

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band III.

N^{ro}. 55.

Samstag, den 17. Dezember 1853.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frk. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile ober deren Raum.

Der schweizerischen Bundesversammlung wird bei ihrem nächsten Zusammentritt, den 9. Januar 1854, folgender Eisenbahnkonzessionsakt der Regierung des Kantons Aargau zur Genehmigung vorgelegt werden:

Konze ss ion

des

Kantons Aargau für die schweizerische Zentralbahngesellschaft.

(Vom 4. Wintermonat 1853.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,
auf Ansuchen des Direktoriums der schweizerischen
Zentralbahngesellschaft in Basel,

beschließt:

Der schweizerischen Zentralbahngesellschaft im Namen
des Kantons Aargau folgende Konzession zu ertheilen:

Bundesblatt. Jahrg. V. Bd. III.

64

§. 1. Die schweizerische Zentralbahngesellschaft verpflichtet sich, eine von der Stadt Basel ausgehende Eisenbahn zu bauen, welche das aargauische Gebiet in folgenden Richtungen durchschneidet:

- 1) von der solothurnischen Gränze in der Wöschnau bis Narau;
- 2) von der solothurnischen Gränze bei Olten:
 - a. in südlicher Richtung über Zofingen bis an die luzernische Gränze;
 - b. in westlicher Richtung bis an die bernische Gränze bei Murgenthal.

In Bezug auf die Linie 1 bleibt das Vorzugsrecht zum Bau derselben nach den Bedingungen der gegenwärtigen Konzession der Nordostbahngesellschaft vorbehalten.

Jedenfalls soll, ob dieses Vorzugsrecht geltend gemacht werde oder nicht, der gegenseitige Betrieb der Nordostbahn und der Zentralbahn in Narau, oberes Plateau, vermittelt werden.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist vorbehalten.

§. 2. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu durch den Großen Rath des Kantons Aargau ermächtigt worden.

§. 3. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorgeschriebene 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 organisiertem und ununterbrochenem 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, wol eingerichteten Bahnen des

In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der Schweizerischen Zentralbahn eintreten zu lassen.

§. 4. Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Basel.

Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Aargau nimmt sie Domizil in Aarau, in dessen Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist.

Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der belegenen Sache.

Die Gesellschaft steht, so weit sie der Jurisdiktion des Kantons Aargau unterworfen ist, unter der dasigen Gesetzgebung.

§. 5. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage an der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren in §. 1 bezeichneten Endpunkten, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Wenn nach Ablauf dieser Zeitdauer weder die Bundesbehörde noch die Kantonsregierung von dem ihnen zugestandenem Ankaufsrecht Gebrauch gemacht haben, so wird die Konzession in Folge einer zu treffenden Uebereinkunft den dannzumaligen Verhältnissen gemäß erneuert werden.

§. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahn.

Die Befugniß für die Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

- a. auf den erforderlichen Boden für Erbauung und Unterhalt der Bahn, mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;

- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsicht- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

§. 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens drei Monate 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.

§. 8. Die Eisenbahn, so weit sie durch das aargauische Gebiet führt, soll binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

§. 9. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf diesseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen

Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen und die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung Platz zu greifen.

§. 10. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen *cc.* 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 Weiterziehung.

§. 11. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wol aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

§. 12. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungs-

mitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht genüge, kann die Regierung von sich aus auf Kosten der Gesellschaft die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln anordnen.

§. 13. Die Bahn soll unter unten stehenden Ausnahmen mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch vorerst nur mit einem Geleise versehen werden. Die Gesellschaft ist aber zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dieß erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

In Bezug der Bahn von der luzernischen Gränze bis zu ihrer Vereinigung mit der westlichen Linie, darf dieselbe vorläufig einspurig angelegt werden; der Gesellschaft ist jedoch für die ganze Konzessionsdauer das Recht zugesichert, ohne Einholung einer neuen Bewilligung die Anlage auf eine zweispurige Bahn auszudehnen.

Die Gesellschaft ist zur Legung des zweiten Geleises

unter gleichen Bedingungen, wie bei der übrigen Bahnstrecke, verpflichtet.

Sollte die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Erstellung der doppelspurigen Bahn nicht anerkennen wollen, so hat ein Schiedsgericht (§. 44) darüber zu entscheiden.

§. 14. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

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

§. 16. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten der Gesellschaft zu kontrolliren und zu überwachen.

§. 17. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der in §. 11 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

§. 18. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben unter Mitwirkung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich, mit

ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden. Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

§. 19. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und den Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion der Regierung einzugeben. Die Statuten der Gesellschaft sind im aargauischen Staatsarchive zu hinterlegen.

§. 20. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörbe soll stets in gutem, sicherm Zustande erhalten werden. Dieser Zustand so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn kann jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

§. 21. Auf die Bahnwärterstellen haben die aargauischen Kantonsbürger oder dasige schweizerische Miteingelassene bei vorhandener Tüchtigkeit des Angemeldeten ein Vorzugsrecht.

Für die übrigen Anstellungen auf aargauischem Gebiete sind die Kantonsbürger oder dasigen schweizerischen Niedergelassenen im Falle der Befähigung vorzugsweise zu berücksichtigen.

§. 22. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

- I. Klasse gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, und mit Gläsen geschlossen.
- II. Klasse gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Gläsen geschlossen.
- III. Klasse gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

§. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

§. 24. Folgende Taren sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse	0,50.
„ zweiter „	0,35.
„ dritter „	0,25.
Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.	

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 % auf obiger Tare eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölffmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während 3 Monaten wird ein weiterer Rabatt bewilligt.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere	0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, vom Stük	0,40.
Kälber, Schweine und Hunde	0,15.
Schafe und Ziegen	0,10.

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

Waaren.

Für Waaren sind Klassen aufzustellen, wofür die höchste Tare nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

§. 25. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von 0,08 per Zentner und per Stunde; das Gepäc der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcs, welches frei ist, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche. (§. 24.)

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von 0,04 per 1000 Francs per Stunde. Als Minimum des Gewichts, resp. des Werthes, werden berechnet: ½ Zentner resp. 500 Fr., als Minimum der Distanz ½ Stunde. Eine angetretene ½ Stunde zahlt ihre volle Tare. Das Minimum der Transporttaxen eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

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

§. 26. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn drei Jahre nach einander 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Taren einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

§. 27. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisenden-Transporte soll, mit Ausnahme des Hauensteinüberganges, wenigstens das Maß von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

§. 28. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

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

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten, so wie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks von und nach den Bahnhöfen hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die nöthigen Einrichtungen da zu treffen, wo keine solchen bestehen; die dafür tarismäßig zu erhebenden Taxen unterliegen in jedem Falle der Genehmigung der Regierung, sei es, daß die Verwaltung diesen Dienst versche, oder daß er sonst besorgt werde.

§. 29. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemand einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

§. 30. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

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

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

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

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreau beschloffen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last.

Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

§. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft oder der Kantone auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taren durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Größere Truppenkorps, im eidgenössischen oder kantonalen Dienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch haben die Eidgenossenschaft oder die 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 lezterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. (Siehe Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 10.)

Im Fernern hat die Gesellschaft auf Anordnung der zuständigen Polizeistellen solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau polizeilich zu transportiren sind, um möglichst billige Tare auf der Eisenbahn zu befördern.

§. 33. Die Eisenbahnverwaltung ist, dem Bundes gegenüber, verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.) Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Drath und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

§. 34. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird. Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten. Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde entlassen werden.

Zur Sicherung des Bezugs der Konsumsteuern auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnis mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§. 35. Die Regierung wird, vorbehalten die von der Bundesbehörde auszugehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein. Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

§. 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinsen ungleich gehalten werden dürfen. Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

§. 37. Durch den Art. 33 des Konzessionsaktes vom 19. Wintermonat 1852 des Standes Luzern wurde der Zentralbahngesellschaft folgendes Recht zugesichert:

„Für Bahnen in gleicher Richtung verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten 30 Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu ertheilen.“

Ferner enthält der basel-landschaftliche Konzessionsakt vom 6. Christmonat 1852 unter Art. 35 die Bestimmung:

„Für Bahnen in gleicher Richtung, wie die hie mit konzessionirte, namentlich auch für Bahnen der Rheinlinie entlang, verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, an keine andere Gesellschaft eine Konzession zu ertheilen, eben so wenig den Bau oder den Betrieb davon selbst zu übernehmen.“

Die Zentralbahngesellschaft leistet auf diese ihr von den Kantonen Luzern und Basel-Landschaft zugesicherten Ausschlußrechte Verzicht, so weit dieselben auf Bahnen bezogen werden könnten, welche jetzt oder in Zukunft aus dem Kanton Aargau in jene Kantone einmünden.

§. 38. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, die Bahnhöfe und alle Gebäude und Liegenschaften, welche zum Bahnbetrieb nothwendig sind und mit dem Bahnkörper in unmittelbarer Verbindung stehen, so wie für das Betriebmaterial nicht in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

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

§. 39. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einfluß derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll.

Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft. (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 1.) *)

§. 40. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coak, die für die Eisen-

*) Siehe amtliche Sammlung Band III, Seite 195.

bahn vom Ausland bezogen werden, sind vom eidgenössischen Eingangszoll befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für dieselbe liefern, wird der eidgenössische Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

§. 41. 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 Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird.

Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreieuvorschlag, 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.)

§. 42. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufs im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufs im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Fall 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 Rückkaufs 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 Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkauffsumme in Abzug zu bringen.

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

§. 43. Die vorstehend (Art. 41 und 42) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium

die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Art. 41 und 42.

§. 44. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 41 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

§. 45. Die aargauische Regierung hat das Recht, von der Gesellschaft für die Erfüllung sämtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten eine Kaution von Fr. 150,000 zu verlangen, welche drei Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden 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, das 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 den §§. 7 und 8 eingegangenen Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden.

§. 46. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten oder später während des Baues oder des Betriebs der Bahn andern Kantonen Günstigeres bewilligen, als gegenwärtiger Konzessionsakt enthält, so sollen solche Bewilligungen, mit Vorbehalt der in §. 13 enthaltenen Bestimmung, auch für den hiesseitigen Kanton und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

Gegeben in Arau, den 4. Wintermonat 1853.

Der Präsident des Großen Rathes:

G. Jäger.

Die Sekretäre:

Dr. A. Grismann.

Dr. Thuet, Vize-Sekretär.

Konzession des Kantons Aargau für die schweizerische Zentralbahngesellschaft. (Vom 4. Wintermonat 1853.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1853
Date	
Data	
Seite	661-680
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 290

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.