

Schweizerisches Bundesblatt.

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

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einküllungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Konzeffion

für

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

(Vom 6. Dezember 1870.)

Der Große Rath des Kantons Luzern,
auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

Art. 1. Dem Initiativkomite für eine Verbindungsbahn von der Zentralbahn über Willisau nach Wohlhausen wird anmit zu Händen einer Gesellschaft, welche dasselbe in's Leben zu rufen bestrebt ist, die Konzeffion für den Bau und Betrieb einer von der Zentralbahn in Bauwil oder Nebikon abzweigenden, nach Willisau und Wohlhausen führenden Lokomotiveisenbahn II. Klasse ertheilt.

Ueber die Richtung der Bahnlinie von der Zentralbahn nach Willisau entscheidet, sofern dießfalls eine Verständigung zwischen der Gesellschaft und dem Regierungsrathe nicht erzielt werden sollte, der Große Rath.

Dabei bleibt gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

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

Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Die Statuten der Gesellschaft sind dem Regierungsrathe zur 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 Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Es darf diese Konzession weder abgetreten werden, noch darf die Gesellschaft eine Fusion mit einem andern Unternehmen eingehen ohne Genehmigung des Großen Rathes.

Art. 4. Zur Anlage und zum Bau der Bahn überläßt der Staat der Gesellschaft, soweit möglich, die Kantonsstraße und allfällige Gemeindestraßen; diese unter Vorbehalt der Genehmigung der betreffenden Gemeinden.

Wenn über das Maß der Inanspruchnahme dieser Straßen zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft sich Anstände ergeben sollten, so entscheidet darüber der Große Rath.

Zum Erwerb des weitem zum Bau der Bahn oder des Betriebes nöthigen Landes findet das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, Anwendung.

Art. 5. Die Bahn wird in zwei Sektionen gebaut: Die erste von Willisau nach der Zentralbahn (Bauwil resp. Rebikon), die zweite von Willisau nach Wohlhausen.

Inner zwei Jahren, vom Datum der Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe den Ausweis über die zur Ausführung der ersten Sektion erforderlichen Mittel und inner zwei Jahren von Eröffnung der Entlebucherbahn an den Ausweis über die zur Ausführung der zweiten Sektion erforderlichen Mittel zu leisten und jeweilen sechs Monate nachher mit den Erarbeiten zu beginnen, widrigenfalls die Konzession für die betreffende Sektion 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 Eröffnung der Eisenbahn durch das Entlebuch an gerechnet, vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zu den besagten Terminen unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen erscheinenden Endtermin setzen.

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

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 den Anschluß an die Centralbahn und die Bahn durch das Entlebuch hat sich die Gesellschaft mit der Regierung und den betreffenden Bahngesellschaften in's Einvernehmen zu setzen und zu verständigen.

Art. 8. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Die Pläne zu diesen Arbeiten unterliegen, wie alle übrigen, der Genehmigung des Regierungsrathes, der auch über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten im Falle vorhandenen Widerspruch ohne Weiterziehung entscheidet.

Art. 9. Sollten nach Erbanung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, reparirt werden müssen, so hat die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung.

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

Art. 10. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Art. 11. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen. Unter Beachtung dieser Vorschrift darf übrigens die äußerste Sparsamkeit in Anwendung gebracht werden.

Art. 12. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im § 10 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

Art. 13. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan mit kontradiktorischer Beiziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und dasjenige des Kantons niedergelegt werden. In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Baue der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Ebenso ist die Gesellschaft gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Verhandlungen der Generalversammlungen der Aktionäre, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzusenden.

Art. 14. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherm Zustande erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist

die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

Art. 15. Für Beförderung der Personen sollen mindestens drei Züge in jeder Richtung stattfinden. Jeder dieser Personenzüge soll eine hinreichende Anzahl Wagen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten und bei jeder Station anhalten.

Die betreffenden Fahrtenpläne werden jeweilen rechtzeitig dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt.

Art. 16. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Beförderung der Personen in zwei Wagenklassen, welche zur Zeit der II. und III. Klasse der vorhandenen Bahnen ungefähr gleichkommen, stattfinden zu lassen.

Die Einführung einer I. Klasse bleibt dem Ermessen der Gesellschaft anheimgestellt.

Art. 17. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

Tarif.

Personen:		per Stunde:
Wagen erster Klasse		50 Cent.
" zweiter Klasse		35 "
" dritter Klasse		25 "

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag gütlig eine Ermäßigung von 20 % auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölfmaligen Benutzung der ganzen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Vieh:		per Stunde:
Pferde und Maulthiere per Stük		80 Cent.
Ochsen, Kühe und Stiere per Stük		40 "
Kälber, Schweine, Hunde, Schafe und Ziegen per Stük		15 "

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung obiger Taxen stattfinden.

Waaren:

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

Art. 18. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von 8 Cent.

per Zentner und per Stunde, das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transport, eine um 40 % erhöhte Tage über die gewöhnliche.

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

Als Minimum des Gewichtes, resp. des Werthes werden berechnet: $\frac{1}{2}$ Zentner, resp. 500 Franken; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde bezahlt ihre volle Tage.

Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes beträgt 40 Cent.

Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis zu 50 Pfund, mit den Personenzügen transportirt, in Begleitung der Träger sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 Pfund ist, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 19. Wenn der Reinertrag der Bahn 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Tagen einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

Wenn der Reinertrag des Unternehmens hingegen 5 % nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft gestattet, obigen Tarif bis auf höchstens 20 % zu erhöhen.

Art. 20. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transportes der Reisenden soll mindestens das Maß von drei Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarentransporte zu niedriger Tage sollen inner den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt bewilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, insofern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgange stattgefunden hat. Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besonders Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Art. 21. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Tagen begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten, so wie für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach

den Bahnhöfen wird die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen treffen und über die dießfalls zu erhebenden Taxen einen Tarif aufstellen.

Art. 22. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 23. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tarife herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung mit Hinsicht auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörende Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreauz beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidg. Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Artikel 3.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Der Gesellschaft ist, ohne Ausschluß der Privatkonkurrenz, gestattet, wo sie es für zweckmäßig erachtet, vermittelt Omnibusdiensten die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der jeweiligen bestehenden Bundesvorschriften.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, so wie das Material derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

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

Art. 26. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich:

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestalten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größeren Reparaturen an denselben die diesfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

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

Art. 27. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauernden Bahnbeamten und Angestellten, welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

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

Art. 28. Die Regierung wird, vorbehalten der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs

auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifsansätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Art. 30. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn mit Stationen, Zubehörde und Betriebsmaterial, so wie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn weder in eine kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht begriffen.

Die auszugebenden Obligationen und Aktien sind der Stempelabgabe entbunden.

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit demselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit, wie alle übrigen Bürger oder Einwohner.

Art. 31. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postvertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft. (Bundesbeschuß vom 17. August 1852, Art. 1.)

Art. 32. Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

Art. 33. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu ge-

hören, 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 jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten 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 des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt sind, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweiligen, in welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

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

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung, gelten sämtliche Bestimmungen der 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.

Luzern, den 6. Dezember 1870.

Namens des Großen Rathes,

Der Präsident:

Dr. Bühler.

Die Sekretäre:

Fr. Pfenniger.

A. Willmann.

K o n z e s s i o n

zu Gunsten

des Seethalbahn-Komitees zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn 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 des Kantons Aargau,

Auf das vom Seethalbahn-Komite zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft gestellte Konzessionsgesuch und den Vorschlag des Regierungsrathes,

beschließt:

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

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852, die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

§ 2. Die Konzession wird für 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die übrigen auf aargauischem Gebiete konzessionirten Eisenbahnen ertheilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§ 3. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, den Konzessionären der Seethalbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.

§ 4. Die Gesellschaft kann für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Lenzburg belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 5. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft 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 Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstraßen derselben hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

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

Die Eisenbahn soll, Fälle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen 5 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet sein und dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessen scheinenden Endtermin festsetzen.

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

Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.

Dem Regierungsrathe wird überdies das Recht vorbehalten, eine besondere Bauaufsicht während des Bahnbaues zu bestellen.

§ 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dergl. weder während des Baues der Bahn noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung der letzteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken 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 Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu erzeugen, der Gesellschaft ob.

§ 9. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, 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 Veränderungen erwachsen können.

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

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 10. Die Gesellschaft wird die Bahnstrecken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jetzt oder künftig, von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwart Häuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindegewegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so ist die Gesellschaft berechtigt, eine angemessene Entschädigung dafür anzusprechen.

§ 12. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

§ 14. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessions-Urkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 15. Die Gesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestim-

mung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§ 16. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen u. s. f., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§ 17. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen aargauischen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

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

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

§ 19. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Aargau aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Aargau oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 20. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Verührung sämmtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Richtet die Gesellschaft daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt ist, so ist sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21. Die Gesellschaft hat die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

§ 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

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

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

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. Die Gesellschaft ist ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

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

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Billets, für die Hin- und Rückfahrt an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölffmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

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

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

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

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

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh bis auf 40% der gewöhnlichen Tage und diejenige für Waaren bis auf 8 Cent. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der 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 Güterfracht.

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

§ 30. Bei der Berechnung der Tagen werden 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 aufgegebenene Sendung in Aufsatz gebracht.

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

§ 32. Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 33. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 34. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tagen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

§ 35. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tagen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§ 37. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§ 39. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn 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, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Seethalbahn in den Kantonen Aargau und Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 41. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen :

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 17., 32. und 47. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 62. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 77. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 42. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesamten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan, den Archiven des Standes Aargau und der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebskapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch verursachten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

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

§ 43. Der Regierungsrath ist berechtigt, ein Mitglied in den Verwaltungsrath der Gesellschaft zu wählen.

§ 44. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Seerthalbahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 45. Außer den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 46. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 47. Der Gesellschaft steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des aargauischen Großen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung der Konzession an eine andere Gesellschaft kann derselben eine angemessene Caution auferlegt werden.

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

Gegeben in Aarau, den 25. Mai 1871.

Der Präsident des Großen Rathes:

Pl. Weissenbach.

Die Sekretäre:

L. Ruffhaumer, Fürsprech.

Eduard Reinli.



Konze ss i o n

des

Kantons Luzern für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von der Grenze des Kantons Aargau am Hallwilersee
nach der Emmenbrücke.

(Vom 7. Juni 1871.)



Der Große Rath des Kantons Luzern,
Auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t:

§ 1. Dem Seethalbahnkomite wird anmit zu Handen einer Gesellschaft, welche dasselbe zum Behufe der Erstellung einer Eisenbahn

von der Emmenbrücke bis zum Anschluß an die konzessionirte Linie der Südbahn Aarau-Lenzburg und der Bahn Lenzburg-Wildegg, eventuell an die Nordostbahn in's Leben zu rufen bestrebt ist, die Konzession für die auf das Gebiet des Kantons Luzern fallende, von der Kantons-grenze bei Mosen, am rechten Ufer des Baldeggersees sich hinziehende und nach der Zentralbahn bei der Emmenbrücke führende Abtheilung der bezeichneten Bahn unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen erteilt.

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft 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 erteilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§ 3. Der Kanton Luzern verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, den Konzessionären der Seethalbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.

§ 4. Die Konzessionäre können für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Luzern eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Hitzkirch belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 5. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen die Konzessionäre 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 Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstraßen derselben hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 6. Die Konzessionäre sind verpflichtet, spätestens innert Jahresfrist nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser

Konzession die Erdarbeiten der Bahn auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll, Fälle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen fünf Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet sein und dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessen scheinenden Endtermin festsetzen.

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

Dem Regierungsrathe wird überdies das Recht vorbehalten, eine besondere Bauaufsicht während des Bahnbaues zu bestellen.

§ 8. Die Konzessionäre haben auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später, durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung der letztern unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweils mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, den Konzessionären ob.

§ 9. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten den Konzessionären zufallen, 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 Veränderungen erwachsen können.

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

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 10. Die Konzessionäre werden die Bahnstrecken, wo es öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Uebrigens haben sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jetzt oder künftig von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so haben die Konzessionäre für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärterhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindegewegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so sind die Konzessionäre berechtigt, eine angemessene Entschädigung dafür anzusprechen.

§ 12. Es bleibt den Konzessionären überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Konzessionäre aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

§ 14. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser KonzeSSIONsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 15. Die KonzeSSIONÄRE sind sowohl für ihr Vermögen, als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge 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 befinden möchten, keine Anwendung.

§ 16. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen u. s. f., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§ 17. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den KonzeSSIONÄREN ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen luzernischen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergewaltrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§ 18. Die Beamten und Angestellten der KonzeSSIONÄRE, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Vortretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an

die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn das Polizeidepartement die Entlassung eines Bahnpolizeibeamten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 19. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Luzern aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Luzern oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 20. Die Konzessionäre verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann. Richten die Konzessionäre dagegen Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt sind, so sind sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21. Die Konzessionäre haben die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

§ 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

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

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

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. Die Konzeßionäre werden ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen.

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

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

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Konzeßionäre sind verpflichtet, Billets für die Hin- und Rückfahrt, an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

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

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

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

§ 28. Für Wagen setzen die Konzeßionäre die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh bis auf 40% der gewöhnlichen Tage und diejenige der Waaren bis auf 8 Cent. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der 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 Güterfracht.

Die Konzeßionäre sind berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Tagen werden 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 aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§ 32. Die Konzeßionäre haben für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 33. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 34. Wenn die Konzeßionäre es für angemessen erachten, ihre Tagen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

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

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von den Konzessionären aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und den Konzessionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§ 37. Die Konzessionäre sind verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Luzern polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§ 39. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Luzern berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf 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. Von diesem Rückkaufsrechte kann jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Seethalbahn in den Kantonen Aargau und Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 41. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der fünf, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Luzern den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 63. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übriges Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

b. Im Falle des Rückkaufes mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 42. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan den Archiven des Standes Luzern und der Konzessionäre einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden oder das Betriebskapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch verursachten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diesen den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Konzessionäre zu bescheinigen.

§ 43. Die Konzessionäre sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 44. Außer den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 45. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 46. Den Konzessionären steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des luzernischen Großen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung der Konzession an eine andere Gesellschaft kann derselben eine angemessene Kaution auferlegt werden.

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

Luzern, den 7. Juni 1871.

Namens des Großen Rathes,

Der Präsident:

Dr. Bemp.

Die Sekretäre:

A. Herzog.

A. Arnold.



Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Effretikon über Hinweil nach Wald, mit Abzweigung nach Bubikon.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 2. Mai 1871 datirten Gesuches des betreffenden Gründungskomite um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, die, von Effretikon ausgehend, unter Verührung der wichtigern Ortschaften des Rempthales über Hinweil nach Wald sich richten und von Hinweil aus in der Richtung gegen Bubikon eine Verbindung mit den Vereinigten Schweizerbahnen erhalten soll;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

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

§ 2. Die Dauer der Konzeſſion erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

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

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. 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 jezuweilen vier Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs bis zum Jahre 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufs im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufs im Jahre 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufs im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Wald.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt 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 insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. 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 Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

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

§ 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

Das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

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

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

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

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

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

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

§ 29. Bei der Berechnung der Tagen werden 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 Ansatz gebracht.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

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

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

§ 37. Außer den in §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren 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 Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letzteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

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

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Daselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung 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 ersetzen.

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

Zürich den 4. Juli 1871.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

S. Bleuler.

Der vierte Sekretär:

Schmid.

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Kemptthal nach
Unter-Bezikon.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 22. April 1871 datirten Gesuches des Stadtrathes Winterthur und eines weitem des betreffenden Gründungskomite vom 20. Mai 1871 um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station der Vereinigten Schweizerbahnen bei Unter-Bezikon nach der Nordostbahn-Station Kemptthal, beziehungsweise nach dem Bahnhofe Winterthur;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den

nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen erteilt, wobei übrigens gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dann-
zumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweise eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

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

§ 4. So weit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. 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 Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum Jahr 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahre 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jemeilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Winterthur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Be-

gehren, jedoch unter Vorbehalt des Refurses an den Regierungsrath, entprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen 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 Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzessirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen 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 sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

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

§ 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

"	"	2.	"	"	"	"	0,35	"	"	"
"	"	3.	"	"	"	"	0,25	"	"	"

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, so wie für Fahrabonnements sind die Personentagen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

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

Für Pferde, Maultiere und Esel:

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

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

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

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

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

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

§ 37. Außer den in den §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren 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 Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernannt und von den letztern 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 Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, 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 Ausführung des Unternehmens eine Caution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ist der Fall, wenn die geleistete 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 Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsfolgt.

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

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

Zürich, den 4. Juli 1871.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

S. Bleuler.

Der vierte Sekretär:

Schmid.



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.