Schweizerisches Bundesblatt.

XXV. Jahrgang. I. Nr. 9. 1. März 1873.

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.

Konzessionsakt

für

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rigi-Kaltbad bis an die Kantonsgrenze gegen Rigi-Klösterli.

(Vom 27. Wintermonat 1872.)

Der Grosse Rath des Kantons Luzern,

auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

beschliesst:

Art. 1. Den Herren N. Riggenbach, Vorsteher der Maschinenwerkstätte in Olten, Olivier Zschokke, Ingenieur in Aarau, Joseph Müller in Gersau, Besizer von Rigi-Scheidegg, wird hiemit für sich oder zuhanden einer Aktiengesellschaft nach Anleitung von Art. 2 des Bundesgesezes vom 28. Juli 1852 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rigi-Kaltbad bis an die Kantonsgrenze in der Richtung gegen Rigi-Klösterli ertheilt.

Jede spätere Abtretung der vorliegenden Konzession und jede Fusion derselben mit einer andern Gesellschaft oder Unternehmung bedarf der Zustimmung des Regierungsrathes.

Art. 2. Das Domizil der nach vorstehendem Artikel zu bildenden Aktiengesellschaft, deren Statuten der Regierung zur Genehmigung zu unterstellen sind, wird von der Aktionärversammlung bestimmt.

Für persönliche Klagen, die auf Vertrags- oder Beschädigungsverhältnisse im Kanton sich beziehen, ist die Gesellschaft oder deren Vertreter vor den Gerichten der Stadt Luzern belangbar. Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der gelegenen Sache.

Art. 3. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nuzen und Schaden ist auf neunundneunzig aufeinander folgende Jahre festgesezt, vom Tage der Eröffnung des Betriebs an. Nach Ablauf dieser Zeitdauer soll die Konzession nach dazumaliger Uebereinkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von den dem Bund und dem Kanton vorbehaltenen Rükkaufsrechten Gebrauch gemacht worden ist.

Der Gesellschaft bleibt es jederzeit unbenommen, auf die Konzession zu verzichten und die Liquidation des Unternehmens eintreten zu lassen. In diesem Falle hat der Unterbau der Bahn, mit Ausnahme der Stationen und Hochbauten, als Fahrbahn zu verbleiben und ins Eigenthum des Kantons überzugehen. Die Abtretung geschieht unentgeltlich, mit Ausnahme der Kunstbauten in Holz und Eisen, wofür nach billiger Abschazung Entschädigung zu leisten ist.

Art. 4. Das Bundesgesez vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung der Bahn.

Die Befugniss für die Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstrekt sich:

a) auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn, mit ein- oder zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für Abweichungen und Bahnkreuzungen;

b) auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, sowie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Baupläzen:

c) auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als: Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Stationshöfe und Gebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen u. s. w.;

d) auf Anlegung und Veränderung der Strassen, Wege, Wasserleitungen, welche in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzessionsaktes erforderlich sein werden.

Art. 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung der Konzession den Bau der Bahn zu beginnen und sich über den Besiz der erforderlichen Mittel zur gehörigen Fortführung des Unternehmens auszuweisen, widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession von der Regierung als erloschen erklärt werden kann.

Art. 6. Die Vollendung der Bahn soll inner drei Jahren von der Bundesgenehmigung an stattfinden und der Betrieb mit Rüksicht auf die zur Verfügung stehende Betriebszeit darauf ehestens beginnen.

Der Regierungsrath kann für Beginn und Vollendung der Bahn angemessene Fristverlängerung gewähren.

Art. 7. Die Verpflichtung des Bahnbetriebes erstrekt sich nur auf die Monate der Bergtouristen-Saison.

Ueber Beginn und Schluss des Betriebs, sowie über die Feststellung der Fahrpläne hat sich die Gesellschaft mit der Kantonsregierung zu verständigen.

Art. 8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Art, 9. Unter- und Oberbau der Bahn wird nach den Grundsäzen der sogenannten schmalspurigen Bahnen mit Steigungen bis zu 5 % und Spurweite von zirka einem Meter angelegt.

Die vom Bund allfällig über schmalspurige Bahnen zu erlassenden gesezlichen Bestimmungen finden auch auf die vorliegende Bahn Anwendung.

Art. 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn kunstgerecht und solid herzustellen.

Art. 11. Da wo in Folge des Baues der Bahn Veränderungen an Strassen, Wegen, Bächen, Wasserleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so dass den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine grössere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath, ohne Weiterziehung.

Die Gesellschaft hat auch den der Bahn zunächst liegenden bereits bestehenden Fussweg in gangbarem Zustande zu unterhalten.

Art. 12. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Strassen, Wege oder Wasserleitungen von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu fordern.

Art. 13. Während des Baues sind von der Gesellschaft Vorkehrungen zu treffen, dass der Verkehr auf den bestehenden Wegen und Verbindungsmitteln nicht unterbrochen, noch an Grundstüken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde.

Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersaz zu leisten.

Art. 14. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath infolge einer mit Rüksicht auf die Sicherheit ihrer Benuzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung 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 ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und falls von der leztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Art. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katastralplan derselben mit kontradiktorischer Beiziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen, und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brüken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials anfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden. Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen

am Bau der Bahn, sowie die jeweilige Vermehrung des Betriebsmaterials sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 16 Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem sicherm Zustande erhalten werden. Da wo es für die öffentliche Sicherheit nothwendig erscheint, hat die Gesellschaft die Bahn einzufrieden.

Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden. Sollte die Gesellschaft allfällig entdekten und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sogleich abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Kosten der Gesellschaft das Nöthige vorzukehren.

Art. 17. Die Lokomotiven, die Personen- und Güterwagen sind dem im Art. 19 zu Grunde gelegten System entsprechend konstruirt. In Betracht der Steigungen, welche das angenommene System bei entsprechend leicht beweglicher Einrichtung der Betriebsmittel zu überwinden befähigt ist, sind die Lokomotiven und Wagen — der Solidität unbeschadet — möglichst leicht zu erstellen.

Die Personenwagen sollen gedekt und mit Sizen versehen sein.

Art. 18. Die Gesellschaft ist nur zur Erstellung einer einspurigen Bahn verpflichtet, sie hat aber das Recht, diese nach ihrem Ermessen jederzeit zweispurig anzulegen.

Art. 19. Die Zahl der täglichen Bahnzüge und deren Zeiteintheilung richtet sich nach dem jeweiligen Bedürfniss der Beförderung der Reisenden und deren Gepäk einer- und der Leistungsfähigkeit der Bahn anderseits. Die Gesellschaft ist verpflichtet, von Beginn der Touristensaison an bis zu deren Schluss täglich wenigstens einen Zug in jeder Richtung gehen zu lassen.

Art. 20. Folgende Taxen sind der Gesellschaft für den Transport als Maximum gestattet:

Personen, so lange nur eine Wagenklasse eingeführt ist, für den Bahnkilometer einfache Fahrt in jeder Richtung Fr. 0. 50, bei Hin- und Rükfahrt für den Bahnkilometer Fr. 0. 35.

Wenn zwei Wagenklassen eingeführt werden, per Bahnkilometer einfache Fahrt in jeder Richtung:

I. Klasse . . . . Fr. 0. 70,
II. „ . . . . „ 0. 30,

bei Hin- und Rükfahrt für den Bahnkilometer:

I. Klasse	. . . .	Fr. 0. 60,
II. „	. . . .	„ 0. 25.

Kinder unter 4 Jahren, sofern sie nicht einen Sizplaz für sich in Anspruch nehmen, zahlen die Hälfte. Die Berechtigung auf Fahrbillets zu und von den Zwischenstationen, mit einer den Längenverhältnissen entsprechenden Taxe, bleibt auf die jeweilen disponiblen Pläze beschränkt.

Die Regierung hat nach Ablauf von fünf Betriebsjahren das Recht, zu begehren, dass zwei Wagenklassen eingeführt werden. Sollte über die Thunlichkeit der Einführung zweier Wagenklassen zwischen der Betriebsgesellschaft und der Regierung Meinungsverschiedenheit eintreten, so entscheidet das in Art. 30 vorgesehene Schiedsgericht und finden sodann, je nach dem Ausfalle des Entscheides, die vorstehenden Taxen ihre Anwendung.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, Abonnementsbillets für fünf Doppeltouren mit einem Rabatte von 30% der oben angeführten Fahrpreise auszugeben.

Waarengepäk der Reisenden per Kilometer und Zentner						Fr. 0. 35,
Waaren und Baumaterial	„	„	„	„	„	0. 15.

Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 12% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttaxen gemäss einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusezen.

Art. 21. Als Minimum des Gewichts einer einzelnen Frachtaufgabe wird ½ Zentner berechnet. In den Personenwagen darf kein Handgepäk, welches über 10 Pfund wiegt, mitgenommen werden. Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes beträgt 1 Franken.

Art. 22. Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäk- oder Frachtwagen den Personenwagen anzuhängen, oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Gepäk der Reiseuden und Lebensmittel, leztere, die Einzelsendung jedoch nicht über einen Zentner, sind am Tage der Aufgabe, andere Waaren, die Einzelsendung unter 3 Zentner Gewicht, innert 2 Tagen, vom Datum der Aufgabe an gerechnet, zu befördern.

Ueber Beförderung von Waaren, die das oben angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Aufgeber mit der Gesellschaft zu verständigen.

Art. 23. Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes ein Reglement mit Genehmigung der Regierung festzustellen.

Art. 24. Militärpersonen haben keinen Anspruch auf Taxermässigung.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Bunde gegenüber unentgeltlich:

a) die Briefpost zu befördern;
b) die Erstellung einer Telegraphenlinie längs der Bahn zu gestatten;
c) bei Erstellung der Telegraphenlinie und bei grössern Reparaturen an derselben die diesfälligen Arbeiter durch ihre Angestellten beaufsichtigen, sowie
d) kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinie durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist (Bundesgesez vom 28. Juli 1852, Art. 9).

Art. 26. Die Gesellschaft ist berechtigt, auf ihre Kosten an der Telegraphenleitung ausschliesslich für ihren Dienst einen besondern Draht und für diesen auf ihren Stationen Telegraphenapparate anzubringen (Bundesgesez vom 28. Juli 1852, Art. 5).

Art. 27. Die Handhabung der Bahnpolizei während des Betriebes wird, unvorgreiflich den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung ein Reglement aufstellen wird. Die mit der Handhabung und Ausführung dieses Reglements zu betrauenden Beamten (Bahnwärter), welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

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

Art. 28. Die Regierung wird mit Vorbehalt der von den Bundesbehörden auszugehenden Geseze für Aufstellung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Uebersehreitung baupolizeilicher Vorschriften besorgt sein. Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 29. Die Regierung verpflichtet sich, im Kanton Luzern während 30 Jahren eine Bahn mit gleichem Zwek, wie die durch den gegenwärtigen Akt bestimmte (Art. 1), weder zu konzediren, noch eine solche selber zu bauen.

Art. 30. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstreke an gerechnet, gegen Entschädigung nur in ihrer ganzen Ausdehnung Kaltbad-Scheidegg an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die leztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesezt, dass jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht einigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 2).

Art. 31. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a) Im Falle des Rükkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rükkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rükkaufes im 75. Jahre der $22\frac{1}{2}$fache und im Falle des Rükkaufes 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 Rükkaufs 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 Rükkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung

keine Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rükkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 32. Die vorstehend (Art. 30) festgestellten Rükkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kanton vorbehalten, und zwar in dem Sinne, dass er zu den vorbezeichneten Epochen, aber blos nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rükkaufsrecht ausüben kann, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung gelten sämmtliche Bestimmungen der Art. 30 und 31.

Art. 33. Bezüglich der Befreiung von Bahnbeamten und Angestellten vom Militärdienste sind die diesfalls geltenden Bestimmungen der Bundesgesezę massgebend.

Art. 34. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Befestigungsmittel, Räder, Achsen, Lokomotiven, Kohlen und Koake, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, sind vom Eingangszolle befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für die Eisenbahn liefern, wird der Eingangszoll auf den hier erforderlichen Rohstoffen erlassen. Diese Bestimmungen finden jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Konzession an gerechnet, ihre Anwendung. Nach Ablauf dieses Zeitraumes wird die Bundesversammlung die weitern geeigneten Beschlüsse fassen.

Bezüglich der Art. 24, 25, 33 und 34 wird die Zustimmung des Bundes ausdrüklich vorbehalten.

Art. 35. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches in Art. 30 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 36. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Also beschlossen, Luzern, den 27. Wintermonat 1872.

Namens des Grossen Rathes,

Der Präsident:

J. Amberg.

Die Sekretäre:

Estermann-Leu.

J. Zust.

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

Konzessionsakt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rigi-Kaltbad bis an die Kantonsgrenze gegen Rigi-Klösterli. (Vom 27. Wintermonat 1872.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1873
Band Volume Volume	1
Heft Cahier Numero	09
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	01.03.1873
Seite Page Pagina	373-381
Ref. No	10 007 592

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.