

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang VII. Band II.

N^{ro}. 34.

Samstag, den 21. Juli 1855.

Man abonniert ausschließlich beim nächst gelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1855 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei 4 Franken. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Konzeffion

zu

Gunsten der Herren Caspar Schultheß und Comp.,
Banquiers in Zürich, zu Handen einer zu
bildenden Aktiengesellschaft für den Bau und
Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den
Bözberg und das Frickthal nach Basel.

(Vom 30. März 1855.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,
auf das von den Herren Caspar Schultheß und
Comp. in Zürich zu Handen einer zu bildenden Aktien-
gesellschaft gestellte Konzeffionsgesuch,

beschließt:

§. 1. Der obbenannten Aktiengesellschaft ist die Konzeffion zum Bau einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frickthal bis an die Kantonsgränze in der Richtung nach Basel unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Bei Ertheilung dieser Konzession bleibt übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Heumonath 1852, die Genehmigung der Bundesversammlung vorbehalten.

§. 2. Die Konzession wird für 99 auf einander folgende Jahre vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebes der ganzen Bahn, längstens jedoch vom 1. Mai 1860 an, ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, während der nächsten 15 Jahre, vom Tage der Ertheilung dieser Konzession an gerechnet, Eisenbahnen in gleicher Richtung, wie die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildenden, weder selbst auszuführen, noch eine Konzession für solche zu ertheilen.

§. 4. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer Fortsetzung der Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft den Vorrang vor andern Bewerbern einzuräumen.

§. 5. Wenn die zu bildende Gesellschaft ihr Domizil nicht im Kanton Aargau hat, so kann sie doch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Brugg belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 6. Die Statuten der Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können

nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§. 7. Die Aktiengesellschaft hat vor dem Beginn der Bauarbeiten einen Plan über die der Bahn zu gebende Richtung und über die Anlegung der Bahnhöfe dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Die Stationsorte, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen von Straßen und Gewässern werden von der Aktiengesellschaft im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe bestimmt.

§. 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens zwei Jahre nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession die Erdarbeiten der Bahn auf dem hiesigen Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn, so weit sie durch das Aargauische Gebiet führt, soll binnen 6 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

Sollte diese Verpflichtung bis zu besagtem Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessenen Endtermin setzen.

§. 9. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach beendigtem Baue in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem und ununter-

brochenem Betrieb erhalten. Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern, 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.

§. 10. 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 betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster 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.

§. 11. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserburchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs-

und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen zc. erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen, mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs die Regierung ohne Weitersziehung.

Dabei bleiben jedoch, so weit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundeserpropriationsgesetzes vorbehalten.

§. 12. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen; jedoch soll bei Anlage des Tunnels durch den Bözberg sofort auf eine zweispurige Bahn Bedacht genommen werden. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

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

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

§. 16. Die Aktiengesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn 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.

§. 17. 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.

§. 18. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den

zuständigen Aargauischen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergewichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§. 19. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften 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 Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 20. 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 Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorrang zu geben.

§. 21. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die

Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinds wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, so wie 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 unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

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

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

Daneben aber ist die Gesellschaft ermächtigt, Schnelzüge einzurichten und für diese nur eine gewisse Klasse von Wagen zu verwenden.

§. 23. Die zu bildende Atriengesellschaft und die Nordostbahngesellschaft haben sich behufs Erzielung eines angemessenen Anschlusses auf dem Territorium des Kantons Aargau zu verständigen. Kann eine Vereinbarung nicht erzielt werden, so steht dem Regierungsrathe das Entscheidungsrecht zu.

§. 24. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelst gewöhnlichen Personenzügen und je nach Be-

dürfnis auch vermittelt Waarenzügen und vermittelt Personenschnellzügen statt.

§. 25. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 26. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten 2 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 Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§. 27. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden dürfen.

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schw. Stunde der Bahnlänge.

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Tare eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

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

Die in diesem Artikel enthaltenen Tarbestimmungen finden auf Schnellzüge keine Anwendung.

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

§. 30. Die höchste Tare, 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 Tare so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§. 31. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttare nach eigenem Ermessen fest.

§. 32. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tare für Vieh bis auf 40 % und diejenige der Waaren bis auf 100 % der gewöhnlichen Tare 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 jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentare zu bezahlen.

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

§. 33. Bei der Berechnung der Taren 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 Transporte aufgebene Sendung in Ansatz gebracht.

§. 34. Die Gesellschaft ist ermächtigt, eine Einschreibgebühr von Fr. 0,10 für jedes Billet oder jede Beförderung auf eine Distanz von wenigstens 5 Wegstunden zu erheben, sei der Betrag der Beförderung welcher er wolle.

§. 35. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tarbestimmungen beschlagen bloß den Transport

auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

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

§. 37. Wenn die Bahnunternehmung 3 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 Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantondienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

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

§. 39. 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, so wie der für denselben zu entrichtenden Taren bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taren möglichst billig festgesetzt werden.

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

§ 41. So weit 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 bildenden Eisenbahnen sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75, 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 4 Jahre und 10 Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der ganze Bahnkörper, wie er dannzumal von der Gesellschaft in den verschiedenen Kantonen exploittirt werden möchte, derselben abgenommen wird.

§. 42. 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. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rück-

kaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;

- b. im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c. die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande 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 schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 43. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowol der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Aargau, 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.

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

§. 45. Außer den in den Art. 12, 37 und 42 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

§. 48. Die Aargauische Regierung hat das Recht, von dem Konzessionsbewerber für die Erfüllung sämtlicher durch gegenwärtigen Vertrag eingegangener Verbindlichkeiten eine Kaution bis auf höchstens Fr. 150,000

zu verlangen, welche längstens 3 Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden (in der Voraussetzung, daß bis dahin auch die Konzessionen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land erteilt sein werden) zu erstellen ist, und nach der Wahl der Gesellschaft in annehmbaren Werthpapieren oder in Baar bestehen soll. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinsen.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, daß Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn im Kanton Aargau verausgabt zu haben.

Nach Herausgabe der Kaution bleibt der Regierung ein gleicher Betrag auf dem im Kanton Aargau liegenden Vermögen der Gesellschaft versichert.

Die Kautionssumme fällt dem Staate anheim, wenn die in §. 8 eingegangenen Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden.

§. 49. Der Kanton Aargau behält sich vor, bei der Unternehmung durch Uebernahme von Aktien sich zu betheiligen.

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

Gegeben in Aarau, den 30. März 1855.

Der Präsident des Großen Rathes:

W. Baldinger.

Die Sekretäre:

A. Meyer.

Fr. Strähl.

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Eisenbahnkonzession für die Bözberg-Bahn,
im Kanton Aargau.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 29. Juni 1855.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Aargau, zu Gunsten der Herren Kaspar Schulthess und Komp., Banquiers in Zürich, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Grifthal an die Kantonsgränze in der Richtung nach Basel, vom 30. März 1855;

eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes, vom 29. Juni 1855;

und nachdem sich ergeben, daß die unterm 22. Jänner 1853 für die nämliche Eisenbahnlinie erteilte und mit Bundesbeschlusse vom 2. Februar gleichen Jahres genehmigte Konzession erloschen ist, indem der im Art. 3 des erwähnten Bundesbeschlusses ausbedungene Ausweis nicht geleistet wurde;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heu-
monat 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Be-
dingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des
Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisen-
bahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den
regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach
dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse
des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche
Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für
jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde
nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath
wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch
machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 %
nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung ge-
tragenen oder einem Reservefonds einverleibten Sum-
men abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn!,
für deren Herstellung die Konzession von Aargau am
30. März 1855 erteilt worden ist, in ihrer Gesamm-
theit, so weit sie wirklich erstellt wurde, sammt dem
Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche
dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75.,
90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet,
gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Ge-
sellschaft jeweilen 5 Jahre zum Voraus hievon benach-
richtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in voll-

kommen befriedigendem Zustande dem Bunde 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 durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 2 Jahren, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten dieser Eisenbahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonat 1852, so wie der sämtlichen einschlägigen Bundesgesetze, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Insbefondere soll durch die Bestimmungen der §§. 3 und 38 der Konzession den Rechten des Bundes, welche demselben nach Art. 17 und 10 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852, hinsichtlich der Konzessionserteilung von sich aus und des Truppen- und Materialtransportes zustehen, so wie durch §. 11, zweites Alinea, der Kompetenz, welche dem Bundesrathe nach dem Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 hinsichtlich des Entscheides über Abtretungspflicht zukommt, in keiner Weise vorgegriffen sein.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den beiden gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 29. Juni 1855.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schöpf.

Uebereinkunft

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem hohen Stande Freiburg, betreffend die Ablösung des Brückengeldes auf den beiden Eisendrathbrücken zu Freiburg.

(Vom 10. Juli 1855.)

In Betrachtung,

- 1) daß das Interesse des freien Verkehrs die Beseitigung der Zölle und Brückengelder auf den Hauptstraßen im Innern des Landes erheischt;
 - 2) daß das von der Tagsatzung am 11. Herbstmonat 1837 dem hohen Stande Freiburg bewilligte Brückengeld für die Eisendrathbrücken zu Freiburg unter jene Klasse gehört und das einzige Brückengeld ist, das noch auf einer Hauptstraße erhoben wird,
- ist heute zwischen den unterzeichneten Abgeordneten folgende Uebereinkunft abgeschlossen worden :

Art. 1. Die Erhebung eines Brückengeldes auf den beiden Drathbrücken über die Saane und das Galternthal zu Freiburg hört mit dem 1. Herbstmonat 1855 auf. Von diesem Zeitpunkt hinweg ist der Uebergang über diese Brücken von jeder Abgabe befreit.

Art. 2. Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, kraft des Art. 24 der Bundesverfassung, dem Kanton Freiburg für die Aufhebung dieses Brücken-

zolles jährlich in vier gleichen dreimonatlichen Raten, vom 1. Herbstmonat 1855 an, für so lange als die Konzession dauert, nämlich bis zum Ende des Jahres 1932, die Summe von fünfzehn tausend Franken zu bezahlen.

Es wird jedoch, unter Hinweisung auf den Bundesbeschuß vom 17. und 30. April 1850, hier ausdrücklich vorbehalten und anerkannt, daß durch die gegenwärtige Uebereinkunft die rechtliche Stellung des Bundes, so wie diejenige Freiburgs, wie sie im Sinne und Geist der Bundesverfassung liegt, in keiner Weise verändert wird.

Art. 3. Die Regierung des Standes Freiburg verpflichtet sich, die beiden Eisendrathbrücken zu Freiburg in gutem Stande zu erhalten, so daß solche für Fuhrwerke jeder Art, wie bisher, ohne Gefahr benutzt werden können, oder dieselben nach Gutdünken durch Brücken eines andern Systems zu ersetzen, das die nämlichen Vortheile und jedenfalls nicht geringere Solidität gewährt. Die dahertigen Baupläne unterliegen aber vorher der Genehmigung des Bundesraths.

Diese Verbindlichkeit erstreckt sich auf so lange, als die oben angegebene Loskaufsumme von Fr. 15,000 durch die Eidgenossenschaft ausgerichtet wird.

Für den Fall, daß der Stand Freiburg dieser Verpflichtung nicht unbedingt nachkommen sollte, findet der Art. 35 der Bundesverfassung seine volle Anwendung.

Art. 4. Der Stand Freiburg hat sich bezüglich dieses Brückenzolloskaufes sowol mit dem gegenwärtigen Brückengeldberechtigten, Herrn Challey, als mit den betheiligten Aktionären abzufinden, und die Eidgenossenschaft übernimmt von daher durchaus keine Verpflichtung, welcher Art es auch sein möge.

Je nach dem Gange dieser Unterhandlungen kann der Bundesrath auf das Ansuchen der Regierung von Freiburg den im Art. 1 für die Einstellung des Brückengeldbezugs festgesetzten Termin verschieben.

Sollte diese Verständigung nicht zu Stande gebracht werden, so fällt die gegenwärtige Uebereinkunft dahin.

Art. 5. Die Abgeordneten behalten sich die Ratifikation einerseits durch die Bundesversammlung, andererseits durch den Stand Freiburg vor.

Bern, den 10. Juli 1855.

Der eidgenössische

Delegirte:

J. Meyer,
Oberzollsekretär.

Der Delegirte

des Kantons Freiburg:

Jul. Schaller,
Staatsrath.

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Genehmigung des Vertrages mit Freiburg
über Ablösung des Brückengeldes auf den dortigen
Drathbrücken.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 17. Juli 1855.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach angehörtem Bericht des Bundesrathes vom 17.
Juli 1855,

beschließt:

1. Die Uebereinkunft mit dem hohen Stande Freiburg, vom 10. Juli 1855, über die Ablösung des Brücken-

geldes auf den beiden Drathbrücken über die Saane und das Galternthal wird genehmigt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung beauftragt, nach Genehmigung des Vertrages durch den Großen Rath von Freiburg.

3. Wegen eventueller Bezahlung der Auslösungssumme, vom 1. September d. J. an, wird der im Interesse der Zollausslösung für das laufende Jahr bewilligte Kredit um Fr. 5,000 erhöht.

4. Für das Jahr 1856 wird eventuell die Summe für Zollausslösung um Fr. 15,000 erhöht.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 17. Juli 1855.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schlegel.

**Konzession zu Gunsten der Herren Caspar Schulthess und Comp., Banquiers in Zürich, zu
handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Brugg durch den Bözberg und das Frickthal nach Basel. (Vom 30. März 1855.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1855
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.07.1855
Date	
Data	
Seite	243-267
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 702

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.