

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band I.

Nro. 8.

Samstag, den 19. Hornung 1853.

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

K o n z e s s i o n

zu

Gunsten des Eisenbahnausschusses in Brugg zu-
handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft,
für den Bau einer Eisenbahn von Brugg
durch den Norden des Kantons Aargau nach
Basel.

(Vom 22. Januar 1853.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,
auf das von dem Eisenbahnausschusse in Brugg zu-
handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft gestellte Kon-
zessionsgesuch, und den Vorschlag des Regierungsrathes,
beschließt:

Der obbenannten Aktiengesellschaft ist die Konzession
zum Bau einer Eisenbahn von Brugg durch den Norden
des Kantons Aargau nach Basel für das Aargauische
Gebiet unter folgenden Bestimmungen ertheilt:

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, als Fortsetzung der Nordbahn eine von der Nähe der Stadt Brugg aus in möglichst vortheilhafter und gerader Linie durch den Norden des Kantons nach Basel gehende Eisenbahn zu bauen, unter Voraussetzung der ebenfalls zu erlangenden Konzessionen der betreffenden Kantonsbehörden, so wie der Genehmigung der Bundesbehörde.

Art. 2. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, ohne Ermächtigung des Großen Rathes des Kantons Aargau, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Art. 3. 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 ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern, wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen,

Art. 4. Die Gesellschaft, als solche, hat ihr Domizil in Brugg, und steht, so weit sie der Jurisdiktion des Kantons Aargau unterworfen ist, unter seiner Gesetzgebung.

Art. 5. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn, im Nutzen und Schaden der Gesellschaft, ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage an der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn, 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.

Art. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ 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 Vorrathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und der gegenwärtigen Konzession die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens 2 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.

Art. 8. 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 zum besagten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen.

Art. 9. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung zuhanden des Großen Rathes die Pläne über den Bau auf diesseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen. Nachherige wesentliche Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung des Großen Rathes gestattet.

Ueber minder wesentliche Abweichungen von den Plänen über die Lage der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen und die Verbindungsstraßen derselben hat eine Verständigung mit der Regierung statt zu finden.

Art. 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 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 Weiterziehung.

Art. 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, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärtshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

Art. 12. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln 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 auf ihre Kosten alle diejenigen Vorkehrungen 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.

Art. 13. Die Bahn soll, mit Ausnahme eines Bergdurchganges, mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch

vorerst nur mit einem Geleise versehen werden. Die Gesellschaft ist aber zur Legung des zweiten Geleises und dann auch für den Bergdurchgang verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dieses erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

Art. 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.)

Art. 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.

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

Art. 17. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und an passenden Stellen 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 Art. 11 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 20. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem 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.

Art. 21. Auf die Bahnwärterstellen haben die aargauischen Kantonsbürger oder dortige schweizerische Niedergelassene bei vorhandener Tüchtigkeit des Angemeldeten ein Vorzugsrecht.

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

Art. 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: Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, und mit Glacen geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacen geschlossen.

Dritte Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

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

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

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

Art. 24. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse . . .	Fr. 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 zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während 3 Monaten wird ein weiterer Rabatt bewilligt.

Bieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere	Fr. 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 Taren stattfinden.

Waaren.

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

Art. 25. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von 8 Rappen per Zentner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches frei ist, 12 Rappen per Zentner und per Stunde.

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

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von 4 Rp. per 1000 Francs per Stunde. Als Minimum des Gewichts resp. des Werthes werden berechnet: ½ Zentner resp. 500 Francs, als Minimum der Distanz ½ Stunde. Eine angetretene ½ Stunde zahlt ihre volle Tare. Das Minimum der Transporttaren eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Rappen betragen.

Traglasten mit ländlichen 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.

Art. 26. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Taren einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden. Wenn der Reinertrag des Unternehmens hingegen 5 % nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, im Einverständnisse mit der Regierung, den obigen Tarif hinreichend zu erhöhen.

Während der ersten drei Jahre des Betriebes der Bahn darf der Tarif jedenfalls nicht erhöht werden.

Art. 27. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Personentransporte soll, mit Ausnahme eines Bergdurchganges, 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 2 Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation speidirt 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.

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

Die im Tarif festgesetzten Taxen 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 solche bestehen; die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taxen unterliegen in jedem Falle der Genehmigung der Regierung, sei es, daß die Verwaltung diesen Dienst versehe, oder daß er sonst besorgt werde.

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

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

Art. 30. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vierzehn 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.

Art. 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 Postbüreaux beschlossen 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.)

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es als zweckmäßig erachtet, vermittelt durch Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitwärts abgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs vom 28. November 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 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 Taxen 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 voranlaßt werden, zu tragen und für Schaden

zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten, verursacht werden sollte.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Art. 10.)

Art. 33. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde 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.)

Art. 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.

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.

Art. 35. Der Staat verpflichtet sich dieser Gesellschaft gegenüber, der Zentralbahn-Gesellschaft nur dann eine Konzession zu ertheilen, wenn diese letztere auf das vom Kanton Basel-Landschaft ihr konzedirte dreißigjährige Ausschlußrecht unbedingt Verzicht geleistet hat, und auch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft den freien Durchpaß und Bahnanschluß anerkannt haben.

Art. 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien 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.

Art. 37. 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 Betriebsmaterial 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.

Art. 38. 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.

(Bundesbeschuß vom 17. August 1852. Art. 1.)

Art. 39. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coke, die für die Eisenbahn vom Ausland bezogen werden, sind vom eidg. Eingangszoll befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, und Lokomotiven für dieselbe liefern, wird der eidg. Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Art. 3.)

Art. 40. 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 hievon 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 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. 41. 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 Reinertrags derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

(Bundesbeschuß vom 17. August 1852. Art. 2.)

Art. 42. Die vorstehend (Art. 40 und 41) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kanton vorbehalten, 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. 40 und 41.

Art. 43. Der Staat behält sich ferner des Recht vor, sich durch eine beliebige Uebernahme von Aktien bei dem Unternehmen zu betheiligen.

Art. 44. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzeptionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der

Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 40 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 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 sechs 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, so bald 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 Art. 7 und 8 eingegangenen Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden.

Art. 46. Die Rechte der Bundesgesetzgebung werden bezüglich dieser Konzession vorbehalten.

Art. 47. Gegenwärtiges Konzessions-Dekret soll urkundlich ausgefertigt, bekannt gemacht und in die Gesetzesammlung aufgenommen werden.

Gegeben in Aarau, den 22. Jänner 1853.

Der Präsident des Großen Rathes:

W a l l e r.

Die Sekretäre:

W. Wydler.

A. Hauser.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Aargau.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 25. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons
Aargau einer Aktiengesellschaft erteilten Konzession,
betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Brugg durch den Norden des Kantons Aargau nach
Basel, vom 22. Januar 1853,

und eines Berichts und Antrages des schweizerischen
Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli
1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession; mit Ausnahme des
4. Lemma im Art. 31, betreffend den Omnibusdienst,
unter nachstehenden Bedingungen 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 Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. 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, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme 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 Dreierorschlag, 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 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 dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von zwei Jahren, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternnehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener

Frift die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlifcht.

Art. 4. Es follen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag gefchehen. Im Besondern foll den Befugniffen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 35 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in andern Landestheilen des Kantons nicht vorgegriffen fein.

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

Also den gefezgebenden Räten der Eidgenoffenschaft vorzulegen beschloffen,

Bern, den 25. Januar 1853.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften).

Konzession zu Gunsten des Eisenbahnausschusses in Brugg zu handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für den Bau einer Eisenbahn von Brugg durch den Norden des Kantons Aargau nach Basel. (Vom 22. Januar 1853.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.02.1853
Date	
Data	
Seite	353-374
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 072

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.