Schweizerisches Bundesblatt

XXIV. Jahrgang. II. Nr. 34. 27. Juli 1872.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrükungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdrukerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Gewährleistung der theilweise abgeänderten Verfassung des Kantons Waadt.

(Vom 18. Juli 1872.)

Tit.!

Unterm 11. laufenden Monats übermachte uns der Staatsrath des Kantons Waadt zuhanden der Bundesversammlung den Beschluß des waadtländischen Großen Rathes vom 22. Mai abhin, betreffend Gewährung des Stimmrechts in Gemeindesachen an Schweizer anderer Kantone.

Mittels Zuschrift vom 16. Juli a. c. übersendete uns überdies die Staatskanzlei des Kantons Waadt den Beschluß des dortigen Großen Rathes vom 29. Juni l. J., durch welchen die Genehmigung obigen Beschlusses vom 22. Mai durch Volksabstimmung, die mit 21,178 gegen 4116 Stimmen erfolgte, proklamirt wurde.

Wir stehen nicht an zu beantragen, es möchte dem mehrerwähnten Großrathsbeschlusse vom 22. Mai 1872 die bundesgemäße Garantie ertheilt werden. Wir haben nämlich aus der Prüfung der Akten die Ueberzeugung gewinnen können, daß die Abänderungen, welche die

Artikel 24, 29, 82 und 86 der waadtländischen Kantonsverfassung vom 15. Dezember 1861 dadurch erleiden, die durch Art. 6 der Bundesverfassung aufgestellten Bedingungen erfüllen. Wir haben daher die Ehre, Ihnen, Herr Präsident, Herren National- und Ständeräthe, mitfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme anzuempfehlen.

Genehmigen Sie beinebens die erneuerte Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 18. Juli 1872.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Gewährleistung der theilweise abgeänderten Verfassung des Kantons Waadt.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Berichts und Antrags des schweiz. Bundesrathes über den Beschluß des Großen Rathes des Kantons Waadt vom 22. Mai 1872, betreffend die Stimmabgabe von Schweizern anderer

Kantone in Gemeindesachen, durch welchen Beschluß die Artikel 24, 29, 82 und 86 der waadtländischen Kantonsverfassung vom 15. Dezember 1861 abgeändert wurden;

in Erwägung:

daß obgenannter Beschluß nichts enthält, was den Bestimmungen der Bundesverfassung zuwiderliefe;

daß dieser Beschluß in gesezlicher Abstimmung durch die Mehrheit des waadtländischen Volkes ratifizirt wurde,

beschließt:

1. Dem Beschluß des waadtländischen Großen Rathes vom 22. Mai 1872, die Stimmabgabe von Schweizern anderer Kantone in Gemeindesachen anbetreffend, ist die bundesgemäße Garantie ertheilt.

2. Diese Schlußnahme ist dem Bundesrathe zur Vollziehung mitzutheilen.

Konzession

zu

Gunsten der schweiz. Centralbahngesellschaft und der schweiz. Nordostbahngesellschaft für den Bau und Betrieb der Aargauischen Südbahn mit Abzweigung nach Brugg.

(Vom 3. Mai 1872.)

Der Regierungsrath des Kantons Aargau,

In Gemäßheit des Vertrages, d. d. Aarau den 25. Februar 1872, (Beilage I), welcher zwischen dem Executivkomite der aargauischen Südbahn im Namen der subventionirenden Gemeinden und den Direktionen Namens der Bahngesellschaften der schweiz. Central- und Nordostbahn, betreffend die Uebertragung der Südbahnkonzession vom 30. November 1871 auf leztere, abgeschlossen worden, und welchem Vertrage die vorbehaltene allseitige Ratifikation ertheilt worden ist;

Nach Mitgabe des vom Großen Rathe am 26. März 1872 gefaßten Uebertragungsbeschlusses (Beilage II) für die Südbahn und der dem Regierungsrathe dabei ertheilten Ermächtigung, die dem obigen Vertrage vom 25. Februar entsprechend verfaßte neue Konzession den beiden übernehmenden Bahngesellschaften im Namen der diesseitigen Konzessionsbehörde zuzufertigen;

Nachdem die hiefür in obigem Uebertragungsbeschlusse gestellten Ratifikations-Bedingungen allseitig erfüllt worden sind, beschließt am Plaze der Südbahnkonzession vom 30. November 1871*) folgende neue Konzession.

---

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1872, Band I, Seite 379.

§ 1. Der schweiz. Centralbahn- und der schweiz. Nordostbahngesellschaft ist unter den im obgenannten Vertrage (Beilage I) aufgestellten und den weitern hienach folgenden Bedingungen die Konzession zum gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der aargauischen Südbahn auf aargauischem Gebiete ertheilt:

a. für die Linie, welche, bei der Station Rupperswyl von der Nordostbahn abzweigend, sich über Lenzburg, Wohlen, Muri und Sins an die Aargauisch-Zuger'sche Grenze und von da in der Richtung von Immensee bis zum Anschluß an die Gotthardbahn zieht;

b. für die Linie, welche, von der Nordostbahnstation Brugg abgehend, sich über das Birrfeld zieht und die in südlicher Richtung kürzeste Verbindung mit der Linie Wohlen-Immensee (a) herstellt.

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von § 2 des Bundesgesezes 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 85 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der übrigen, auf aargauischem Gebiete konzessionirten Eisenbahnen, ertheilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweilen eingetretenen Rükkaufes 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 Südbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.

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

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

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

§ 6. Die Konzessionäre sind verpflichtet, den Bau der Bahnstreke Ruppersweil-Wohlen so zeitig in Angriff zu nehmen und auszuführen, daß der Betrieb auf derselben bis längstens den 1. Brachmonat 1874 eröffnet sein kann.

Die Fortsezung des Bahnbaues ist so auszuführen, daß die Betriebseröffnung der Bahnstreke Wohlen-Muri bis zum 1. Brachmonat 1875, diejenige der Linie Muri-Sins-Rothkreuz bis zum 1. Brachmonat 1878 stattfinden kann.

Der Bau der Streken Brugg-Wohlen (§ 1, b) und Rothkreuz-Immensee ist so frühzeitig zu unternehmen, daß diese Linien auf den Zeitpunkt der Vollendung des großen Gotthardtunnels dem Betriebe übergeben werden können.

Sollten diese Verpflichtungen bis zu den besagten Terminen unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berüksichtigung der Umstände die ihm angemessen scheinenden Endtermine festsezen.

§ 7. Die Konzessionäre verpflichten sich, die vorbeschriebene Bahn nach den beßten Regeln der Kunst anzulegen; sie werden dieselbe sofort nach beendigtem Bau und spätestens auf die in § 6 festgesezten Termine in Betrieb sezen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zweke werden sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohleingerichteten 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 Konzessionäre haben auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehren 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 Zweke der Unterhaltung der lezteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brüken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten 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 Benuzung 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 ersezen, den Konzessionären ob.

§ 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brüken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- oder Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten den Konzessionären zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

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

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

§ 10. Die Konzessionäre werden die Bahnstreken, 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 haben sie alle diejenigen Vorkehren auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jezt 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 Gemeindswegen angelegt werden, so haben die Konzessionäre 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 Zweke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

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

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

Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des

Betriebes für nothwendig halten, die Konzessionäre aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

§ 14. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privat-Unternehmung den allgemeinen Gesezen und Verordnungen des Landes.

§ 15. Die Nordostbahn- und die Centralbahngesellschaft sind auch in ihrer Eigenschaft als Konzessionäre der Südbahn, sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes, von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

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

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

§ 17. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Konzessionären ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen 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 Konzessionäre, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, 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 Konzessionäre sind verpflichtet, 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.

Richten die Konzessionäre daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtiget sind, so sind sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

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

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

§ 23. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu 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 vermittelst der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen gedekt, zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. Die Konzessionäre sind ermächtiget, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansäze zu beziehen:

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

Für das Gepäk der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäk, 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 festgesezte.

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansäze 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 ermäßiget werden.

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelst 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 Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 28. Für Wagen sezen die Konzessionäre 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% der gewöhnlichen Taxe und diejenige für Waaren bis auf 8 Cts. per Zentner und Stunde erhöht werden.

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

Die Konzessionäre sind berechtiget, 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 Ansaz 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 Konzessionäre haben für die Einzelnheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

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

§ 34. Wenn die Konzessionäre es für angemessen erachten, ihre Taxen herabzusezen, so soll diese Herabsezung 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 den Konzessionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusezen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

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

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

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

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

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rükkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtiget, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61. und 76. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat.

Von diesem Rükkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Südbahn in den Kantonen Aargau, Zug, Luzern und Schwyz den Konzessionären abgenommen wird, und sofern mit dem Rükkaufe der Südbahn auch alle die Bahnlinien, welche in Art. 2 der Uebereinkunft vom 25. Februar 1872 zwischen dem Kanton Aargau und den Centralbahn- und Nordostbahngesellschaften erwähnt sind, rükgekauft werden, und zwar in dem Umfange, in welchem sie dannzumal bei diesen Linien betheiligt sein werden.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a. Bei stattfindendem Rükkaufe im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages zu bezahlen, welcher sich im Falle der Benuzung des ersten Rükkaufstermines während der 5, im Falle der Benuzung des zweiten und dritten Rükkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rükkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rükkaufe im 61. Jahre der $22^1/_2$fache und im Falle des Rükkaufes im 76. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages; 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 Rükkaufes 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 Rükkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rükkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

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

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

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

§ 45. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesezt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den leztern 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.

§ 46. Den Konzessionären 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 Kaution auferlegt werden.

§ 47. Der Regierungsrath wird die in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen weiteren Vorkehrungen treffen.

Gegeben in Aarau, den 3. Mai 1872.

Im Namen des Regierungsrathes,
Der Landammann, Präsident:
Strauß.
Der Staatsschreiber:
Ringier.

Beilage I.

Vertrag

des

Exekutivkomite's der Aargauischen Südbahn mit den Gesellschaften der schweizerischen Central- und Nordostbahn, betreffend die Uebertragung der Südbahnkonzession auf diese beiden Gesellschaften.

(Vom 25. Hornung 1872.)

Das Exekutivkomite der aargauischen Südbahn im Namen der subventionirenden Gemeinden, vertreten durch die Herren Fürsprech Tanner, von Aarau, Fürsprech Haberstich, von Aarau, Nationalrath P. Suter, von Horben, und Gerichtspräsident Dr. Käppeli in Muri einerseits, und

Die schweizerische Centralbahn, vertreten durch die Herren Direktionspräsident Sulger und Direktor Siegfried in Basel, und

Die schweizerische Nordostbahn, vertreten durch die Herren Direktor Stoll und Direktor Weiß in Zürich, anderseits;

nachdem beide Theile sich hiezu als bevollmächtigt erklärt und nachdem das Exekutivkomite der Südbahn die Gewißheit erlangt hat

daß durch die Uebertragung der Südbahnkonzession neben den dabei betheiligten Gemeinden auch die Eisenbahnbestrebungen der übrigen Landestheile ihre Befriedigung finden werden, so haben die kontrahirenden Theile unter heutigem Tage folgenden Vertrag abgeschlossen:

Art. 1. Die beiden Bahngesellschaften übernehmen gemeinschaftlich, nach Mitgabe der Bestimmungen dieses Vertrages, den Bau und Betrieb der aargauischen Südbahn und ihrer Fortsezung in der Richtung nach Immensee zum Anschluß an die Gotthardbahn, wogegen die Inhaber der aargauischen Südbahnkonzession vom 30. Wintermonat 1871 auf die ihnen daraus zustehenden Rechte zu Gunsten der beiden Bahngesellschaften verzichten. Die kontrahirenden Theile werden für die Uebertragung der angemessen abzuändernden Konzession bei den zuständigen Behörden sich verwenden.

Von Seite der beiden Gesellschaften sollen sofort die nöthigen Schritte gethan werden, um auf dem Gebiete der Kantone Luzern, Zug und Schwyz die Konzession zur Fortsezung der aargauischen Südbahn in der Richtung nach Immensee, zum dortigen Anschluß an die Gotthardbahn, zu erwerben.

Art. 2. Die Bahnunternehmung, die nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages auszuführen ist, umfaßt folgende Linien:

a. die Linie, welche bei der Station Rupperswyl, von der Nordostbahn abzweigend, sich über Lenzburg, Wohlen, Muri und Sins an die aargauisch-zuger'sche Grenze und von da in der Richtung von Immensee bis zum Anschluß an die Gotthardbahn zieht;

b. die Linie, welche, von der Nordostbahnstation Brugg abgehend, sich über das Birrfeld zieht und die in südlicher Richtung kürzeste Verbindung mit der Linie Wohlen-Immensee (litt. a) herstellt.

Wenn künftig eine Verbindungsbahn zwischen dem Ausgangspunkte des Bözbergtunnels bei Bözenegg mit der Linie Aarau-Lenzburg erstellt werden sollte, so muß der Anschluß derselben bei der Station Rupperswyl erfolgen.

Art. 3. Wenn von Seite des Kantons Aargau auf der Flußstreke Brugg-Koblenz zwei feste Brüken erstellt werden, so verpflichten sich die beiden Bahngesellschaften, an die Kosten dieser Aarübergänge einen Beitrag von Fr. 200,000 zu leisten. Im Weitern machen sie sich verbindlich, die auf der Linie Koblenz-Laufenburg-Stein zu erstellende Aar-Eisenbahnbrüke für den Fußgängerverkehr einzurichten.

Art. 4. Der Bau der Streke Rupperswyl-Wohlen ist sofort in Angriff zu nehmen, nachdem die Bundesgenehmigung für die an die Bahngesellschaften zu übertragende Konzession (Art. 1) ertheilt sein

wird; und es ist auf dieser Bahnstreke bis längstens den 1. Brachmonat 1874 der Betrieb zu eröffnen.

Die Eröffnung der Bahnstreke Wohlen-Muri findet bis zum 1. Brachmonat 1875, diejenige der Linie Muri-Sins-Rothkreuz bis zum 1. Brachmonat 1878 statt.

Der Bau der Streken Brugg-Wohlen (Art. 2, litt. b) und Rothkreuz-Immensee ist so frühzeitig zu unternehmen, daß diese Linien auf den Zeitpunkt der Vollendung des großen Gotthardtunnels dem Betriebe übergeben werden können.

Die dem Betriebe übergebenen Bahnstreken sind täglich mit mindestens drei Zügen zu befahren.

Das zum Zweke der vorstehenden Bauten zu errichtende technische Büreau hat während der ganzen Bauzeit seinen Siz in Aarau.

Art. 5. Die Personen- und Güterzüge der Südbahn müssen auf der Nordostbahnstreke Aarau-Rupperswyl durchgehend und selbstständig von und nach Aarau geführt werden, so daß die Bildung und Abfertigung der Züge in Aarau stattfindet.

Diese Bestimmung gilt auch für die Personen- und gemischten Züge, welche sich auf der Streke Bözenegg-Rupperswyl-Aarau bewegen, sowie für die Züge der Seethalbahn, in der Meinung jedoch, daß diese Züge mit andern, gleichzeitig auf dem Anschlußpunkt zusammentreffenden, verbunden werden können, ohne daß jedoch in diesem Falle ein Wechsel der Personenwagen stattfinden darf.

Die Frage der an die Südbahn und Nordostbahn zu leistenden Entschädigung bleibt vorbehalten.

Bei der Berechnung der Taxen für den Verkehr von Aarau nach der Südbahn und umgekehrt wird die Streke Aarau-Rupperswyl als Theil der Südbahn behandelt.

Art. 6. Die Vereinigung des Verkehrs der von Aarau und Brugg nach dem Gotthard sich bewegenden Züge, beziehungsweise die Trennung des vom Gotthard kommenden Verkehrs für die Züge nach Aarau und Brugg, findet auf der Station Wohlen statt.

Art. 7. Bis zur Eröffnung der Linie Wohlen-Brugg (Art. 2, litt. b) werden die Taxen für Personen und Güter, die von Wohlen über Rupperswyl nach Brugg gehen, nach der Länge der direkten Linie berechnet.

Art. 8. Insofern der Bau von Eisenbahnen durch das Suhren- oder Wynenthal in nördlicher Richtung zu Stande kommen sollte, so werden die beiden Gesellschaften und jede für sich bei dem Bau und

Betrieb einer solchen Bahn sich nur dann betheiligen, wenn der Anschluß derselben an die Nordostbahn in Aarau stattfindet.

Art. 9. Als Gegenleistung für die von den beiden Bahngesellschaften durch diesen Vertrag übernommenen Verpflichtungen haben die bei der Erstellung der Südbahn betheiligten aargauischen Gemeinden gemeinschaftlich den genannten Gesellschaften ein Anleihen von $2^1/_2$ Millionen Franken zu machen, welches Anleihen jährlich mit $3^1/_4$ % zu verzinsen und nach zehn Jahren heimzuzahlen ist.

Der eine Theil der Anleihenssumme ist mit $1^1/_2$ Millionen Franken beim Beginn des Baues der Streke Wohlen-Rupperswyl, der andere Theil mit 1 Million Franken beim Beginne des Baues der Streke Muri-Rothkreuz einzubezahlen.

Der Verfall der Jahreszinse, sowie der Rükzahlungstermin wird für jeden Theil der Anleihenssumme vom Tage der Einzahlung berechnet.

Art. 10. Wenn die beiden Bahngesellschaften den durch diesen Vertrag übernommenen Verpflichtungen nicht nachkommen,, so haben die einzelnen oder alle bei der Südbahn betheiligten Gemeinden, wie auch der Kanton Aargau, das Recht, den Bau und Betrieb der Südbahn an der Stelle und auf Rechnung der beiden Gesellschaften nach den Bestimmungen der Konzession und des gegenwärtigen Vertrages zu übernehmen.

Art. 11. Für den vorstehenden Vertrag wird von Seite des Exekutivkomites die Ratifikation der Gemeinden vorbehalten, welche bis heute für die Südbahn Subventionen beschlossen haben, von Seite der beiden Bahngesellschaften diejenige ihrer resp. Gesellschaftsorgane.

Der Vertrag fällt dahin, insofern diese Ratifikationen nicht bis zum 10. April 1872 gegenseitig mitgetheilt sind.

Also beschlossen in Aarau, den 25. Hornung 1872.

Namens des Exekutivkomite's der aargauischen Südbahn:

(sig.) **Tanner.** (sig.) Dr. **Käppeli.** (sig.) **Haberstich.** (sig.) **Suter.**

Namens der schweizerischen Centralbahn:

(sig.) **Sulger.** (sig.) **Siegfried.**

Namens der schweizerischen Nordostbahn:

(sig.) **Stoll.** (sig.) **Weiß.**

Beilage II.

Uebertragungsbeschluß

des

Großen Rathes für die aargauische Südbahnkonzession von dem Exekutivkomite an die Gesellschaften der schweizerischen Central- und Nordostbahn.

(Vom 26. März 1872.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

nach Einsicht des Vertrages, welchen das Exekutivkomite der aargauischen Südbahn im Namen der subventionirenden Gemeinden mit den Direktionen der schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn, betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der unterm 30. Wintermonat 1871 konzedirten Südbahn durch diese beiden Bahngesellschaften, am 25. Hornung 1872 unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen hat (Beilage I hievor);

auf das von den kontrahirenden Theilen gestellte Ansuchen für die Uebertragung der angemessen abzuändernden Südbahnkonzession auf die Central- und Nordostbahngesellschaften;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

Art. 1. Die Uebertragung der aargauischen Konzession für den Bau und Betrieb der aargauischen Südbahn und ihrer Fortsezung in der Richtung nach Immensee zum Anschluß an die Gotthardbahn, von dem Exekutivkomite auf die Central- und Nordostbahngesellschaften, wird andurch im Namen des Kantons Aargau unter den Bedingungen genehmigt, welche durch den obbezeichneten Vertrag vom 25. Hornung 1872 zwischen den beiden kontrahirenden Theilen festgesezt worden sind.

Art. 2. Der Regierungsrath wird ermächtiget, die Konzession vom 30. Wintermonat 1871 für die Südbahn mit Abzweigung nach Brugg den Vertragsbestimmungen vom 25. Hornung 1872 entsprechend in bereits verabredeter Weise abzuändern und den beiden übernehmenden Bahngesellschaften die diesfällige neue Konzession im Namen der hierseitigen Konzessionsbehörde zuzufertigen, sobald die Ratifikationen des obbesagten Vertrages vom 25. Hornung von den mit Subventionszeichnungen für die Südbahn betheiligten Gemeinden einerseits, und von den Aktionärversammlungen der Central- und Nordostbahn anderseits ertheilt und auch die vorbehaltene Ratifikation der gleichzeitig am 25. Hornung d. J. zwischen dem Regierungsrathe Namens des Kantons Aargau und den Direktionen der nämlichen beiden Bahngesellschaften abgeschlossenen Uebereinkunft zur weiteren Förderung und Unterstüzung des aargauischen Eisenbahnnezes von den beiderseits zuständigen Behörden erfolgt sein wird.

Gegeben in Aarau, den 26. März 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:
Pl. Weißenbach.
Die Sekretäre:
Eduard Reinli.
L. Nußbaumer, Fürsprech.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Gewährleistung der theilweise abgeänderten Verfassung des Kantons Waadt. (Vom 18. Juli 1872.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1872
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	34
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	27.07.1872
Seite Page Pagina	957-976
Ref. No	10 007 356

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.