

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

Konzeffion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wädensweil bis an die Zürich-Schwyzerische Kantonsgrenze bei der Schindelegi.

(Vom 2. März 1870.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 8. Januar l. J. datirten Gesuchs des Betreffenden Komite um Ertheilung der Konzeffion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wädensweil bis an die Kantonsgrenze bei der Schindelegi, als Theil einer Linie Wädensweil-Einsiedeln, auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

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

§ 2. Die Konzeffion wird bis zum 1. Januar 1869 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe nach einer dannzumal zu

treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweise eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie Wädenswil-Einsiedeln einmündenden Bahn handeln sollte, wird bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, vor allen anderen Bewerbern der Vorrang eingeräumt.

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

§ 5. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948, 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs bis zum Jahre 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 Zweieinundzwanzig 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 können dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs

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

§ 14. Die zu gründende Aktiengesellschaft 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, bei welcher auf die Fortsetzung oder Verzweigung der Bahn möglichste Rücksicht zu nehmen ist, 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.

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

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

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen, auch solche Brunnenleitungen durch Korporationen und Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnhäuser 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.

kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, daß 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 Rückkaufszumme in Abzug zu bringen.

§ 7. Die Gesellschaft hat ihr Domizil in Wädensweil.

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

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

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

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

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

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

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

§ 13. Mindestens die Hälfte der Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, muß das Schweizerbürgerrecht besitzen.

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

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

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

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

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer vollen Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

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

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

§ 20. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens zwei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens drei Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 22. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden, 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 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 Abgang desselben auf die Bahnhstation gebracht werden.

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

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

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

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr.	0,50	per Schw.=Stunde	der	Bahnlänge.
" " 2. " " " "	0,35	" " " "	" "	" "
" " 3. " " " "	0,25	" " " "	" "	" "

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

Die Taxe 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 Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen 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 Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

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

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

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

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

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

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen. Auch steht derselben zu, die in diesem und in dem vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Taxen für Bahnstrecken mit mehr als $2\frac{1}{2}$ % Steigung im Verhältniß der größeren Steigung zu erhöhen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen 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 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

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

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

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegs-

material auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe 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 Schäden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 34. 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 Taxe bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

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

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

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

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

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betrieb theils dem Archiv des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft 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 diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Wichtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

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

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

§ 39. 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 letzteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

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

Zürich, den 2. März 1870.

Im Namen des Kantonsrathes:

Der Präsident,

R. Zangger.

Der zweite Sekretär,

Bosshardt.

K o n z e s s i o n

des

Standes Schwyz für eine Eisenbahn von der Zürich-
Schwyzerischen Kantonsgrenze bei der Schindellegi bis
Einsiedeln.

(Vom 22. Juni 1870.)

Der Kantonsrath,

nach Prüfung eines vom 8. Januar l. J. datirten Gesuches des
Betreffenden Komite um Ertheilung der Konzession für den Bau und
Betrieb einer Eisenbahn von der zürcherisch-schwyzzerischen Kantonsgrenze
bei der Schindellegi bis nach Einsiedeln, als Theil einer Linie Wä-
densweil-Einsiedeln, unterzeichnet von den Herren:

für Einsiedeln:

Dr. C. Birchler, Bezirksammann,
Benedikt Gyr, Genossenpräsident,
A. Benziger, Bezirksgerichtsprä-
sident,
Nikolas Benziger, Alt-Statthalter,
Dr. H. Kälin, Alt-Bezirksammann,
Stephan Eberle, Rathsherr,
Weinrad Petrig, Genossenrath,
H. Birchler, Alt-Bezirksammann,
Weinrad Kälin, Kantonsrath,
Andreas Kälin, Präsident,

für Wädensweil:

Huber, Alt-Regierungsrath,
K. Wetti, Ingenieur,
H. Baumann, Präsident,
Fleckenstein-Waser,
W. Hauser, Nationalrath,
J. Höhn, Gemeindrathsschreiber,
J. J. Theiler, Alt-Gemeindsprä-
sident,
Zinggeler-Huber,

auf den Antrag des Regierungsrathes beschließt:

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

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

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

§ 3. Falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie Bädensweil-Einsiedeln einmündenden Bahn handeln sollte, wird bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, vor allen andern Bewerbern der Vorrang eingeräumt.

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

§ 5. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Schwyz 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, 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweisen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

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

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes 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 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. Von dem Meinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder in einen Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten können dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufes kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörte ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Schwyz abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

§ 7. Die Gesellschaft hat ihr Domizil in Wädensweil; sie kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Schwyz entstanden, oder in demselben zu erfüllen sind, vor den zuständigen schwyzerischen Gerichten belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

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

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

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

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

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

§ 12. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch dem Polizei-Departement, 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.

§ 13. Mindestens die Hälfte der Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, muß das Schweizerbürgerrecht besitzen.

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

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

§ 14. Die zu gründende Aktiengesellschaft hat den Bahnhof in Einsiedeln im Unterdorf auf der westlichen Seite des Spitalbaches anzubringen, und zwar so, daß die Aussteighalle in möglichster Nähe der Kantonsstraße erstellt wird. Sie ist verpflichtet, 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, bei welcher auf die Fortsetzung oder Verzweigung der Bahn möglichste Rücksicht zu nehmen ist, 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. Ein Doppel der genehmigten Pläne bleibt in der Hand des Regierungsrathes. An der Schindellegi und bei der Viberbrücke sollen geeignete Haltestellen errichtet werden.

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

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche bezu- huf Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem

Gebäude 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 dießfällige 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 erzeu, der Gesellschaft ob.

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinbewegen, auch solche Brunnenleitungen durch Korporationen und Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie 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 detaillirte Rechnung.

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

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 19. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu 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 von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhilfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

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

§ 20. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens zwei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens drei Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 22. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden, 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 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 Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. 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.

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

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde 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 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.

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

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

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

§ 27. 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 baarem Gelde soll die Tage so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

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

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenige der Waaren auf hundert Prozent der gewöhnlichen Tage erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzug reisenden Trägern in demselben Zuge, 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 stets mit den Personenzügen befördert werden sollen. Auch steht derselben zu, die in diesem und in den vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Taxen für Bahnstrecken mit mehr als $2\frac{1}{2}\%$ Steigung im Verhältniß der größern Steigung zu erhöhen. Die in diesem Sinne fest zu stellenden Taxerhöhungen bedürfen der Genehmigung des Regierungsrathes.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen 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 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

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

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

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

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

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

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

§ 35. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttage 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.

§ 36. 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 Schwyz, theils demjenigen der Gesellschaft 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 diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

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

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

§ 39. 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 letzteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des

Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

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

Schwyz, den 22. Juni 1870.

Namens des Kantonsrathes:

der Vizepräsident:

Gottfried Bürgi,

die Sekretäre, Mitglieder:

M. Marty. M. Theiler.

Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Lößthalbahn von Winterthur
bis Bauma.

(Vom 25. Oktober 1870.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 25. Mai 1870 datirten Gesuches des
Gründungskomite um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Be-
trieb einer Eisenbahn durch das Lößthal von Winterthur bis Bauma ;
auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

§ 1. Die nachgesuchte Konzeſſion wird den Gesuchstellern zu Han-
den einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den nach-
folgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens
gemäß § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisen-
bahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Ge-
nehmigung 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 mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Falls es sich um Verleihung einer Konzeſſion für Ausfüh-
rung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die Bahnlinie

Winterthur-Bauma einmündenden Bahn handeln sollte, wird bei übrigen gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession ertheilt wird, vor allen andern Bewerbern der Vorrang eingeräumt, soweit nicht eine der bereits konzedirten Bahnen vermöge ihrer Konzession dießfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.

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

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

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

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs bis zum Jahre 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.

§ 7. Die Gesellschaft hat ihr zivilrechtliches Domizil in Winterthur.

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

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

§ 10. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, gleich jeder 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.

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

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

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

§ 13. Die 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 ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

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

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

§ 15. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vor-
kehrungen 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 Zu-
stimmung 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 dießfällige Entscheidung hat
jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch,
falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen
sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Ka-
näle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder
Gemeinde wegen, ebenso wenn solche Brunnenleitungen durch Korporationen
oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daheringe
Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der
Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Barrieren, welche dadurch noth-
wendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher
Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahn-
körpers 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 Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Corporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

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

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

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

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

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

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

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

Waaren, die mit den Personenzügen befördert werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge:

dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. Für die Beförderung von Personen 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.

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

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde, (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.
" " 2. " " " " 0,35 per Schweizerstunde, (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.
" " 3. " " " " 0,25 per Schweizerstunde, (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

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

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

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

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung 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.

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

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

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

§. 36. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil 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 einzuverleiben.

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

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

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

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

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

§ 39. 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

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

betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich bis an die Kantonsgrenze bei Gundetsweil ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen sollte.

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

Zürich, den 25. Oktober 1870.

Im Namen des Kantonsrathes:

Der Präsident,

K. B a n g g e r.

Der zweite Sekretär,

B o s s h a r d t.

K o n z e s s i o n

zu

Gunsten des Stadtraths von Winterthur zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aarg. Kantonsgrenze bei Kaiserstuhl bis zur aarg. Kantonsgrenze gegen das Großherzogthum Baden bei Koblenz und eventuell einer Abzweigung gegen die bestehende Station Koblenz.

(Vom 26. Wintermonat 1870).

Der Große Rath des Kantons Aargau

Auf das vom Stadtrath von Winterthur zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft gestellte Konzessionsgesuch und den Vorschlag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1.

Dem Stadtrath von Winterthur ist zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von

der aargauischen Kantonsgrenze bei Kaiserstuhl bis zur aargauischen Kantonsgrenze gegen das Großherzogthum Baden bei Koblenz und eventuell einer Abzweigung gegen die bestehende Station Koblenz unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von § 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 Nordostbahn, schweizerische Centralbahn und Böhrenbahn bestehenden Konzessionen, ertheilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs 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 Rheinbahn 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 Zurzach 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

Erarbeiten 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 regelmäßigen, 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 unge störten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr 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 ersetzen, 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 Corporationen 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 Bahnwarthäuser, 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 unverkümmernten 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 daheringer 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 Privat-Unternehmung 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 Bestimmung 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 ins 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 Berührung 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 spediren, 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 Taxen 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 am 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 (wovon aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist) darf eine Tage von höchstens 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 festgesetzt.

§ 26.

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

Für Pferde, Maulthiere 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 Heerden, 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 Gts. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen 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 Taxen 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 Taxenbestimmungen 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 Einheiten 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 Taxen 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 Taxen Niemanden 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 Transporttaxen, 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 Kriegsfenerwerk 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 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 Aargau 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 Konzessionszuteilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre vorher hiervon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Rheinbahn in den Kantonen Aargau und Zürich 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 25-fache 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 63. Jahre der 22¹/₂-fache und im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20-fache 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiebsgerichtlich 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 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 Wichtigkeit 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 Rheinbahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 45.

Außer den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weitern 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen 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 26. Wintermonat 1870.

Der Präsident des Großen Rathes:

Haberstich.

Die Sekretäre:

Sandmeier.

Fz. Jos. Waldmeyer.

Instruktion

betreffend

Unterkunft, Verpflegung, Besoldung und Administration der
internirten französischen Militärs.

(Vom 1. Februar 1871.)

A. Offiziere.

1. Die Herren Generale der übergetretenen Armeetheile sind bereits angewiesen worden, ihren Aufenthalt in der Schweiz, mit Ausnahme der westlichen Grenzkan tone, nach Belieben zu wählen und sich mit dem unterzeichneten Militärdepartement direkt ins Vernehmen zu setzen.

2. Die übrigen Offiziere aller Grade und Waffen, mit Ausnahme der Aerzte, welche bei den Truppen bleiben, werden nach Zürich, Luzern, St. Gallen, Baden und Interlaken instradirt.

Die Aufsicht über die Offiziere wird übertragen:

In Zürich	Herrn Oberst	Stadler.	
" Luzern	" "	Stocker.	
" St. Gallen	" Oberstl.	Steiger.	
" Interlaken	" Oberst	Greyerz (bis zu dessen Rückkehr Hrn. Kommandant Wyder).	
" Baden	" "	Behnder,	

jeweilen mit einem vom Kommandirenden selbst zu wählenden Adjutanten.

3. Jeder Offizier hat schriftlich (Formular) sein Ehrenwort zu verpfänden, sich ohne besondere Erlaubniß nicht aus dem Internirungsbezirke, welcher den Offizieren genau zu verzeigen ist, zu entfernen.

4. Die Offiziere werden sich selbst verköstigen und logiren. Sie erhalten zur Bestreitung ihrer Ausgaben an Besoldung:

Stabsoffiziere 1 Fr. 6 täglich.

Subalternoffiziere inclusive Hauptmann " 4 "

5. Sofort nach dem Eintreffen der Offiziere an ihrem Bestimmungsorte sind von den oben bezeichneten Offizieren genaue Nominativ-etats aufzunehmen zu lassen.

Die Etats sollen die Betreffenden nach den Waffen und den Korps, welchen sie angehörten, aufführen. Im Uebrigen sind die Rubriken des eidgenössischen Formulars maßgebend, mit der Ausnahme, daß statt dem Kanton das französische Departement und statt dem Wohnort das Geburtsort (lieu de naissance) anzugeben ist.

Eine Abschrift des Etats ist sofort dem eidg. Militärdepartement einzufenden.

6. Es ist den Offizieren freigestellt, sich militärisch oder bürgerlich zu kleiden. Offiziere in Uniform behalten ihre Seitengewehre.

7. Statt den Appellen sind die Offiziere anzuhalten, sich an den Löhnungstagen (je 5. Tag) auf dem Bureau des oben bezeichneten Offiziers persönlich zu stellen.

8. Offiziere, welche das Ehrenwort brechen oder sich sonst Vergehen zu Schulden kommen lassen, sind in die Strafgarnison Luzernsteig zu transportiren, wo das Weitere verfügt werden wird.

Kommandant der Strafgarnison: Stabsmajor Caviezel.

Adjutant: Oberlieutenant Planta.

1 Korpsarzt von St. Gallen.

Kriegskommissär: Voller, Heinrich, Unterlieutenant in Uster.

B. Truppen.

9. In jedem Kanton ist ein Inspektor der internirten Unteroffiziere und Soldaten aufzustellen.

Unter ihm steht die Wachmannschaft und Alles, was auf die Disziplin Bezug hat.

Er wird von der kantonalen Militärbehörde ernannt und stellt an diese die ihm geeignet scheinenden Anträge.

Bezüglich Unterkunft, Verpflegung und Besoldung setzt er sich mit dem Kantonskriegskommissariat in Beziehung.

Der Name des Inspektors ist dem eidg. Militärdepartement zur Kenntniß zu bringen.

10. Für die Ueberwachung der Internirten sind die nöthigen Detachements in der Stärke von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{10}$ der zu Bewachenden, je nach

den örtlichen Verhältnissen und der Entfernung von der französischen Grenze aufzubieten.

Es ist nicht nöthig, dafür organisirte taktische Abtheilungen zu verwenden, sondern es liegt sogar im Interesse des Dienstes, dafür diejenigen Militärs aller Waffen und Auszüge aufzubieten, welche als Ueberzählige, wegen Krankheit, Abwesenheit u. s. w. im letzten und laufenden Jahre ihren Dienst nicht gemacht haben.

11. Die Bewachungstruppen sind nach eidgenössischem Reglement zu besolden und zu verpflegen.

Es wird dies von den kantonalen Kriegskommissariaten besorgt, welchen zuhanden des Oberkriegskommissariats die reglementarischen Rapporte einzusenden sind.

12. Zur Bewachung hat die Wachmannschaft die nöthigen Wachen und Posten aufzustellen mit regelmässigen Abtöjungen, und einen regelmässigen Patrouillengang zu organisiren.

13. Die Gewehrtragenden der Bewachungstruppen erhalten aus den kantonalen Zeughäusern 30 scharfe Patronen per Mann. Von den Schießwaffen ist nur zur Nothwehr und gegen Aufstände Gebrauch zu machen.

14. Die kantonalen Kriegskommissariate sorgen für Unterkunft, Verpflegung und Besoldung der Internirten. Dieselben sind wo möglich in Bereitschaftslokalen unterzubringen, wo es aber nicht an Stroh fehlen darf. Auf Decken aus den eidgenössischen Vorräthen ist nicht zu rechnen.

Die Verpflegung besteht aus $\frac{5}{8}$ Pfund Fleisch, $1\frac{1}{2}$ Pfund Brod und Gemüse, das in Natura und zu 10 Rp. per Mann und Tag berechnet zu verabfolgen ist.

Die Besoldung beträgt 25 Rappen für Unteroffiziere und Soldaten.

Zum Ausweis über Verpflegungs- und Soldberechtigung sind von den Kommandirenden der verschiedenen Depots den kantonalen Kriegskommissariaten zuhander des Oberkriegskommissariates die Rapporte nach eidgenössischem Reglement zuzustellen. Das Oberkriegskommissariat wird die einschlägigen Vergütungen leisten.

15. Sofort nach dem Eintreffen der Internirten in den verschiedenen Kantonen sind genaue Nominativetats der Internirten aufzunehmen, welche darin nach den Depots, in welche sie internirt werden und nach den Waffen und Korps, welchen sie angehört haben, aufgeführt werden sollen.

Im Uebrigen sind die Rubriken des eidgenössischen Formulars maßgebend, mit der Ausnahme, daß statt dem Kanton das französische De-

partement und statt dem Wohnort das Geburtsort (lieu de naissance) anzugeben ist.

Eine Abschrift des Stats ist sofort dem eidg. Militärdepartement einzusenden.

16. Der innere Dienst soll dem eidgenössischen Reglement entsprechend gehandhabt werden. Von Abends spätestens 8 Uhr an sind die Leute zu consigniren. Häufiges Verlesen ist ein Hauptmittel zur Kontrolle und Aufrechthaltung guter Ordnung.

Die Internirten sind thunlichst mit Arbeiten zu beschäftigen, jedoch nicht obligatorisch. Es ist wo möglich darauf Rücksicht zu nehmen, den Arbeitenden eine kleine Löhnung als Zulage zur Besoldung zu gewähren.

17. Der Briefverkehr für die Internirten ist frei. Die Militärbehörden der Kantone werden zur Vertheilung an die Depots Korrespondenzkarten erhalten.

Jeder Internirte ist zu veranlassen, seinen Angehörigen durch Korrespondenzkarte Auskunft über seinen gegenwärtigen Aufenthalt zu geben.

18. Für den Gesundheitsdienst ist außer den auf die Truppen vertheilten internirten Aerzten, das nöthige Sanitätspersonal aufzubieten.

Beim Eintreffen der Internirten in die Depots sind von schweizerischen Aerzten genaue Visiten auf Kräfte, Reinlichkeit u. s. w. vorzunehmen. Die ärztliche Visite ist jeden Sonntag mit gleicher Sorgfalt zu wiederholen.

19. Für Spitalgänger sind von den Kantonen Spitälern resp. Absonderungshäuser anzuweisen. Bei größeren Spitalern ist militärische Administration einzurichten.

Die Spitalgänger erhalten den Sold wie die Uebrigen.

20. Bei Todesfällen sind reglementarische Todesseine mit möglichst genauer Bezeichnung des Verstorbenen und dessen Hinterlassenschaft nach eidgenössischer Vorschrift in französischer Sprache auszustellen und mit dem Bijum des Militärdepartements des Kantons versehen dem eidgenössischen Militärdepartement zuzusenden.

Die Hinterlassenschaft ist dem kantonalen Kriegskommissariat zuzustellen, bis von hier aus weiter verfügt werden wird.

21. In disziplinarischer Beziehung werden die Internirten unter das eidg. Militärstrafgesetz gestellt. Es sind ihnen die einschlägigen Kriegsbartikel*) vorzulesen.

Den Internirten ist der Internirungsbezirk genau zu bezeichnen und dessen Grenzen sind ihnen zu zeigen.

*) Siehe eidg. Gesefsammlung, Band IV, Seite 267.

Disziplinarstrafen sind nach Reglement zu ahnden, und es kann überdies Soldentzug als Strafe angeordnet werden.

Desertirte und wieder eingebrachte Internirte, sowie solche, welche sich eines schweren Vergehens schuldig gemacht haben, sind in die Straf-garnison Luziensteig (siehe Ziff. 8) zu transportiren.

22. Um das Entweichen zu verhindern, sind in Verbindung mit der kantonalen Polizei Vorkehrungen zu treffen. Die Polizeibehörden sind bei stattgefundenen Desertionen sofort zum Behufe der Wiedereinbringung zu avertiren.

Die Kantone Wallis, Genf, Waadt, Neuenburg und Basel-Stadt haben an den Eisenbahn-, beziehungsweise Dampfschiffstationen der Grenze gegen Frankreich, nämlich in St. Gingolf, Genf, Nyon, Vallorbe, Verrières, Voce, Chau-de-Fonds, Basel, sobald diese Punkte nicht mehr von der schweizerischen Armee besetzt sind, besondere Pikete aufzustellen und denselben geeignete Polizeisoldaten beizugeben.

23. Die Kantone werden für die Seelsorge der Internirten angemessene Anordnungen treffen.

24. Die Militärbehörden der Kantone werden Allem aufbieten, um das Loos der Internirten zu einem möglichst erträglichen zu machen. Sie werden namentlich auf die sofortige Einrichtung eines gehörigen Dienstganges Bedacht nehmen, wobei wir wiederholt darauf aufmerksam machen, daß zur Erledigung einer Menge von Reklamationen, Nachfragen u. s. w., welche nicht ausbleiben werden, die sofortige Einsetzung der Nominativetats an das Militärdepartement unerläßlich ist.

Bern, den 1. Februar 1871.

Im Auftrage des Bundesrathes,
der Vorsteher des eidgenössischen Militärdepartements:
Wetti.

Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wädensweil bis an die Zürich-Schwyzerische Kantonsgrenze bei der Schindelegi. (Vom 2. März 1870.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.02.1871
Date	
Data	
Seite	229-273
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 804

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.