

B e f c h l u ß

des

Großen Rathes des Kantons Schaffhausen, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur, resp. an die Kantonsgränze oberhalb dem Rheinfall.

(Vom 6. Januar 1853.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,
nach Einsicht eines vom 24. Dezember 1852 datirten Gesuches des für Herstellung einer Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur bestehenden provisorischen Ausschusses um Ertheilung einer Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Schaffhausen an die Kantonsgränze bei Neuhausen oberhalb dem Rheinfall,
beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird dem Eingang erwähnten provisorischen Ausschusse, zuhanden einer von ihm zu gründenden Aktiengesellschaft unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens, gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird für 99 auf einander folgende Jahre, welche von dem Tage an gerechnet werden, mit welchem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergeben wird, ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton Schaffhausen verpflichtet sich, während der nächsten 30 Jahre, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, weder eine andere Eisenbahn zur Verbindung von Schaffhausen mit der Zürich-Romanshornenerlinie selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu erteilen.

Der Kanton Schaffhausen verpflichtet sich im Fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für die Ausführung irgend welcher Bahnlinie auf seinem Gebiet handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welche die gegenwärtige Konzession besitzt, den Vorrang vor allen andern Bewerbern einzuräumen; vorbehaltlich jedoch der Bestimmung des zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden abgeschlossenen Staatsvertrages über die Weiterführung der badischen Eisenbahn über schweizerische Gebietstheile.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Schaffhausen.

Die Gesellschaft kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Zürich eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in dem letztern Kanton belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 5. Die Mehrheit der Direktion und auch des weitern Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

§. 6. Die Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§. 7. Die zu gründende Aktiengesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisen-

bahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, so wie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 8. Binnen einer Frist von 15 Monaten, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und sich zugleich bei dem Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung auszuweisen. Sollte nicht innerhalb der anberaumten Frist diesen beiden Verpflichtungen ein Genüge gethan werden, so ist die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten.

§. 9. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

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

ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§. 10. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

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

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

§. 14. Die Eisenbahngesellschaft, als solche, ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§. 15. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§. 16. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so

muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 17. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinds wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, so wie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 18. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll zwischen Schaffhausen und Winterthur und umgekehrt wenigstens zwei Mal täglich stattfinden.

§. 19. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermittelst Waarenzügen statt.

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

§. 21. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten 2 Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse

eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

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

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 23. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen, vermittelt der Personenzüge, Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen: In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

"	"	2.	"	"	"	"	0,35	"	"
"	"	3.	"	"	"	"	0,25	"	"

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

§. 24. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel,	das Stück bis auf Fr. 0,80 pr. St.
Für Stiere, Ochsen und Kühe,	das Stück bis auf Fr. 0,40 pr. St.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde, das Stück bis auf Fr. 0,15 pr. St.

Die Taxen sollen für den Transport von Herden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

§. 25. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Centners Waare vermittelt 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.

§. 26. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 27. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40 % und diejenige der Waaren bis auf 100 % der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

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

§. 28. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Centners für einen ganzen halben Centner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen, und überhaupt nie weni-

ger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebenene Sendung in Ansatz gebracht.

§. 29. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tarbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

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

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

§. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle, solche, welche auf Rechnung des Kantons Schaffhausen oder Zürich polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§. 32. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 10 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und

der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 33. So weit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Schaffhausen 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 ihres Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 4 Jahre und 10 Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn auf dem Schaffhausischen und Züricherischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Schaffhausen 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 übrigen 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 Kanton Schaffhausen 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 schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 35. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben, als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe, theils dem Archive des Kantons Schaffhausen, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

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

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes, als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahres-

rechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

§. 37. Außer den in den Art. 10, 32 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

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

§. 39. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen fragt.

Gegenwärtige Konzession hat nur unter der doppelten Bedingung Gültigkeit, daß der Große Rath des Kantons Zürich einerseits für die auf seinem Gebiete liegende Bahnstrecke eine Konzession in der Fassung, wie sie zwischen dem Regierungsrathe des Kantons Zürich und dem provisorischen Ausschusse für Herstellung einer Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur vereinbart worden ist, ertheilt und andererseits den Staatsvertrag zwischen den Kantonen Schaffhausen und Zürich, wie er zwischen den Regierungen dieser Stände verabredet worden ist, genehmigt.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Schaffhausen.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 10. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Schaffhausen einer Aktiengesellschaft ertheilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schaffhausen an die Kantonsgränze bei Neuhausen oberhalb dem Rheinfall, vom 6. Januar 1853,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen 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 Konzessions-

gebühr, 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, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen 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 Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar

vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche 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 Rückkauffumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 15 Monaten, 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 Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

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

Art. 5. Durch die im Art. 3 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 10. Januar 1853.

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

E n t w u r f

eines

Vertrags für Anlegung einer Eisenbahn im Wallis.

(Vom 22. Januar 1853.)

V e r t r a g.

Zwischen dem Kanton Wallis, repräsentirt durch seinen Staatsrath, einerseits;

und Herrn Peter Marie Joseph Adrian von La Balette, Grundbesitzer, wohnhaft zu Paris, Straße Saint-Lazare Nr. 40, in seinem und seiner Mitthasten Namen handelnd, andererseits;

ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Der Kanton Wallis ertheilt durch gegenwärtigen Vertrag dem Herrn Adrian von La Balette, als Uebernehmer, oder der von letzterem bezeichneten Gesellschaft, die Konzession im Wallis, von dem Hafen von Bouveret bis nach Sitten eine Eisenbahn anzulegen, und zwar unter folgenden Vorbehalten und Bedingungen:

Art. 1. Gegenwärtige Konzession dauert neun und neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet.

Art. 2. Der Kanton Wallis behält sich das Recht vor, die Eisenbahn mit ihrem ganzen Betriebsmaterial, den Gebäulichkeiten und Borräthen, nach Ablauf des dreißigsten, fünf und vierzigsten, sechzigsten, fünf und siebenzigsten und neunzigsten Jahres, und zwar gegen Bezahlung des Werthes im Augenblicke des Erwerbs, nebst einer Entschädigung von 10 Prozent, an sich zu kaufen; jedoch kann der Kanton Wallis dieses Recht nur dann ausüben, wenn er die Gesellschaft zwei Jahre vor den oben bestimmten Terminen davon in Kenntniß gesetzt hat.

Art. 3. Die Gesellschaft der Walliser-Eisenbahn hat, nach der Wahl des Hrn. La Valette oder seiner Mithaften, ihren Sitz entweder in Frankreich, oder in England, oder in der Schweiz; jedoch müssen die Konzessionäre jedenfalls durch einen Vertreter die Wahl eines Wohnsitzes im Wallis treffen.

Art. 4. Die Statuten der Walliser-Eisenbahngesellschaft werden von den Konzessionären entworfen, müssen aber alle der Konzession auferlegten Verbindlichkeiten enthalten und deshalb der Regierung von Wallis zur Genehmigung vorgelegt werden; ein Doppel soll in dem Kantonalarchive hinterlegt werden.

Art. 5. Ein ausführlicher Bericht über die Resultate der Konzession und des Betriebs soll jedes Jahr nach der Generalversammlung dem Kantone mitgetheilt werden.

Art. 6. Der Kanton Wallis erklärt den Bau und Betrieb der bewilligten Bahn für ein gemeinnütziges Unternehmen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen über den Straßenbau, und namentlich über die Expropriationen, sollen diesem Unternehmen zu Statten kommen, unbeschadet der durch die Bundesgesetze für die Expropriation zu gemeinnützigem Zwecke vorbehaltenen Vortheile, und der Gesellschaft kommen nöthigenfalls alle Rechte zu, welche die Gesetze und Verordnungen der Kantonsregierung selbst für Staatsbauten einräumen.

Unfälle Streitigkeiten über die Berechtigung zur Expropriation werden von dem Kanton Wallis in letzter Instanz entschieden.

Art. 7. Vor dem Beginn der Arbeiten soll die Gesellschaft das Projekt des Tracés und der Arbeiten, ganz

oder theilweise, so wie es von ihrem Ingenieur mit Zustimmung des Departements für Brücken- und Straßenbau festgesetzt worden ist, hinterlegen, und es kann ohne Zustimmung des Staatsraths keine wesentliche Abänderung an den hinterlegten Projekten gemacht werden.

Art. 8. Der Grund und Boden und die Kunstarbeiten sollen für zwei Schienenwege, die Erdarbeiten provisorisch nur für einen Schienenweg eingerichtet werden. Indessen steht es der Gesellschaft frei, letztere für zwei Schienenwege herzustellen, wenn sie es für angemessen erachtet. Dieses Recht wird eine Pflicht, auf einem Theile oder auf der ganzen Ausdehnung der Bahn, sobald diese zwei Schienenwege unumgänglich nothwendig werden.

Art. 9. Alle Arbeiten müssen so dauerhaft ausgeführt sein, als erforderlich ist, um ein solches Material zu erhalten, wie man sich deren auf den französischen Eisenbahnen für ähnliche Betriebsbedürfnisse bedient.

Art. 10. Der Kanton Wallis liefert der Gesellschaft, sei es als Staatsbeitrag, sei es für Alles, was ihre Auslagen anbelangt, als Subskription für das Gesellschaftskapital:

- 1) Allen für den Bau der bewilligten Eisenbahn erforderlichen Boden, und zwar für zwei Schienenwege, sowohl für die Bahnlinie selbst, als für die Ausweichstrecken, Stationen, Magazine, Werkplätze, Wohnungen mit Gärten für die Angestellten und Bahnwärter, so wie die Plätze für das Aufladen, das Abladen und die Niederlage der Waaren.

In dem Bau der Eisenbahn ist mit inbegriffen der für die Stützmauern, die Gräben, die Bö-

schungen jeder Art, und die Fußwege erforderliche Grund und Boden. Alle diese Terrains werden von den Ingenieuren der Gesellschaft entworfenen Plänen gemäß bestimmt und bewilligt.

- 2) Alle Erdarbeiten für einen Schienenweg und alle für das Legen von zwei Schienenwegen nöthige Kunstarbeiten.
- 3) Alles für Querschwellen, Wegübergänge, Einfriedigungen, und überhaupt für alle übrigen Arbeiten des Schienenwegs, der Stationen und die Verfertigung des Materials dienliche Holz.

Dieses Holz wird von dem Kanton Wallis bearbeitet und zum Legen für die Querschwellen bereit, für die übrigen Zwecke aber roh geliefert; das eine wie das andere muß von ihm an den Ort seiner Bestimmung geschafft werden.

Dieses Holz soll von guter Qualität und, je nach dem Gebrauche, für den es bestimmt ist, von Eichen-, Lerchen-, Fichten-, Tannens-, Eschens-, Buchenholz u. s. w. sein.

Art. 11. Die Gesellschaft soll dem Kanton Wallis für alle Auslagen Rechnung tragen, welche ihm die im vorhergehenden Artikel erwähnten Arbeiten, Abtretungen von Grund und Boden und Holzlieferungen verursachen, und ihre Schuld bis zu deren Betrage durch eine entsprechende Summe in Aktien abtragen, die, nach Abzug aller in Gemäßheit des nachstehenden Artikels dem Kanton Wallis gemachten Vorschüsse, auf den Reservefonds auszustellen sind.

Art. 12. Um dem Kanton Wallis die Ausgaben und Arbeiten, die er übernommen hat, zu erleichtern, soll die Gesellschaft von ihrem Gesellschaftskapitale einen Reservefonds von einer Million sechsmaal hundert tausend

Franken bilden. Diese Summe soll dem Kanton Wallis je nach Maßgabe der Ausgaben eines jeden Monats zur Verfügung gestellt und ausschließlich zur Deckung der oben angeführten Auslagen für die Eisenbahn verwendet werden. Es versteht sich von selbst, daß Wallis für den Ueberschuß, den diese Lieferungen und Arbeiten veranlassen könnten, in der oben angegebenen Weise durch Aktien entschädigt wird.

Art. 13. Von dieser Summe von einer Million sechsmaal hundert tausend Franken dienen zweimal hundert tausend Franken als Sicherheit und Bürgschaft für die Vollziehung gegenwärtigen Vertrags. Daran sollen hunderttausend Franken binnen dreißig Tagen, von dem Tage an gerechnet, wo der Gesellschaft die Genehmigung der Bundesversammlung mitgetheilt worden, erlegt werden; die andern hunderttausend Franken sogleich nach stattgehabter Uebergabe des Grund Bodens durch den Kanton Wallis.

Diese Bürgschaftssumme, die den Konzessionären mit vier Prozent verzinstet wird, bis sie zu den Arbeiten und Leistungen von Wallis verwendet worden ist, soll bei einem schweizerischen, von Wallis angenommenen Banquier, und folglich auf seine, des Kantons Wallis, Gefahr hinterlegt und letzterem, falls sich die Gesellschaft nicht definitiv konstituiren sollte, zur Hälfte, im Falle der Nichtausführung der Eisenbahn durch die Gesellschaft aber ihrem ganzen Betrage nach eigenthümlich zufallen.

Art. 14. Sollten es die Konzessionäre vorziehen, sämtliche Auslagen für die Erdarbeiten aller Art und für die Kunstarbeiten selbst zu übernehmen, und also Wallis nur die Lieferung von Holz und Grund und Boden zu überlassen, so sind sie nicht verpflichtet, an Wallis die Ergänzung der sechszehn hundert tausend

Franken, nämlich vierzehn hundert tausend Franken aus-
zuzahlen. In diesem Falle müssen sie sich in den ersten
zwei Monaten nach erfolgter Ratifikation erklären, und
haben zwei Drittheile ihrer Arbeiter unter den Schweizer-
bürgern zu wählen.

Art. 15. Die Gesellschaft hat jedenfalls alle, aus
der Anschaffung und dem Legen der Schienen und Unter-
lagen für einen Schienenweg, aus der Anlegung der
Ausweichstrecken, der Stationen und Wacht Häuser, aus
dem Betriebe und der Unterhaltung der Eisenbahn und
des Betriebsmaterials während der Dauer der Kon-
zession erwachsende und überhaupt alle diejenigen Kosten
zu bestreiten, die der Kanton Wallis nicht ausdrücklich
übernommen hat. Dahin gehören namentlich auch die
Kosten für provisorische Wasserleitungen oder Passagen,
so wie diejenigen für die eventuelle Wiederaufbauung
und die Unterhaltung aller von ihr errichteten Werke.

Art. 16. Der Kanton Wallis verpflichtet sich, der
Gesellschaft den Ankauf der zur Unterhaltung der Eisen-
bahn nöthigen Wälder, wie auch aller andern Gemeindegüter zu erleichtern, die sie für die Bahn als erspriess-
lich erachtet, und verleiht zu diesem Behufe durch gegen-
wärtigen Vertrag der Gesellschaft das Recht, dieselben
gleich jedem Kantonsbürger zu erwerben.

Art. 17. Die Arbeiten sollen auf mehreren Punkten
der Linie, aufwärts und abwärts von Martinach, so-
gleich nach Hinterlegung des Tracé bei dem Staats-
rathe, begonnen werden. Sie sollen binnen zwei Jahren
auf der Strecke von Bouveret nach Martinach, und in
den folgenden zwei Jahren auf der Strecke von Mar-
tinach nach Sitten vollendet sein.

Der Kanton Wallis, wie die Konzeßionäre, sind nur für die durch ihre Schuld verursachten Verzögerungen verantwortlich.

Die Gesellschaft soll, in so weit es ohne Gefährdung ihres Interesses geschehen kann, in ihrem Bauplane die Austrofnung und Gesundmachung der Ebene möglichst befördern.

Art. 18. Während der ersten zehn Jahre der Konzeßion dienen alle Zinsen, welche zu den Aktien gehören, die dem Stande Wallis laut Art. 11 definitiv zugetheilt worden sind, als Sicherheit für die Auszahlung der vorzugsweise den andern Aktionären zu entrichtenden vierprozentigen Zinsen, ohne jedoch dieses Zurückhalten der Zinsen von einem Jahre aufs andere zu übertragen.

Art. 19. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Dienst auf der Bahn so einzurichten, daß wenigstens zwei Züge für Reisende jeden Tag die ganze Bahnstrecke befahren. Die Züge für Reisende sollen in einer Stunde eine mittlere Entfernung von fünf und dreißig Kilometern, die gemischten und zugleich für den Transport von Reisenden und Waaren bestimmten Züge, wenigstens fünf- und zwanzig Kilometer mit ermäßigten Preisen zurücklegen. — In der schlechten Jahreszeit kann die Gesellschaft die gemischten Züge mit den Zügen für Reisende vereinigen, so jedoch, daß sie für die Waaren die ermäßigten Preise der gemischten Züge beibehält.

Art. 20. Das Maximum der Tarife der Gesellschaft für den Transport von Personen, Vieh und Waaren ist folgendermaßen festgesetzt:

Reisende, Schnellzüge.

Für 1 Kilometer.

Erste Klasse: Gedekte und garnirte Wagen, mit ausgepolsterten Rücklehnen und Sizen, mit Glacen verschlossen	12 Cent.
Zweite Klasse: Gedekte Wagen, mit Glacen verschlossen und mit gepol- sterten Sizen	08 "
Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wagen, mit Bänken	06 "
Züge mit verringerter Schnellig- keit oder gemischte:	

Reisende.

Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wagen, mit Bänken	04 "
---	------

Vieh, per Kopf.

Pferde und Maulesel	15 "
Ochsen, Kühe, Stiere	10 "
Kälber, Schweine, Hunde	04 "
Hämmel, Schafe, Lämmer und Ziegen	02 "

Waaren.

Für die Waaren werden vier Klassen Per Tonne und
gebildet: per Kilometer.

Erste Klasse: Modelirtes Gußeisen, be- arbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, bearbeitet oder nicht, Essig und fremde Weine, geis- tliche Getränke, Del, Baumwollen- und Wollenwaaren, Zucker, Kaffee, Spe- zereiwaaren, Kolonialwaaren und Manufakturgegenstände	18 Cent.
Zweite Klasse: Inländische Weine, Ge- treide, Korn, Mehl, Käse, Butter,	

Per Tonne und
per Kilometer.

Stroh, Heu, Kalk und Gyps, Lehm,
Holzkohlen, Brennholz, Stangen,
Sparren, Bretter, Bohlen, Zimmer-
holz, Marmorblöcke, Quadersteine,
Erdpech, Asphalt, Roheisen, Ei-
sen in Barren oder in Platten,
Blei u. s. w. 16 Cent.

Dritte Klasse: Salz, Kalk- und Gyps-
steine, Torf, Mühlstein, Kiesel, Sand,
Thonerde, Ziegeln, Ziegelsteine,
Schiefer, Pflastersteine und Mate-
rialien aller Art für den Bau und
die Ausbesserung der Straßen, rohes
Erz 14 "

Vierte Klasse: Steinkohlen, Kohlenblende,
Dünger und Asche 12 "

Der Tarif der Waaren steigt auf das Doppelte,
wenn dieselben auf Verlangen der Versender mit Schnell-
zügen versendet werden.

Art. 21. Die in vorstehenden Tarifen angeetzten
Transportpreise sind nicht anzuwenden:

1) Auf Lebensmittel und Gegenstände, die weniger als
einen Kubikmeter messen und nicht zweihundert Kilogramm
wiegen; 2) auf Gold und Silber in Barren, auf geprägtes
oder verarbeitetes Gold und Silber, auf mit Gold oder
Silber plattirte Waare, auf Quecksilber und Platina, so
wie auf Juwelen, Edelsteine und andere Kostbarkeiten; 3) im Allgemeinen wird die Gesellschaft bei allen Pa-
keten und Kisten, die einzeln weniger als hundert Kilo-
gramm wiegen, die Preise für diese drei Fälle, so wie
auch für Wagen festsetzen.

Die Erhebung der Tarife geschieht nach Kilometern, ohne Rücksicht auf Bruchtheile der Entfernung, so daß ein angefangener Kilometer bezahlt wird, als wäre er durchlaufen worden. Auch kann die Gebühr für nicht weniger als sechs Kilometer entrichtet werden.

Das Gewicht der Tonne beträgt tausend Kilogramm, und die Bruchtheile des Gewichts werden nur nach Zehnteltonnen gerechnet, so daß jedes Gewicht zwischen Null und einhundert Kilogramm wie einhundert Kilogramm, und jedes zwischen einhundert und zweihundert Kilogramm wie zweihundert Kilogramm bezahlt.

Art. 22. Die nicht vorgesehenen Gegenstände werden in diejenige Klasse versetzt, mit welcher sie am meisten Aehnlichkeit haben.

Art. 23. Falls die oben angeführten Tarife das Interesse der Gesellschaft beeinträchtigen sollten, so kann sie dieselben mit Einwilligung des Staatsraths oder in Folge eines schiedsrichterlichen Spruches, nach Art. 35, erhöhen. Es steht ihr frei, dieselben zu ermäßigen und bei Verträgen, Abonnementen, Karten für Hin- und Rückreise und Extrazüge jede beliebige Vergünstigung eintreten zu lassen. Auch bestimmt sie die Preise für die in obigen Tarifen nicht vorgesehenen Fälle.

Art. 24. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahnzüge der Militärgewalt behufs des Transportes von Truppen und Kriegsmaterial, gegen Bezahlung der Hälfte der Tarife, zur Verfügung zu stellen. Dieselbe Bestimmung findet Anwendung auf den Transport von Militärpersonen im Dienste, mögen sie in Abtheilungen oder einzeln reisen; dieses Recht wird durch eine Einberufungskarte bewiesen, die den Agenten der Gesellschaft vorgewiesen werden muß.

Art. 25. Die innere Polizei, auf der Bahn selbst, den Ausweichstrecken und den Stationen, steht der Gesellschaft zu; aber die allgemeine Aufsicht über den Betrieb und die Polizei der Eisenbahn bleibt dem Staate vorbehalten.

Art. 26. Die Agenten, Unterbeamten und Wächter, welche die Gesellschaft anstellt, sollen nach hergebrachter Sitte beerdigt und vorzugsweise, wenigstens zu zwei Dritttheilen, aus den Bürgern des Kantons Wallis genommen werden.

Art. 27. Das Minimum der Ausweichstrecken ist auf neun festgesetzt.

Art. 28. Der zollfreie Eingang des ganzen Betriebsmaterials und aller auf die Walliser-Eisenbahn bezüglichen Lieferungen wird, in so weit es den Kanton Wallis anbelangt, der Gesellschaft für die ganze Dauer der Konzession zugesichert, unbeschadet der gleichen Begünstigung, welche durch die eidgenössischen Gesetze zugesichert ist.

Art. 29. Der Kanton Wallis wird der Gesellschaft vor jeder andern den Vorzug geben für die Fortsetzung der Linie in Unterwallis nach den sardinischen Staaten hin und für ihre Verbindung mit den schweizerischen Eisenbahnen. Für die Fortsetzung der Linie von Sitten aufwärts wird der Kanton keine andere Konzession ertheilen, ohne vorher die Gesellschaft von La Vallette zur Konkurrenz eingeladen zu haben.

Hat es die Gesellschaft unterlassen, binnen drei Monaten eine ihr von dem Kanton Wallis vorgeschlagene Zweigbahn zu übernehmen, so hat dieser freie Hand, sie jeder andern Gesellschaft zu bewilligen.

Art. 30. Bei der gegenwärtigen, für die Eisenbahn von Bouveret nach Sitten gegründeten Gesellschaft, so

wie bei allen denen, die später etwa für die verschiedenen Zweigbahnen des Kantons Wallis sollten gebildet werden, sollen die Konzessionäre bei Bildung ihres Rathes zwei Walliser Kantonsbürger in einen Rath von acht Mitgliedern wählen, von denen eines von dem Staatsrathe von Wallis zu bestätigen ist.

Art. 31. Die Konzessionäre werden in ihren Tarifen Korrespondenzbegünstigungen festsetzen, um die Bildung einer Dampfschiffgesellschaft hervorzurufen, deren Zweck wäre, die im Hafen von Bouveret ausmündende Eisenbahn in direkte Verbindung mit den schweizerischen Eisenbahnen zu Morges und zu Genf zu setzen, und deren Schiffe die Zwischenhäfen von Duchy und Bevey, beziehungsweise von Et. Gingolph, Evian und Thonon, oder andere beliebige berühren würden. Es ist den Konzessionären gestattet, den Betrieb dieser Kommunikationschiffahrt selbst zu übernehmen.

Art. 32. Der Kanton Wallis übernimmt die Verpflichtung, die Gesetze über das Eindämmen der Rhone, der Ströme und Vießbäche auf der ganzen Strecke der Bahn zu deren Sicherheit streng zu handhaben.

Art. 33. Wenn die Eisenbahn das Ufer der Rhone berührt, in Gegenden, die der Dämme entbehren, und die Gesellschaft dort Dämme aufführen läßt, so wird der Staat die bei diesen Dämmen theilhaftigen Gemeinden einen Theil der Kosten tragen lassen, der denjenigen gleichkommt, die sie zu tragen gehabt hätten, wenn diese Dämme vor der Anlegung der Eisenbahn von ihnen wären errichtet worden. Es steht jedoch diesen Gemeinden frei, der Gesellschaft die Kosten, die sie in dieser Beziehung für ihre (der Gemeinden) Rechnung zu bestreiten im Falle ist, durch Abtretung von Gemeindegrundstücken, nach einer Schätzung von Sachverständigen, zu erstatten.

Art. 34. Der Kanton Wallis wird keiner Eisenbahnlinie oder Zweigbahn, welche konkurriren könnte, irgend eine Konkurrenz ertheilen.

Art. 35. Streitigkeiten, die etwa wegen der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrags zwischen dem Kanton Wallis und der Gesellschaft entstehen sollten, werden durch ein Schiedsgericht definitiv ausgetragen.

Um dieses Gericht zu bilden, bezeichnet jede Partei zwei Schiedsrichter, und diese vier Schiedsrichter wählen einen Obmann. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem der Kläger und der Beklagte je einen von den Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist alsdann Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 36. Die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom acht und zwanzigsten Juli eintausend achthundert zwei und fünfzig über die Eisenbahnen sind auf vorliegende Konzession anwendbar, und es ist dieselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Also geschehen und in vier Exemplaren ausgefertigt zu Paris, am eilften Januar ein tausend achthundert drei und fünfzig.

Gelesen und gutgeheißen unter Vorbehalt der Bestätigung des Staatsrathes und des Großen Rathes.

Obiger Vertrag ist von beiden Seiten gutgeheißen und unterzeichnet worden.

Adrian von La Valette.

Die Repräsentanten von Wallis:

Dr. Clavaz, Staatsrath.

S. Pignat, Staatsrath.

Gelesen und gutgeheißen unter Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rathes.

Im Namen des Staatsraths,

Der Präsident:

F. G. Jen-Ruffinen.

Der Rathschreiber-Adjunkt:

B. Bonvin.

Der Große Rath des Kantons Wallis,

in seiner Sitzung vom heutigen Tage hat obiger Konzeption seine Genehmigung erteilt.

Gegeben im Großen Rathe zu Sitten am zwei und zwanzigsten Januar eintausend achthundert und drei und fünfzig.

Der Präsident des Großen Rathes:

Ch. Louis de Bons.

(L. S.)

Die Sekretäre:

Ribordy. Allet.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Wallis.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 26. Januar 1853).

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Wallis einer Aktiengesellschaft erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bouveret nach Sion, 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 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 Eisenbahnen 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 Dreiervorschlag, 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 zehn 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 15 Monaten, 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 Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzeßion erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben

durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 34 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen oder Zweiglinien in gleicher Richtung nicht vorgegriffen sein.

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

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 26. Januar 1853.

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

Text der Uebereinkunft,

abgeschlossen den 27. Oktober 1852,

zwischen dem Staatsrath des Kantons Genf und den Herren General Düfour, Franz Bartholony und Christian Kohler, Banquier, betreffend eine Konzession des Rechts auf dem Genfergebiete eine Eisenbahnverlängerung anzulegen, die von Lyon ausgehend das Departement de l'Ain durchziehen und in Genf auslaufen wird,

nebst den im Großen Rathe in seinen Sitzungen vom 29. Dezember 1852 und denen vom 3., 5. und 8. Januar 1853 beschlossenen Modifikationen. *)

Zwischen dem Staatsrath des Kantons Genf, repräsentirt für die gegenwärtige Uebereinkunft durch die Herren James Fazy, Präsident des Staatsrathes, Franz Janin und Jakob Veillard, Staatsräthe, zu diesem Behuf bevollmächtigt;

und den Herren Wilhelm Heinrich Düfour, General der schweizerischen Eidgenossenschaft, Franz Bartholony, Gutsbesitzer, und Christian Friedrich Kohler, Bankier, in Genf wohnhaft,

ist Folgendes abgeschlossen worden:

Art. 1. Den Herren Düfour, Bartholony und Kohler wird die Konzession zugestanden, in dem Kanton

*) Die gesperrten Stellen zeigen die Modifikationen an, die der Große Rath von Genf der Uebereinkunft hinzugefügt hat.

eine Eisenbahn anzulegen als Verlängerung der von Frankreich kommenden projektirten Bahn, deren Weg von Lyon ausgehend und das Departement de l' Ain durchziehend, im Kanton Genf auslaufen würde, in Verbindung mit der Zweigbahn von Amberieur nach Bourg und Mâcon, oder in dieser letztern Richtung, um oberhalb Lyon sich mit der Linie Paris-Lyon zu vereinigen.

Art. 2. Die Strecke durch den Kanton Genf wird ungefähr 12 Kilometer betragen, von dem Orte La Plaine genannt, an der französischen Gränze am Ufer der Rhone ausgehen, unterhalb Ruffin und oberhalb Peney vorbeiführen, längs der Rhone hinziehen, eine Seite von Vernier berühren und durch La Servette in Genf auslaufen, nach dem hier beiliegenden Tracé, mit Vorbehalt jedoch jedweder Aenderung, die nach weiterer Untersuchung und im Einverständniß zwischen dem Staatsrath und der Gesellschaft für nöthig erachtet werden sollte.

Art. 3. Die Herren Düsour, Bartholony und Kohler verpflichten sich, sowohl für sich, als die Kompagnie, die sich in Frankreich zum Bau der Bahn von Lyon nach Genf bilden wird, die Arbeiten wenigstens im Zeitraum von 6 Monaten nach der definitiven Konstituierung der französischen Gesellschaft, den Bundesvorschriften gemäß und unter der Aufsicht des Departements der öffentlichen Arbeiten des Kantons anzufangen.

Art. 4. Die Herren Düsour, Bartholony und Kohler stellen an Geld oder Geldeswerth eine Kaution von Fr. 150,000 sogleich nach Erlangung der französischen Konzession, der Ratifikation vorliegender Uebereinkunft durch den Großen Rath und der Genehmigung der Bundesversammlung.

Art. 5. Der Kanton Genf seinerseits verpflichtet sich, der Gesellschaft, die in Frankreich die Konzession der Linie

von Lyon nach Genf erhalten wird, wie diese oben angegeben, eine Unterstützung von 2 Millionen Franken zukommen zu lassen, unter der Bedingung, daß sich diese Gesellschaft verpflichtet:

1) unter ihre Administratoren wenigstens 3 Schweizerbürger aufzunehmen, die, in Genf wohnhaft, in der Gesellschaft die Interessen des Kantons Genf und der schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Errichtung und dem Betriebe der projektirten Bahn vertreten;

2) so nahe als möglich an der Stadt, oder in ihrem Innern einen hinlänglich geräumigen Bahnhof zu bauen, der zum Betriebe der Lyoner-Bahn, die ihre Richtung nach den andern Schweizerkantonen nimmt, und einer andern von Savoyen kommenden, wenn dieselbe errichtet wird, dienen kann. Die Gesellschaften, die von diesem Bahnhof Gebrauch machen, sollen verhältnißmäßig die nämlichen Rechte genießen, die nämlichen Lasten zu tragen haben und in Beziehung auf einander auf gleichen Fuß gestellt werden.

Der Staatsrath entscheidet in letzter Instanz zwischen den gegenseitigen Ansprüchen der Interessirten, im Fall eine gütliche Verständigung nicht zu erzielen wäre.

Die Pläne dieses Bahnhofes müssen dem Staatsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden.

Art. 6. Die Summe von 2 Millionen wird in vierprozentigen Staatsrenten, im Kurs von 90 Franken ausbezahlt, wenn die Zahlung nicht mit allgemeiner Zustimmung der kontrahirenden Parteien baar geschieht, nach Verhältniß der Arbeiten und dem Maßstabe der zwischen dem Staatsrath und der Gesellschaft bestimmt wird.

Art. 7. Die Bedingungen für die Ausführung und Ausbeutung der Bahn werden mit Allem, was nicht den Bundesgesetzen und den Gesetzen des Kantons zuwiderläuft, dieselben sein, wie sie der französischen Gesellschaft gestellt wurden; in Folge dessen wird sich die Gesellschaft verpflichten, die im Kanton Genf zu machenden Arbeiten in derselben Zeit zu vollenden, in welcher sie in Frankreich vollendet werden müssen.

Art. 8. Die gegenwärtige Uebereinkunft soll der Genehmigung des Großen Rathes des Kantons Genf und der Sanktion der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft vorgelegt werden.

Art. 9. Sie wird von Rechtes wegen null und nichtig sein, im Fall sie von diesen Staatskörpern nicht genehmigt und sanktionirt wird, und falls die französische Gesellschaft in 6 Monaten, von heute an gerechnet, sich nicht konstituiert hätte, oder die Konzession für eine Eisenbahn, wie sie oben angegeben ist und von der die durch den Kanton Genf gehende nur eine Verlängerung bilden soll, nicht erhalten haben sollte.

Den mit dem Protokoll des Großen Rathes gleichlautenden Inhalt beurfundet

Der Sekretär des Großen Rathes:

J. Moses Biquet.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Genf.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 15. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Genf einer Aktiengesellschaft erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche von dem Orte, la Plaine genannt, an der französischen Gränze, am Ufer der Rhone ausgehen, unterhalb Ruffin und oberhalb Peney vorbeiführen, längs der Rhone hinziehen, eine Seite von Vernier berühren und durch La Servette in Genf auslaufen wird, vom 8. Jan. 1853, und eines Berichts und Antrags des Schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,
beschließt:

Es wird dieser Konzession 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 Eisenbahnen 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, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen 5 Jahre zum Voraus hiervon 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 Reink-

ertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt 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 verhältnismäßiger 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 6 Monaten nach der definitiven Konstituierung der französischen Gesellschaft ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und binnen 15 Monaten genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

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

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

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 15. Januar 1853.

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

**Beschluß des Großen Rathes des Kantons Schaffhausen, betreffend Ertheilung einer
Konzession für eine Eisenbahn von Schaffhausen nach Winterthur, resp. an die
Kantonsgränze oberhalb dem Rheinfl. (Vom 6. 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	375-416
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 073

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.