Berührung sammtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Richtet die Gesellschaft baneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächetiget ist, so ist sie nicht verpflichtet, in benselben auch Wagen III. Riasse mitzuführen.

- § 21. Die Gesellschaft hat die jeweiligen Fahrtenplane dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.
- § 22. Die gewöhnlichen Personenzuge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde trans portirt werben.
- § 23. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Abslieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frift gestatten wurde.

Waaren, die mit Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin mussen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gesbracht werden.

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelft der gewöhn= lichen Personenzuge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sammtlicher Rlassen mussen gebett, zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genugenden Heizvorrichtungen.

Es follen auch mit einzelnen Baarenzügen Berfonen beförbert werben.

§ 25. Die Gesellschaft ist ermächtiget, für ben Transport von Bersonen vermittelst ber Personenzuge Taxen bis auf ben Betrag folgender Unsage zu beziehen:

In der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde ber Bahnlänge.

In der II. Wagenflaffe bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde ber Bahnlange.

In der III. Wagenklaffe bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlange.

Rinder unter 10 Jahren gahlen in allen Wagenflaffen bie Salfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Billets, für die Hin= und Nüffahrt an dem gleichen Tage gultig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benuzung der gleichen Bahnstreke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Für das Gepät der Baffagiere (worunter aber kleines Handgepat, das kostenfrei befordert werden foll, nicht verstanden ist) darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

0

Die Tage für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedrisger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Bersonenzügen festgesezte.

\$ 26. Für ben Transport von Bieh mit Waarengugen burfen Tagen bis auf ben Betrag folgender Anfaze bezogen werben:

Für Pferde, Maulthiere und Cfel bas Stut bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Rube bas Stuf bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde bas Stut bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Tagen sollen für ben Transport von Herben, welche mindesftens einen Transportwagen- fullen, angemessen ermäßiget werben.

§ 27. Für Baaren find Rlaffen aufzustellen.

Die höchste Tage, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelst der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für ben Transport von baarem Geibe foll bie Tage fo berechnet werben, bag für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen find.

- § 28. Für Wagen sezt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermeffen fest.
- § 29. Wenn Bieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werben sollen, so darf die Tage für Bieh bis auf 40% ber gewöhnslichen Tage und diejenige für Waaren bis auf 8 Cent. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Kfund, welche in Begleitung ber Träger mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Guterfracht.

Die Gesellschaft ist berechtiget, zu bestimmen, bag Waarensens bungen bis auf 50 Pfund stets mit ben Personenzugen beforbert werben sollen.

§ 30. Bei ber Berechnung ber Tagen werben Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Gelbsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie

weniger als Fr. 0,25 für eine jum Transport aufgegebene Senbung in Ausga gebracht.

- § 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxensbestimmungen beschlagen bloß ben Transport auf der Gisenbahn seibst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.
- § 32. Die Gesellschaft hat für die Einzelnheiten des Transports bienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.
- § 33. Jebe Menderung am Tarif ober an ben Transportregle= menten foll gehörige Beröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.
- § 34. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tagen herabzusezen, so soll diese Herabsezung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Bersonen und ein halbes Jahr für die Baaren.

Diese Bestimmung findet indeß teine Anwendung auf sogenannte Bergnügungszüge ober ausnahmsweise Bergunftigungen bei besonderen Antaffen.

- § 35. Die Eisenbahnverwaltung foll mit Beziehung auf bie Tagen Niemanden einen Borzug einräumen, ben sie nicht überall und Jebermann unter gleichen Umftanden gewährt.
- § 36. Wenn bie Bahnunternehmung brei Jahre nacheinander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der saut den Bestimmungen dieser Konzessionsurfunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarise nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunst herabzusezen. Kann eine solche Berständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheisdung ein.

ŀ

§ 37. Die Gefellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonals ober eidgenössischen Dienste steht, sowie bazu gehöriges Kriegsmaterial, auf Unordnung ber zuständigen Militärstelle, um die Hälfte ber niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu besördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsseuerwert veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Besörderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zusftändigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargan polizeilich zu transportiren sind, auf der Gisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung ber Art bes Transportes, sowie ber für benfelben zu entrichtenden Tagen bleibt späterer Bereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgestellt werden.

- § 39. Bur Sicherheit bes Bezuges ber Konsumosteuern für geisftige Getrante wird die Bahnverwaltung im Ginverständniffe mit ben betreffenben Behörben die geeigneten Bortehrungen treffen.
- § 40. Soweit ber Bund nicht bereits von dem Rufkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erstlärt hat, ist der Kanton Aargan berechtiget, die den Gegensand der gegenwärtigen Konzession bildende Gisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 17., 32., 47., 62. und 77. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, salls er die Gesellschaft seweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Bon diesem Rüfkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Seethalbahn in den Kantonen Nargau und Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.
- § 41. Kann eine Berftandigung über die zu leistende Entschädis gungssumme nicht erzielt werden, so wird die leztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Fur die Ausmittlung ber zu leiftenben Entichabigung gelten fol= genbe Bestimmungen :

a. Bei stattsindendem Rükfause im 17., 32. und 47. Jahre ist der 25sache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benuzung des ersten Rükfaustermines während der 5, im Falle der Benuzung des zweiten und dritten Rükfaustermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rükfaus erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattsindendem Rükfause im 62. Jahre der 22½ fache und im Falle des Rükfauses im 77. Jahre der 20sache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin sedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Bon bem Reinertrage, welcher bei biefer Berechnung gu Grunde gu legen ift, find übrigens Summen, welche auf Absichtung rechnung getragen, ober einem Reservefond einverleibt werben, in Abgug zu bringen.

- b. Im Falle bes Ruffaufes mit Ende ber Konzession ift die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung ber Bahn und die Ginrichtung berselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten wurde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörbe ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rüffauf erfolgen mag, in volltommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rüftaussiumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 42. Nach Bollenbung ber Bahn ift eine Rechnung suber bie gesammten Kosten, sowohl ber Anlage berselben als auch ihrer Betriebs- einrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan, ben Archiven bes Standes Margan und ber Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung ber Bahn bienen, ausgeführt werben, ober bas Betriebs-fapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über bie baburch versursachten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diesen ben Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen bie Anerkennung der Richtigkeit derselben, sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite ber Gesellschaft zu bescheinigen.

- § 43. Der Regierungsrath ift berechtigt, ein Mitglied in ben Berwaltungsrath ber Gesellschaft zu mahlen.
- § 44. Die Gesellschaft ift verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahredrechnung über die Unternehmung ber Seethalbahn dem Regierungsrathe einzureichen.
- § 45. Außer ben in ben §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen find im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurfunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 46. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitsfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengeset, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter mählt und von den Leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorsschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beslagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 47. Der Gesellschaft steht bas Recht nicht zu, ohne Ermäch= tigung bes aarganischen Großen Rathes biese Konzesstonsafte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung ber Konzession an eine andere Gesellschaft fann berselben eine angemessene Caution auferlegt werben.

§ 48. Der Regierungsrath ift mit ben in Folge ber Ertheilung biefer Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Begeben in Marau, ben 25. Mai 1871.

Der Prafibent bes Großen Rathed:

Pl. Beißenbach.

Die Sefretare :

2. Nufbaumer, Fürsprech. Eduard Reinli.



Ronzeffion

Deß

Kantons Luzern für den Bau und Betrieb einer Sisenbahn von der Grenze des Kantons Aargau am Hallwylersee nach der Emmenbrüfe.

(Vom 7. Juni 1871.)

Der Große Rath bes Rantons Euzern, Auf Bericht und Untrag bes Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1. Dem Seethalbahnkomite wird anmit zu handen einer Befellschaft, welche basselbe jum Behufe ber Erstellung einer Gifenbahn

von ber Emmenbrute bis zum Anschluß an die konzessionirte Linie ber Sübbahn Aarau-Lenzburg und der Bahn Lenzburg-Wilbegg, eventuell an die Nordostbahn in's Leben zu rusen bestrebt ift, die Konzession sür die auf das Gebiet des Kantons Luzern fallende, von der Kantonssgrenze bei Mosen, am rechten Ufer des Baldeggersees sich hinziehende und nach der Zentralbahn bei der Emmenbrute führende Abtheilung der bezeichneten Bahn unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

æ

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von Art. 2 bes Bundesgesfezes über den Ban und Betrieb der Gisenbahnen im Gebiete der Gidgenoffenschaft vom 28. Juli 1852, die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

§ 2. Die Konzession wird für 87 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die schweizerische Zentralbahn bestehenden Konzession ertheilt.

Nach Ablauf bieses Zeitraumes soll bie Konzession nach einer bannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rukkauses erloschen ist.

- § 3. Der Kanton Luzern verpflichtet sich, falls es fich um Berleihung einer Konzession für Ausführung von einmundenden ober Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, den Konzessionären der Seethalbahn den Borrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.
- § 4. Die Konzessionare können für Berbindlichkeiten, welche in bem Kanton Luzern eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in highirch belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand ber gelegenen Sache.
- § 5. Die Statuten ber Gesellschaft unterliegen ber Genehmigung bes Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung biefer Behörbe abgeandert werben.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen die Konzesstionäre dem Regierungsrathe die Pläne über den Bau zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung des Regierungsrathes gestattet.

Ueber die Unlegung ber Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Berbindungsstraßen berselben hat überdieß eine Berständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 6. Die Konzessionare sind verpflichtet, spatestens innert Jahres= frist nach ber von ber Bunbesbehörde erfolgten Genehmigung biefer

Konzession bie Erbarbeiten ber Bahn auf hiesigem Territorium zu be= ginnen, widrigenfalls biese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Gisenbahn foll, Fälle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen fünf Jahren, vom Datum ber Bunbesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet sein und bem regelmäßigen Betriebe übergeben werden.

Sollte biefe Berpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird ber Große Rath mit Berüfsichtigung ber Umftanbe einen ihm angemeffen scheinenben Endtermin festsezen.

§ 7. Die Konzessionare verpflichten sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie werden dieselbe sofort nach beendigtem Bau in Betrieb sezen, und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zwefe werden sie sich stets angelegen ein lassen, die Berbeiserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnessigeit des Dienstes auf anderen wohleingerichteten Bahnen stes In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn einstreten lassen.

Dem Regierungsrathe wird überdieß bas Recht vorbehalten, eine besondere Bauaufficht mahrend bes Bahnbaues zu bestellen.

- § 8. Die Konzessionare haben auf ihre Kosten bie geeigneten Borkehren zu treffen, bamit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später, durch Arbeiten zu dem Zweke der Unterhaltung der leztern unterbrochen werden. Für unvermeibliche Unterbrechungen ist die Zusstimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brüken und andere ähnliche Borrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Berbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürsen dem Berkehre nicht überzeugt und in Folge bessen ihre Benuzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweils mit Beförderung zu ersfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, salls in Folge ungehöriger Uusssührung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersezen, den Konzessionären ob.
- § 9. Da wo in Folge bes Baues ber Eisenbahn Uebergange, Durchgange und Wasserburchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Bruken, Stegen, Flüssen, Kanalen ober Bachen, Wässerungs= und Ubzugsgraben, Wasser-, Brunnen= oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Untosten den Konzessionaren zufallen, so daß ben Eigenthümern ober andern mit dem Unterhalte belasteten

Personen oder Korporationen weber ein Schaben, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Beranderungen erwachsen konnen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entsicheibet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath, ohne Weiterziehung.

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Stragen, Gemäffer und Einrichtungen handelt, Die einschlagenden Bestimmungen bes Bundes-Expropriationsgeseges vorbehalten.

- § 10. Die Konzessionare werden die Bahnstreken, wo es öffentsliche Sicherheit ersordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sichersheit gewährende Beise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueb rhaupt haben sie alle diejenigen Borkehren auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jezt oder künstig von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.
- § 11. Wenn nach Erbauung ber Eisenbahn neue Straßen, K näle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn freuzen, von Staats: oder Gemeindswegen angelegt werden, so haben die Konzessionäre für die dasherige Jnanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Bermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derzenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwete der Erhaltung der Gisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande ersforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den bestressenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch berartige Arbeiten oder Bauten von Staat8= ober Gemeindswegen ber Betrieb für langere ober furzere Zeit unterbrochen werden, so sind die Konzessionare berechtigt, eine angemessene Entsichädigung bafur anzusprechen.

§ 12. E3 bleibt ben Konzeffionaren überlaffen, Die Bahn eins ober zweispurig zu erstellen.

Sollte ber Regierungsrath bie Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz ober im Interesse ber Sicherheit bes Betriebes für nothwendig halten, die Konzessionäre aber bieselbe versweigern, so ware ein baheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 13. Die Bahn barf bem Berkehre nicht übergeben werben, bevor ber Regierungsrath, in Folge einer mit Rufficht auf die Sicherheit ihrer Benugung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung berfelben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt hat. Auch nachbem bie Bahn in Betrieb gesest worden, ist ber Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benuzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von den Konzessionären zu fordern, und falls von den Leztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Konzessionäre zu treffen.

- § 14. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Borbehalt ber in Dieser Konzession Burkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung ben allgemeinen Geseen und Berordnungen bes Landes.
- § 15. Die Konzessionare sind sowohl für ihr Bermögen, als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung aller Kantonals und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeitrage an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Konzessionäre besinden möchten, keine Anwendung.

- § 16. Gegenstände von naturhiftorischem, antiquarischem, plastisichem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Betresfakten, Mineralien, Mungen u. s. f., welche beim Bau ber Bahn gesfunden werden durften, sind und bleiben Eigenthum bes Staates.
- § 17. Die Handhabung ber Bahnpolizei liegt zunächst ben Konzesssionaren ob. Dabei bleiben jedoch ben zuständigen luzernischen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nahern Vorschriften betreffend die Hanbabung ber Bahn= polizei werden in einem von den Konzesstonaren zu erlassenden, jedoch ber Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 18. Die Beamten und Angestellten ber Konzessionäre, welchen bie Ausübung ber Bahnpolizei übertragen wird, sind von ber zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübbe zu nehmen. Während ste ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen sallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Besugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sosort an

bie betreffenden Bollziehungsbeamteten, welche bie weiter erforderlichen Magregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn bas Polizeibepartement die Entlassung eines Bahnpolizeis beamten wegen Pflichtverlezung verlangt, so muß einem solchen Besgehren, immerhin jedoch unter Borbehalt des Rekurses an den Resgierungsrath, entsprochen werden.

- § 19. Bei ber Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsiz auf bem Gebiete bes Kantons Luzern aufschlagen muffen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, bie entweber Burger bes Kantons Luzern ober in biesem Kanton niebers gelassen Schweizerburger sind, ber Borzug zu geben.
- § 20. Die Konzessionare verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß mindestens breimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Be-rührung sammtlicher Stationsorte gesahren werden kann. Richten die Konzessionäre dagegen Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt sind, so sind sie nicht verpflichtet, in benselben auch Wagen III. Klasse mitzusühren.
- § 21. Die Konzessionare haben Die jeweiligen Fahrtenplane bem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.
- § 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegftunden in einer Zeitstunde transportirt werden.
- § 23. Baaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Abslieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht einsgerechnet, zu spedieen, es ware denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten wurde.

Waaren, die mit Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Sindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Urt zu befördern. Zu diesem Ende hin mussen sie aber minsbestens eine Stunde vor dem Abgange besselben auf die Bahnstation gebracht werden.

- § 24. Für die Beförderung ber Versonen vermittelst ber gewöhn= lichen Personenzüge werden mindestens brei Wagenklaffen aufgestellt. Die Wagen sammtlicher Rlaffen muffen gebett, zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden heizvorrichtungen.
- Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen beförbert werben.

§ 25. Die Konzessionare werben ermächtigt, für ben Transport von Personen vermittelft ber Personenzuge Tagen bis auf ben Betrag folgender Unsäge zu beziehen.

In ber I. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde ber Bahnlänge.

In der II. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde ber Bahnlange.

In der III. Wagenklaffe bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde ber Bahnlange.

Rinder unter 10 Jahren gabien in allen Bagentlaffen bie Balfte.

Die Konzessionare sind verpflichtet, Billets für die hin= und Ruffahrt, an dem gleichen Tage gultig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benuzung der gleichen Bahnstreke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Jur bas Gepäck ber Passagiere (worunter aber kleines Hantgepät, bas kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist) barf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Tage für die mit Waarenzügen beförberten Bersonen soll niedriger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Berssonenzügen festgesezte.

§ 26. Für den Transport von Bieh mit Maarenzügen durfen Tagen bis auf ben Betrag folgenber Unfaze bezogen werben:

Fur Pferbe, Maulthiere und Cfel bas Stut bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Rube bas Stut bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde bas Stut bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Tagen sollen für ben Transport von Herben, welche min= bestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßiget werben.

§ 27. Für Waaren find Rlaffen aufzuftellen.

Die höchste Tage, die für ben Transport eines Zentners Waare vermittelst ber gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden barf, beträgt Fr. 0,05.

Für ben Transport von baarem Gelbe foll die Tage fo berechnet werben, baß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 gu bei gablen find.

§ 28. Für Bagen sezen bie Konzessionare bie Transporttage nach eigenem Ermeffen fest.

-2

§ 29. Wenn Bieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werben sollen, so barf bie Tage für Bieh bis auf 40% ber gewöhnslichen Tage und biejenige ber Waaren bis auf 8 Cent. per Zentner und Stunde erhöht werben.

Traglaften mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Berssonenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Die Konzessionöre sind berechtiget, zu bestimmen, baß Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzugen befordert werden sollen.

- § 30. Bei ber Berechnung ber Tagen werben Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport ausgegebene Sendung in Ansag gebracht.
- § 31. Die in ben vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tagensbestimmungen beschlagen bloß ben Transport auf ber Eisenbahn selbst, aber nicht benselben nach ben Stationshäusern ber Eisenbahn und von benselben hinweg.
- § 32. Die Konzesstonare haben für die Einzelheiten des Trans= portdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungs= rathes aufzustellen.
- § 33. Jebe Aenberung am Tarif ober an ben Transportreglementen soll gehörige Beröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Gr= höhung handelt, minbestens 14 Tage vor ihrem Intrafttreten.
- § 34. Wenn die Konzesslionare es für angemessen erachten, ihre Tagen heraczusezen, so soll diese Herabsezung in Kraft bleiben: min= bestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Unwendung auf sogenannte Bergnügungszüge ober ausnahmsweise Bergunstigungen bei besonderen Unläßen.

§ 35. Die Gisenbahnverwaltung foll mit Beziehung auf die Tagen Niemandem einen Borzug einraumen, ben sie nicht überall und Jedersmann unter gleichen Umständen gewährt.

- § 36. Wenn bie Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Neinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der saut den Bestimmungen dieser Konzessionsurfunde in dem von den Konzessionären aufzustellenden Tarise nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Negierungsrathe und den Konzessionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusezen. Kann eine solche Berständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entsscheidung ein.
- § 37. Die Konzessionare sind verpflichtet, Militär, welches im Kantonal= ober eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial, anf Unordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Berssonenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Bulver und Kriegsseuerwert veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Gisenbahnverwaltung oder ihrer Ungestellten verursacht werden sollte.
- § 38. Die Konzessionare sind verpflichtet, auf Anordnung ber zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Luzgern polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.
- Die Bestimmung ber Urt bes Transportes, sowie ber für benfelben zu entrichtenben Tagen bleibt späterer Bereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgestellt werden.
- § 39. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumosteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Cinverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Borkehrungen treffen.
- § 40. Soweit ber Bund nicht bereits von dem Rüffaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erflärt hat, ist der Kanton Luzern berechtiget, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Sisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichseiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Abslauf des 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Bon diesem Rüffaussrechte fann jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Seethalbahn in den Kantonen Aargan und Luzern der Gesellschaft absgenommen wird.
- § 41. Rann eine Verständigung über die zu leistende Entschädisgungssumme nicht erzielt werden, so wird die leztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung ber zu leiftenden Entschädigung gelten fols gende Bestimmungen:

a. Bei stattsindendem Rüktause im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Neinertrages, welcher sich im Falle der Benuzung des ersten Rüktausstermines während der fünf, im Falle der Benuzung des zweiten und dritten Rüktausstermines während der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Luzern den Rüktauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattsindendem Rüktause im 63. Jahre der 22½ fache und im Falle des Rüktauses im 78. Jahre der 20sache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Bon bem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ift, find übriges Summen, welche auf Abschreibungs-rechnung getragen, oder einem Reservesonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle bes Ruftauses mit Ende ber Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung ber Bahn und die Ginrichtung berselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten wurde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rukkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rukstaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 42. Nach Bollendung ber Bahn ift eine Rechnung über bie gesammten Kosten, sowohl ber Unlage berselben als auch ihrer Betriebs-einrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan ben Urchiven bes Standes Eugern und ber Konzessionare einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung ber Bahn bienen, ausgeführt werden ober bas Betriebs- kapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch verursachten Kosten in die beiden ermähnten Archive niederzulegen.

In diesen ben Archiven einzuverleibenden Rechnungen ift jeweilen bie Anerkennung ber Richtigkeit berselben sowohl von Seite bes Regierungsrathes als auch von Seite ber Konzessionare zu bescheinigen.

§ 43. Die Konzessionare sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung ber Bahn bem Resgierungsrathe einzureichen.

- § 44. Außer ben in ben §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fallen sind im Beitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurfunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 45. Für die Entscheibung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzesssonsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitsfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesezt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Berson des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Oreiervorsschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Borgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.
- § 46. Den Konzessionaren steht bas Recht nicht zu, ohne Ermächtigung bes luzernischen Großen Rathes biese Konzessionsakte an eine andere Geseuschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung ber Konzession an eine andere Gesellschaft tann berselben eine angemeffene Raution auferlegt werben.

§ 47. Der Regierungsrath ist mit den in Folge ber Ertheilung bieser Konzession erforderlichen Borkehrungen beauftragt.

Lugern, ben 7. Juni 1871.

Namens des Großen Rathes, Der Bräsibent: **Dr. Zemp.**

Die Sefretare:

A. Herzog. A. Arnold.

Ronzession

be8

Standes Zürich für eine Sisenbahn von Effretikon über Hinsweil nach Wald, mit Abzweigung nach Bubikon.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Sinsicht eines vom 2. Mai 1871 batirten Gesuches bes bestreffenden Gründungskomite um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, die, von Effretikon ausgehend, unter Berührung der wichtigern Ortschaften des Kemptthales über Hinweil nach Wald sich richten und von Hinweil aus in der Richtung gegen Bubikon eine Verbindung mit den Vereinigten Schweizerbahnen ershalten soll;

auf ben Untrag bes Regierungsrathes,

beschließt:

- § 1. Die nachgefuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den nachsolsgenden Baragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß Urt. 2 des Bundesgesezes über den Bau und Betrieb der Gisensbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.
- § 2. Die Dauer der Ronzession erstrekt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer danns zumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Kükkaufs erloschen ist.

- § 3. Die zu bilbenbe Gesellschaft kann nur mit Genehmigung bes Kantonbrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen ober ihr ben Betrieb einer Streke überlassen.
- § 4. Soweit ber Bund nicht bereits vom Ruffaufsrechte Gebrauch gemacht ober von bemselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Borräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum Boraus hieron benachrichtigt hat.
- § 5. Kann im Falle bes Rüffaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die lezetere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung ber zu leiftenden Entschädigung gelten fol= gende Bestimmungen:

- a. Im Falle bes Rüffaufes bis zum Jahre 1933 ift bas Fünfundszwanzigfache bes burchschnittlichen jährlichen Reinertrages bersienigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton ben Rükfauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rükfaufes im Jahre 1948 bas Zweiundzwanzig und einhalbsache und im Falle des Rükfauses im Jahre 1963 das Zwanzigsache 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 Rükkauses im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Alls Maßstab für die Ermittlung der Erstellungstosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Ginrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rükkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Gine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- e. Die Bahn sammt Zubehörbe ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Nükkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Berspslichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Nükkaussjumme in Ubzug zu bringen.
 - § 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Wald.
- § 7. Die Mehrheit der Direktion und des weitern Ausschuffes, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerburgern, welche ihren Wohnsig in der Schweiz haben, bestehen.

§ 8. Die Statuten der zu grundenden Gefellschaft unterliegen ber Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutsheißung nur mit Ginwilligung diefer Behörbe abgeliefert werden.

0

§ 9. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt ber in bieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, gleich jeder andern Privatunternehmung, ben allgemeinen Gesezen und Verordnungen bes Landes.

Die Transportreglemente find, so lange nicht vom Bunde sachbe= zügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Ge= nehmigung vorzulegen.

- § 10. Die Gesellichaft ift verpflichtet, an allen Stellen, wo durch ben Betrieb ber Gifenbahn ber Umgebung Gefahr broht, Schuzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.
- § 11. Die handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Borschriften betreffend die Handhabung ber Bahnpolizei werden in einem von der Gefellschaft zu erlaffenden, jedoch der Genehmigung bes Regierungrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 12. Die Beamten und Angestellten ber Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, muffen mindoftens zur halfte aus Schweizerburgern bestehen.

Sie find von der Polizeidirektion für treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während fie ihren Dienstverrichtungen obsliegen, haben fie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverlezung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Borbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbessondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnshöfe und Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Gisenbahn erforderlich werdenden Beränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzusegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§ 14. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorfehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserseitungen u. des. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zweke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeibliche Unterbrechungen ist die Zusstimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

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

§ 15. Wenn nach Erbanung der Gisenbahn neue Straßen, Ranale oder Brunnenleitungen, welche die Bahn freuzen, von Staatsoder Gemeindewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Jnanspruchnahme ihres Gigenthums, sowie für die Bermehrung der Bahnwarter, Bahnwarthäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen biejenigen Borrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf bem Gebiete ber Bahn jur Wiederherstellung des Bahnsförpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Brivaten und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz ber leztern zur Laft.

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 biesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesell= schaft aus und stellt dafür betaillirte Rechnung.

- § 16. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn eins oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath später die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so ware ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich ausstutragen.
 - § 17. Die Bahn ist sammt bem Material und ben Gebäulichkeiten, welche bazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benuzung gewährender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untabelhaftem Zustanbe zu erhalten.

§ 18. Die Bahn barf bem Verkehr nicht übergeben werden, bevor ber Regierungsrath in Folge einer mit Rutsicht auf die Sicherheit ihrer Benuzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung berselben in allen ihren Bestandtheilen bie Bewilligung bazu ertheilt hat.

æ

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

Dem mit ber Inspettion ber Bahn beauftragten Staatsbeamten ift unentgeltliche Kahrt zugesichert.

- § 19. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens brei Mal nach beiben Richtungen geschehen.
- § 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens funf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert werben.
- § 21. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Abslieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerrechnet, zu spediren, es ware denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzugen befordert werden sollen, find, wenn nicht außerordentliche Sindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge bieser Urt zu befordern. Zu diesem Ende hin mussen sie aber minsbestens eine Stunde vor bem Abgang besselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelst der Bersonenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen ausgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen britter 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 sämmtlicher Klassen mussen zum Sizen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittschas anzubringen.

Es sollen auch mit ben Waarenzugen Personen beforbert werben konnen.

- § 23. In ben für ben Biehtransport bestimmten Bagen sind Borrichtungen jum Tranten bes Biehes und zu gehöriger Luftung ber Bagen anzubringen.
- § 24. Die Gefellschaft wird ermächtigt, für ben Transport von Bersonen vermittelst ber Bersonenzuge Taxen bis auf ben Betrag folgenber Unfaze zu beziehen :

In der 1. Wagenklaffe bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) ber Bahnlange.

In ber 2. Wagenklaffe bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde ber Bahnlange.

In der 3. Wagenklaffe bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklaffen die Halfte. Für das Gepät der Reisenden, worunter aber kleines Handgepät, das koftenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner, (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

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

Für hin= und Ruffahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabon= nements sind die Personentagen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

§ 25. Für ben Transport von Bieh mit Waarenzügen burfen Taxen bis auf ben Betrag folgender Ansaze bezogen werden:

Für Pferbe, Maulthiere und Gfel:

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

Für Stiere, Ochsen und Rube :

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

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Sunde:

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

Die Tagen sollen für ben Transport von Herben, welche min= bestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werben.

§ 26. Die höchste Tage, die für den Transport eines Zentners Baare vermittelst der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinohlen und Rohzeisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer sesten Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für ben Transport von baarem Gelbe foll die Tage fo berechnet werben, daß für 1000 Franken per Stunde hochstens Fr. 0,05 zu begahlen sind.

- § 27. Für Wagen sezt bie Gesellschaft bie Transporttage nach eigenem Ermessen fest.
- § 28. Wenn Bieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werben sollen, so barf bie Taxe für Bieh um 40 Prozent und biejenige ber Waaren um 100 Prozent ber gewöhnlichen Taxe erhöht werben.

Für Traglaften mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Bersonenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieber in Empfang genommen werden, ift nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentage zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzugen beförs dert werden sollen.

- § 29. Bei ber Berechnung ber Tagen werben Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Franken 500 bei Geldsendungen für volle 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansag gebracht.
- § 30. Die in ben vorhergehenden Baragraphen aufgestellten Tagbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von benselben hinweg.
- § 31. Die Eisenbahnverwaltung foll mit Beziehung auf bie Tarife Niemandem einen Borzug einräumen, ben fie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.
- § 32. Die Gesellschaft ift verpflichtet, Militar, welches im fantonalen ober eidgenössisischen Dienste steht, sowie bazu gehörendes Kriegs= material, auf Anordnung ber zuständigen Militarstelle, um die Halfte ber niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzuge zu befördern.

Jedoch hat die Rriegsverwaltung die Rosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Bulver und Kriegssenerwert veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. § 83. Die Gesellschaft ift verpflichtet, auf Anordnung ber zusständigen Polizeistelle, Bersonen, welche auf Rechnung bes Kantons Zürich polizeilich zu transportiren find, auf ber Gisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Urt des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Tage bleibt späterer Bereinbarung vorbehalten. Junmershin sollen die Tagen möglichst billig festgesest werden.

§ 34. Wenn bie Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurfunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenben Vereinbarung herabzusezen.

Die Cifenbahngefellschaft ift nicht berechtigt, zu verlangen, baß ber Reinertrag bes Unternehmens nach ber von ben Organen ber Gefellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werbe.

Ulfällige Differenzen zwischen bem Regierungsrathe und ber Gifensbahngesellschaft betreffend Festsezung bes Reinertrages ober neue Reguslirung ber Tarife unterliegen ber schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Bollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz= und Katasterplan und ein Längen= profil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher Bahnbauten anzufertigen und bem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Sbenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellsschaft selbst einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn bienen, ausgeführt werden, oder das Betriebs= material vermehrt wird, so sind auch Nechnungen über die dadurch ver= anlasten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diesen ben Archiven einzuverleibenden Rechnungen ift jeweilen bie Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Resgierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

- § 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich ben Jahresbericht ihner Direktion, eine Kopie ber Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die mährend bes betreffenden Jahres von der Geeneralversammlung gepflogenen Berhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.
- § 37. Außer den in §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fallen find im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche fich auf

bie Auslegung dieser Konzesstonsurfunde beziehen, schiedsgerichtlich aus= zutragen.

- § 38. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitsfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesezt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den lezteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obsmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Oreiervorsichlag, aus welchem zuerst der Rläger und hernach der Beklagte je einen der Borgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.
- § 39. Die Gesellschaft ist verpflichtet, burch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstügung von Arbeitern ober beren hinterlaffenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglutsfälle bei bem Bau ober Betrieb ber Bahn unterstüzungsbedurftig werden, zu sorgen.
- § 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitspunkte ber Genehmigung gegenwärtiger Konzession turch die Bundesverssammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die geshörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung biefer Bedingungen erlischt bie Rongeffion.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Auspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Aussührung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstreke zu hinterlegen.

Im Unterlaffungsfalle tritt biese Konzeffion fur bie Gingangs beszeichneten Bewerber in Kraft,

Dasselbe ist ber Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Aussührung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Intrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirkicher Ausstührung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsolgt.

Die Gründungskoften find im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersezen.

§ 42. Der Regierungsrath ift mit ben in Folge ber Ertheilung bieser Konzession erforderlichen Borkehrungen beauftragt.

Burich ben 4. Inli 1871.

Im Namen bes Kantonerathes, Der Prafibent:

S. Bleuler.

Der vierte Sefretär: **Schmib.**

Ronzeffion

bes

Standes Zürich für eine Gisenbahn von Kemptthal nach Unter=Wezikon.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 22. April 1871 batirten Gesuches bes Stadtrathes Winterthur und eines weitern bes betreffenden Gründungs- komite vom 20. Mai 1871 um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station der Vereinigten Schweizerbahnen bei Unter-Wezikon nach der Nordostbahn-Station Kemptthal, beziehungsweise nach dem Bahnhose Winterthur;

auf ben Untrag bes Regierungsrathes,

Beschließt:

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird ben Gesuchstellern zu Sanden einer von ihnen zu grundenden Gesellschaft unter ben in ben

nachfolgenben Paragraphen enthaltenen Bebingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß Art. 2 bes Bundesgesetes über ben Bau und Betrieb ber Eisenbahnen im Gebiete ber Eidgenoffenschaft vom 28. Juli 1852 bie Genehmigung ber schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

- § 2. Die Dauer ber Konzession erstrekt sich bis zum 1. Januar 1969. Rach Ablauf bieses Zeitraumes soll bieselbe gemäß einer bannsumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Ruktaufs erloschen ist.
- § 3. Die zu bilbende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung bes Kantonsrathes bie Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen ober ihr ben Betrieb einer Strete überlaffen.
- § 4. So weit ber Bund nicht bereits vom Ruffaufsrechte Gebrauch gemacht ober von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Gisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichseiten und den Borräthen, welche dazu geshören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum Boraus hievon benachrichtigt hat.
- § 5. Kann im Falle bes Ruffaufs eine Verständigung über bie zu leiftende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird bie lextere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung ber zu leistenden Entschädigung gelten fol= genbe Bestimmungen :

- a. Im Falle bes Mükkaufes bis zum Jahr 1933 ist bas Fünfundswanzigsache bes burchschnittlichen jährlichen Reinertrages berjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rükkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rükfaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbsache und im Falle des Rükkaufes im Jahre 1963 das Zwanzigsache 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 Rükkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskoften als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskoften kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthemaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rükkausk kosten wurde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rükkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Berspslichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rükkaussjumme in Abzug zu bringen.
 - § 6. Das Domizil ber Gesellschaft ift in Winterthur.
- § 7. Die Mehrheit ber Direktion und bes weitern Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerburgern, welche ihren Wohnsig in ber Schweiz haben, bestehen.
- § 8. Die Statuten ber zu grunbenben Gefellschaft unterliegen ber Genehmigung bes Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Ginwilligung biefer Behörbe abgeanbert werben.
- § 9. Die Cisenbahnunternehmung unterliegt, mit Borbehalt ber in dieser Konzessionsurfunde enthaltenen Beschränkungen, gleich jeder anderen Privatunternehmung, den allgemeinen Gesezen und Berord-nungen des Landes.

Die Transportreglemente find, so lange nicht vom Bunde sachsbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Gesnehmigung vorzulegen.

- § 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo burch ben Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr broht, Schuzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Beisungen zu ertheilen.
- § 11. Die Handhabung ber Bahnpolizei liegt zunächst ber Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch ber Polizeibirektion, beziehungsweise bem Regierungsrathe, die mit ber Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

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

§ 12. Die Beamteten und Angestellten ber Gesellschaft, welchen bie Ausübung ber Bahnpolizei übertragen wirb, muffen minbestens zur halfte aus Schweizerburgern bestehen.

Sie find von der Polizeibirektion für treue Pflichterfüllung in's Handgelübbe zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obsliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Benn bie Bolizeibireftion bie Entlaffung eines Bahnpolizei= angeftellten wegen Pflichtverlezung verlangt, fo muß einem folchen Be-

gehren, jedoch unter Borbehalt des Nefurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

-₹:

- § 13. Die zu gründende Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insebesondere über die der Bahn zu gebende Nichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Beränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.
- § 14. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Borftehrungen zu treffen, damit die Rommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zweke der Unterhaltung dersselben unterbrochen werden. Für unvermeibliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brüten und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Berbindung zu zeitweiligem Gestrauche errichtet werden, durfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bewor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benuzung gestattet hat. Die diesfällige Entsicheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersezen, der Gesellsschaft ob.

§ 15. Wenn nach Erbauung ber Eisenbahn neue Straßen, Kanäle ober Brunnenleitungen, welche die Bahn freuzen, von Staats ober Gemeinde wegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen ober Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Juanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Varrieren, welche daburch nothwendig gemacht werden dürste, keine Entschädigung zu sordern.

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

Wird die Aussuhrung berartiger Bauten im Interesse von Korpporationen 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 Geseusschaft aus und stellt bafur betaillirte Rechnung.

- § 16. Es bleibt ber Gefellichaft überlaffen, bie Bahn ein= ober zweispurig zu erstellen. Sollte ber Regierungsrath später bie Unbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellichaft aber bieselbe verweigern, so ware ein baheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 17. Die Bahn ist sammt bem Material und ben Gebäuchlichsteiten, welche bazu gehören, in kunftgerechter, volle Sicherheit für ihre Benuzung gewährenber Beise herzustellen und sobann fortwährend in untabelhaftem Zustande zu erhalten.
- § 18. Die Bahn barf bem Berkehr nicht übergeben werben, bevor ber Regierungsrath in Folge einer mit Rüksicht auf die Sichersheit ihrer Benuzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung berselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung bazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesett worden, ist der Regierungsrath jederzeit besugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Benuzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der leztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Ansordnungen zur Abhülse auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit ber Inspektion ber Bahn beauftragten Staatsbeamten ift unentgeltliche Fahrt zugesichert.

- § 19. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.
- § 20. Die Bersonenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigs feit von mindestens funf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitsstunde befördert werden.
- § 21. Waaren, welche mit ben Waarenzügen transportirt wers ben sollen, sind spätestens innerhalb ber nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, ben Ablieferungstag selbst nicht eins gerechnet, zu spediren, es ware benn, 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 Buge dieser Art zu befördern. Bu diesem Ende hin muffen sic aber mindestens eine Stunde vor dem Abgung besselben auf die Bahnstation gebracht werden.

- § 22. Für die Beförderung von Personen vermittelst der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Bagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, so weit 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 sämmtlicher Klassen mussen zum Sizen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beseuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.
- Es follen auch mit ben Baarengugen Personen beförbert werben tonnen.
- § 23. In ben für ben Biehtransport bestimmten Wagen sind Borrichtungen jum Tranten bes Biehes und zu gehöriger Luftung ber Wagen anzubringen.
- § 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für ben Transport von Bersonen vermittelst ber Bersonenzuge Taxen bis auf ben Betrag folgender Ansate zu beziehen:

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

Rinder unter 10 Jahren gahlen in allen Wagenklaffen die Halfte. Für das Gepät der Reisenden, worunter aber kleines Handgepät,

bas kostenfrei befördert werben 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 Waarengügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Bersonengügen festgesehte.

Für hin= und Rutfahrten am gleichen Tage, so wie für Fahr= abonnements find die Berfonentagen niedriger zu halten als für ein= fache Fahrten.

§ 25. Für den Transport von Bieh mit Waarenzügen durfen Tagen bis auf den Betrag folgender Anfaze bezogen werden:

Für Pferbe, Maulthiere und Gfel :

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

Für Stiere, Debfen und Rube :

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

Für Ralber, Schweine, Schafe, Ziegen und Sunde :

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

- Die Tagen follen für ben Transport von Herben, welche minbeftens einen Transportwagen füllen, angemeffen ermäßigt werben.
- § 26. Die höchste Tage, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelst der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Czpeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für ben Transport von baarem Gelbe foll bie Tage fo berechnet werben, bag für 1000 Franken per Stunde höchstens Fr. 0,05 gu bes gablen find.

- § 27. Für Bagen sezt bie Gesellschaft bie Transporttage nach eigenem Ermeffen fest.
- § 28. Wenn Bieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werben sollen, so darf die Tage für Wieh um 40 Prozent und die jenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Tage erhöht werden.

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

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu funfzig Pfund (25 Kilogramm) stets mit ben Personenzugen befördert werden sollen.

- § 29. Bei der Berechnung der Tagen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Bentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Unsag gebracht.
- § 30. Die in ben vorhergehenden Baragraphen aufgestellten Tax= bestimmungen beschlagen bloß ben Transport auf der Gisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von benfelben hinweg.
- § 31. Die Gisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf bie Tarife Riemandem einen Borzug einraumen, ben sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umftanden gewährt.

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militar, welches im kanstonalen ober eibgenössischen Dienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militarstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzuge zu befördern.

Jeboch hat die Rriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerorbentsliche Sichermaßregeln für den Transport von Pulver und Rriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Berschulden der Gisensbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

S 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zusständigen Polizeistelle, Personen, welche auf Rechnung des Kantons Zurich polizeilich zu transportiren sind, auf der Gisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, so wie der für densfelben zu entrichtenden Taxe bleibt späterer Bereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesext werden.

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurtunde zuläßige Maximum der Transportztagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Bereinbarung herabzusezen.

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

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisen= bahngesellschaft betreffend Festsezung des Reinertrages ober neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Bollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz= und Katasterplan und ein Längensprofil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher Bahnbauten anzusertigen und dem Negierungsrathe eine Kopie bavon einzugeben.

Sbenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Ginrichtungen zum Bestriebe theils dem Archiv des Standes Zürich, theils bemjenigen der Gesellschaft selbst einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung ber Bahn bienen, ausgeführt werden, ober bas Betriebs-material vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In biese ben Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweisen die Anerkennung ber Richtigkeit berselben sowohl von Seite bes Regierungsrathes als auch von Seite ber Gesellschaft einzutragen.

- § 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich ben Jahresbericht ihrer Direktion, eine Kopie ber Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von ber Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungs= rathe einzusenden.
- § 37. Außer den in den §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.
- § 38. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitsfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesezt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernennt und von den leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Oreiersvorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Borgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.
- § 39. Die Gefellschaft ist verpflichtet, burch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstüzung von Arbeitern oder deren hinterstaffenen, die durch nicht sebst verschuldete Unglükkfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstüzungsbedürftig werden, zu sorgen.
- § 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitzunnfte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundeszversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortsührung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung biefer Bedingungen erlischt bie Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Geselschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach der Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Aussührung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrekzu hinterlegen.

Im Unterlaffungsfalle tritt biefe Konzession für die Gingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ift der Fall, wenn die geleiftete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als versallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die versallene Kautionssumme wird bei wirklicher Aussührung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersezen.

§ 42. Der Regierungsrath ist mit ben in Folge ber Ertheilung bieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

2011) - 0 - 110

Burich, ben 4. Juli 1871.

Im Namen bes Kantonsrathes, Der Prafibent: S. Bleuler. Der vierte Sefretar: Schmib.

Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Wohlhausen über Willisau nach der Zentralbahn. (Vom 6. Dezember 1870.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1871

Année Anno

Band 3

Volume Volume

Heft 37

Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 16.09.1871

Date

Data

Seite 291-341

Page

Pagina

Ref. No 10 007 008

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.