Schweizerisches Bundesblatt.

XXII. Jahrgang. I. Nr. 5. 5. Februar 1870.

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

Konzession

an

das Gotthardkomite, des Vorrechtes für den Bau einer Eisenbahn von Biasca bis an die Grenze Tessins gegen Uri, und von Lugano bis Bellinzona.

(Vom 15. Mai 1869.)

Der Große Rath
der Republik und des Kantons Tessin,

auf den Antrag des Staatsraths,

beschließt:

Art. 1. Der Staat Tessin ertheilt dem Gotthardkomite, zusammengesezt aus den Vertretern verschiedener, die Gotthardbahn anstrebender Kantone und schweizerischer Eisenbahngesellschaften, und für das genannte Komite, der Gesellschaft, welche dasselbe für die Ausführung dieses Projekts zu bilden beschäftigt ist,

die Konzession einer Eisenbahn von Biasca nach Airolo und bis zur Urnergrenze durch das Leventinerthal, welche Bahn mittelst eines großen, an der geeignetesten Stelle durch den St. Gotthard zu durchbrechenden Tunnels in den Kanton Uri ausmünden soll; sowie die Konzession einer den Monteceneri mittelst eines Tunnels passirenden Eisenbahn von Lugano nach Bellinzona.

Die Konzession der genannten Eisenbahnen Biasca-Urnergrenze, Lugano-Bellinzona, und die Konzessionen vom 16. Mai 1868 bilden eine einzige und untheilbare Konzession.

Gemäß Art. 2 des Bundesgesezes vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiete, wird diese Konzession mit dem Vorbehalte der Genehmigung der Bundesversammlung ertheilt.

Art. 2. Die Konzession gilt für die Dauer von 99 Jahren, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet. Nach Ablauf dieser Frist kann die Konzession durch dannzumalige Vereinbarungen erneuert werden, wenn sie nicht in der Zwischenzeit und in Folge Loskaufs erloschen sein wird.

Art. 3. Die Gesellschaftsstatuten sind dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen und dürfen, nachdem sie von demselben gutgeheißen worden sind, ohne seine Zustimmung nicht abgeändert werden.

Die Schweiz soll in der Gesellschaftsdirektion durch eine angemessene Zahl von Schweizern, die in der Schweiz wohnen, vertreten sein.

Art. 4. Für die im Kanton Tessin übernommenen oder dort zu erfüllenden Verpflichtungen kann die Gesellschaft am Hauptort des Kantons, bei dinglichen Klagen vor den Gerichten des Orts des Streitgegenstandes belangt werden.

Art. 5. Die Gesellschaft verpflichtet sich, alljährlich dem Staatsrathe von dem Stande des allgemeinen Unternehmens der Gotthardbahn Kenntniß zu geben und ihm zu diesem Zweke den Geschäftsbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug des Protokolls, enthaltend die von der Generalversammlung während des Betriebsjahres gefaßten Beschlüsse, zuzustellen.

Art. 6. Bei der Wahl der Angestellten, welche zur Erfüllung ihrer Verrichtungen im Kanton niedergelassen sein müssen, sind, bei gleicher Tüchtigkeit, die Bürger des Kantons Tessin, sowie die Schweizerbürger, welche dort niedergelassen sind, vorzuziehen; sowie auch bei der Ausführung der Arbeiten, bei gleicher Fähigkeit, den kantonsangehörigen Technikern und Arbeitern oder den Schweizerbürgern, welche im Kanton niedergelassen sind, der Vorzug zu geben ist.

Art. 7. Die Eisenbahngesellschaft ist jeder kantonalen und komunalen Steuer enthoben. Diese Bestimmung findet jedoch keine Ausdehnung auf Gebäude oder Grundstüke, welche allfällig Eigenthum der Gesellschaft sind, aber dabei in keiner nothwendigen Beziehung oder Zusammengehörigkeit zur Eisenbahn stehen.

Die im Kanton wohnenden Angestellten der Gesellschaft sind gleich den andern Kantonseinwohnern den Steuern unterworfen.

Art. 8. Der Kanton Tessin tritt der Gesellschaft unentgeltlich ab: die unproduktiven Grundstüke der Gemeinden, der Patriziate, der Korporationen, der Kreise, der Bezirke und des Staates, mit Ausnahme der auf jenen Grundstüken befindlichen Bäume oder anderweitigen Produkte; und ebenso überläßt er derselben auf den nämlichen Grundstüken den Gebrauch von Steinbrüchen, Kalk, Gyps, Sand und Steinen, sowie endlich die andern Materialien, welche im Bette der Flüsse oder Bäche oder auf den Ufern derselben vorkommen, soweit sie nicht zum Schuze der anstoßenden Grundstüke dienen: Alles jedoch nur in dem Maße, als die Gesellschaft dessen für den Bau und den Unterhalt der Eisenbahn und ihrer Dependenzen bedarf.

Art. 9. Die in Folge des Baues der Eisenbahn allfällig zum Vorschein kommenden Erze oder Metalllager sollen der Gesellschaft gehören; wenn sie dieselben jedoch nach Maßgabe der Vorschriften des Gesezes über die Minen exploitirt, so fällt ein Zehntel des Reinertrages dem Staate zu.

Die Salzlager, welche entdekt werden sollten, sind ausschließliches Eigenthum des Staates.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, Petrefakten, Münzen ꝛc., welche bei den Bauarbeiten aufgefunden werden möchten, gehören zur Hälfte dem Staate und zur Hälfte der Gesellschaft.

Art. 10. Bevor sie die Arbeiten beginnt, hat die Gesellschaft dem Staatsrathe einen Bauplan der Bahn zur Genehmigung vorzulegen, mit Angabe insbesondere des Tracé, der Anlegung von Stationen, der erforderlichen Vorkehrungen für die Ueberwindung starker Steigungen (welche nur auf der Linie Biasca-Airolo-Uri vorkommen können), sowie auch der anzubringenden Aenderungen an der Richtung der Straßen und des Abflusses der Gewässer.

Will man von dem genehmigten Plane später abweichen, so haben die Konzessionäre die Zustimmung des Staatsraths zu solchen Modifikationen einzuholen.

Bei Entscheiden, welche der Staatsrath in den Fall kommen sollte, auf Grund der Bestimmungen gegenwärtigen Artikels zu fassen, hat derselbe vor Allem die Erleichterung des Bahnbetriebs zur Richtschnur zu nehmen.

Ein Doppel der genehmigten Pläne hat in den Händen des Staatsraths zu verbleiben.

Der Artikel 10 der Konzessionen vom 16. Mai 1868 ist aufgehoben und ersezt durch den Artikel 3, sowie durch gegenwärtigen Artikel 10 der vorliegenden Konzession; ebenso ist der Artikel 23 der genannten

Konzessionen aufgehoben und durch die Artikel 27 und 28 der gegenwärtigen ersezt.

Art. 11. Die Gesellschaft für Ausführung der Gotthardbahn und des in der gegenwärtigen Konzession, sowie in den Konzessionen vom 16. Mai 1868 vorgesehenen Eisenbahnnezes, muß spätestens achtzehn Monate nach der eidgenössischen Ratifikation konstituirt sein, vorausgesezt, daß diese nicht später als in der von der Bundesversammlung abzuhaltenden Wintersession 1869 auf 70 erfolge.

Innerhalb der folgenden sechs Monate ist die Gesellschaft gehalten, die Arbeiten der Linie Biasca-Airolo-Urnergrenze, und gleichzeitig diejenigen der Linien Locarno-Bellinzona-Biasca und Chiasso-Lugano zu beginnen.

Die Arbeiten der Linie Lugano-Bellinzona sind in der Weise und so zeitig zu beginnen, fortzuführen und zu vollenden, daß besagte Linie spätestens gleichzeitig mit der Eröffnung und Benuzung des großen Gotthardtunnels, und bei allfälligen Verzögerungen der Eröffnung des genannten Tunnels immerhin nicht später als 15 Jahre nach der Konstituirung der Gesellschaft in der oben bezeichneten Frist, eröffnet und betrieben werde.

Art. 12. Die Eisenbahnen und ihr Material, sowie die dazu gehörenden Bauten, müssen in einer Weise hergestellt werden, daß die Benuzung mit Sicherheit stattfinden kann, und sind beständig im nämlichen Zustande zu erhalten.

Art. 13. Die Linie Biasca-Gotthard ist zweispurig zu erstellen; dagegen steht es der Gesellschaft frei, die Linie Lugano-Bellinzona nur einspurig anzulegen.

Art. 14. Die Regierung hat das Recht, gegen Bezahlung der Mehrkosten zu verlangen, daß auf den von der Gesellschaft zum Eisenbahnbetrieb zu erbauenden Brüken der für Wägen und andere Fuhrwerke nöthige Raum belassen werde.

Art. 15. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikationen zu Land und zu Wasser, die Aquädukte u. s. w., sowohl während des Baues als nachher, ununterbrochen erhalten werden. Für unausweichliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der kompetenten Behörden einzuholen.

Die Gerüste, die Brüken u. s. w., welche provisorisch zu dem Zweke angebracht werden, damit die besagten Kommunikationen keine Unterbrechung erleiden, sind dem Verkehre erst dann zu übergeben, wenn die kompetente Behörde die Solidität derselben konstatirt und ihre Benuzung erlaubt hat.

Immerhin hat die Behörde den Entscheid hierüber so beförderlich als möglich zu treffen. Hierbei ist jedoch verstanden, daß wenn später aus der Mangelhaftigkeit solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Gesellschaft zu der erforderlichen Abhülfe gehalten ist.

Art. 16. Die Bahnen dürfen dem Verkehr erst dann übergeben werden, wenn alle ihre Theile vom Staatsrathe in Bezug auf Sicherheit des Betriebs untersucht worden sind, und wenn, nach dem Ergebnisse dieser Untersuchung, die Eröffnung der Bahnen förmlich erlaubt sein wird.

Auch nach der Inbetriebsezung der Bahnen steht dem Staatsrathe immer das Recht zu, eine neue Untersuchung anzuordnen. Sollte dieselbe Mängel herausstellen, welche die Sicherheit des Bahnbetriebs gefährden könnten, so ist der Staatsrath berechtigt, von der Gesellschaft sofortige Abhülfe zu verlangen, und für den Fall, daß sie diesem Begehren nicht nachkäme, die erforderlichen Arbeiten von sich aus, auf Kosten der Gesellschaft, ausführen zu lassen.

Art. 17. Nach Beendigung der Arbeiten ist, in doppeltem Exemplare, ein Verzeichniß aller Kosten des Baues und der Organisation des Betriebs der Linien anzufertigen; ein Doppel davon ist in das Archiv des Kantons und das andere in dasjenige der Gesellschaft niederzulegen.

Sollten später Arbeiten, welche nicht auf Rechnung des Bahnbetriebs gesezt werden könnten, ausgeführt, oder das Betriebsmaterial vermehrt werden, so ist auch ein Verzeichniß der daherigen Kosten in die oben erwähnten Archive niederzulegen.

Die Richtigkeit dieser Verzeichnisse ist auf den Exemplaren zu bescheinigen, welche im Archive des Staatsrathes und in demjenigen der Gesellschaft aufzubewahren sind.

Art. 18. Die Gesellschaft wird die Bahnpolizei selbst ausüben, unbeschadet den der staatlichen Oberaufsicht inhärirenden Befugnissen, welche dem Staatsrathe und der Polizeidirektion zukommen.

Die Detailbestimmungen über die Bahnpolizei fallen in ein von der Gesellschaft zu erlassendes Reglement, welches von ihr, nachdem der Staatsrath dasselbe genehmigt haben wird, zu veröffentlichen ist.

Art. 19. Die Angestellten der Gesellschaft, denen die Bahnpolizei anvertraut wird, haben vor den kompetenten Behörden des Kantons den Eid über treue Erfüllung ihrer Pflichten zu leisten. Während der Ausübung ihrer Dienstverrichtungen müssen sie augenfällige Abzeichen tragen.

Sie sind ermächtigt, die den Polizeivorschriften Zuwiderhandelnden zu verhaften, müssen dieselben aber sofort den kompetenten Behörden übergeben, denen die weitern Verfügungen obliegen.

Wenn die Polizeidirektion die Absezung eines Angestellten der Bahnpolizei wegen Pflichtverlezung desselben verlangt, so muß diesem Begehren entsprochen werden, mit Vorbehalt des Rekurses an den Staatsrath.

Art. 20. Die Tarife werden von der Gesellschaft festgesezt.

Für Bahnstüke mit Steigungen von nicht über 15 pro Mille dürfen die Taxen das Tarifmaximum der andern schweizerischen Eisenbahnen, die sich in ähnlichen Verhältnissen befinden; und für Bahnstüke mit stärkern Steigungen als 15 pro Mille, das Doppelte jenes Maximums nicht übersteigen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit den gewöhnlichen Passagierzügen (nicht inbegriffen in denselben sind die Schnellzüge) um die Hälfte der niedrigsten Taxen die in kantonalem Dienste stehenden Militärs, nebst ihrer Bewaffnung und Ausrüstung, auf Anordnung der kompetenten Behörde zu befördern.

Jedoch hat der Kanton die Kosten der ausnahmsweisen Vorkehrungen zu tragen, welche im Interesse der öffentlichen Sicherheit beim Transporte von Pulver und Kriegsmunition zu treffen sind, und es ist derselbe für die Beschädigungen haftbar, welche durch den Transport dieser Gegenstände verursacht werden sollten, es sei denn, daß die Schuld an der Eisenbahnverwaltung liege.

Art. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der kompetenten Polizeibehörde auf den Eisenbahnen diejenigen Individuen zu befördern, welche auf Rechnung des Kantons und auf seine Kosten, infolge polizeilicher Verfügungen, transportirt werden müssen.

Die Festsezung des Verfahrens und der für solche Transporte zu entrichtenden Taxen wird einer weitern Uebereinkunft vorbehalten. In jedem Falle sollen die Taxen möglichst ermäßigt werden.

Art. 23. Wenn nach dem Bau der Eisenbahn der Staat und die Gemeinden neue Straßen, Kanäle oder Aquädukte, welche die Bahn kreuzen, zu erstellen veranlaßt sein sollten, so kann die Gesellschaft keine Entschädigung ansprechen, weder für das Okkupiren ihres Eigenthums, noch für die durch diese neuen Werke nothwendig gemachte Vermehrung der Bahnwärter und der Bahnwarthäuser. Jedoch fällt die Erstellung und Erhaltung der Bauten, welche die Gesellschaft infolge Anlegung von Straßen, Kanälen ꝛc. auf sich zu nehmen genöthigt sein sollte, damit die Bahn immer in vollkommen gutem Zustande erhalten

bleibe, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den Gemeinden zur Last.

Art. 24. Mit Vorbehalt der in gegenwärtigem Konzessionsakte enthaltenen Einschränkungen ist die konzessionirte Gesellschaft im Uebrigen, wie jede andere Privatunternehmung, den Bestimmungen der kantonalen Gesetze und Verordnungen unterworfen.

Art. 25. Ist von Seite der Eidgenossenschaft vom Rükkaufsrechte nicht Gebrauch gemacht, oder ist von derselben erklärt worden, sie wolle keinen Gebrauch davon machen, so steht dem Kanton Tessin, unter der Bedingung, daß er vier Jahre und zehn Monate zum Voraus die erforderliche Anzeige an die Gesellschaft erlasse, das Recht zu, gegen Entschädigung die konzedirten Linien, nebst zugehörigen Materialien, Bauten und Vorräthen, zurükzukaufen, und zwar nach Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet. Es kann dieses Recht jedoch nur dann ausgeübt werden, wenn der Rükkauf das ganze Nez der Gesellschaft umfaßt, d. h. außer den tessinischen Linien auch die dazu gehörigen Linien in den Kantonen Uri, Schwyz, Luzern und Zug.

Art. 26. Kann man sich über die Entschädigungssumme nicht verständigen, so ist dieselbe durch ein Schiedsgericht festzusezen, gemäß folgenden Bestimmungen:

a. Im Falle des Rükkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre zu bezahlen, die dem Zeitpunkte unmittelbar vorangehen, in welchem der Kanton seine Absicht angezeigt haben wird, vom Rükkaufsrechte Gebrauch zu machen.

   Im Falle des Rükkaufes im 75. Jahre ist der 22fache und im Falle der Rükkaufs im 90. Jahre der 20fache Werth des genannten Betrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die auf diesen Grundlagen berechnete Entschädigungssumme nicht weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

   Von dem jährlichen Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

b. Im Falle des Rükkaufes 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 Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rükkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Tessin abzutreten. Sollte die Gesellschaft

dieser Verpflichtung nicht volles Genüge leisten, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Entschädigungssumme abzuziehen, welcher Abzug von Schiedsrichtern festzusezen ist, falls sich Anstände erheben sollten.

Art. 27. Außer den im Art. 26 angegebenen Fällen sind alle privatrechtlichen Anstände, welche bei der Ausführung des gegenwärtigen Konzessionsaktes entstehen möchten, vor ein Schiedsgericht zu bringen.

Art. 28. Alle Streitigkeiten, welche sich zwischen dem Staate Tessin und der Gesellschaft erheben sollten, sind durch ein Schiedsgericht auszutragen, welches in der Weise zusammenzusezen ist, daß jede Partei zwei Schiedsrichter erwählt und von den leztern ein Obmann bezeichnet wird. Können die Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmanns nicht vereinigen, so ist das Bundesgericht um einen Dreiervorschlag anzugehen, aus welchem jede Partei einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat, worauf der Uebrigbleibende zum Obmann des Schiedsgerichts erklärt wird.

Art. 29. Die Konzessionen vom 16. Mai 1868 sind unzertrennlich mit der gegenwärtigen verbunden und werden hiermit an die im Art. 1 erwähnte Gesellschaft abgetreten. Diese hat jedoch das Recht, an Dritte, ganz oder theilweise, die gegenwärtige Konzession und diejenigen vom 16. Mai 1868, oder bloß den Betrieb der darin vorgesehenen Linien abzutreten.

Art. 30. Diese und weitere Cessionen unterliegen jedoch der Gutheißung des Tessiner Großen Raths und der Bundesbehörde, sowie der Bedingung, daß jede Linie oder Streke (Partial- oder Intregal-Streke), welche cedirt werden oder im Besize der Gesellschaft verbleiben sollte, das heißt die Konzession, die Bauten, das Material, die Grundstüke und überhaupt Alles, was zur Bahn und zum Betriebe derselben gehört, als solidarische und untheilbare Garantie haften sollen für die genaue Erfüllung der durch gegenwärtige Konzession, sowie durch die genannten Konzessionen vom 16. Mai 1868 vorgeschriebenen Verpflichtungen, und demnach für die Erfüllung der Verbindlichkeiten, nach Maßgabe der festgesezten Vollendungsfrist die Arbeiten zu beginnen, fortzuführen und zu beendigen, die Streken Locarno-Bellinzona-Biasca, Chiasso-Lugano und Lugano-Bellinzona in Gemäßheit der betreffenden Konzessionen, sowie der gegenwärtigen, in Betrieb zu sezen und zu erhalten.

Art. 31. Sollten die genannten Verpflichtungen nicht erfüllt werden, so ist der Staat Tessin berechtigt, auf den Werth alles dessen zu greifen, was wie oben erwähnt als Garantie gegeben wurde, also auf die genannten Linien oder Streken, welche abgetreten oder im Besize der Gesellschaft geblieben sein werden, und auf die Erträgnisse derselben; — um die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erstellung und In-

betriebsezung der Linien Locarno-Bellinzona-Biasca, Chiasso-Lugano und Lugano-Bellinzona zu erwirken; wobei jedoch für den Beginn der Arbeiten auf den Linien Chiasso-Lugano und Locarno-Bellinzona-Biasca, eine Frist von sechs Monaten eingeräumt ist, von der Konstituirung der Gesellschaft, gemäß Art. 11, an gerechnet; unter Festhaltung übrigens der Bestimmungen des Art. 3 der beiden Konzessionen vom 16. Mai 1868 in Bezug auf die Fortführung, Vollendung und Inbetriebsezung der obgenannten Linien.

Art. 32. Für den Fall höherer Gewalt werden die Parteien sich an die allgemeinen Rechtsnormen halten.

Art. 33. Sowohl gegenwärtige Konzession, als die Konzessionen vom 16. Mai 1868 gelten in jedem der folgenden Fälle als erloschen:

a. Wenn die eidgenössische Ratifikation der gegenwärtigen Konzession nicht spätestens in der Wintersession der Bundesversammlung von 1869 auf 70 erfolgt.

b. Wenn die Gesellschaft in den durch Art. 11 festgesezten Fristen sich nicht definitiv konstituiren sollte.

c. Wenn die Gesellschaft sechs Monate nach ihrer Konstituirung sich beim Staatsrathe des Kantons Tessin nicht über den Besiz der erforderlichen Mittel für den Beginn, die Fortführung und Vollendung der in gegenwärtiger Konzession und in den Konzessionen vom 16. Mai 1868 vorgesehenen Linien ausweist.

d. Wenn in der bereits oben bezeichneten Frist die Arbeiten auf der Streke Biasca-Airolo nicht begonnen sein werden.

e. Wenn es versäumt wird, die Streken oder Linien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso gleichzeitig in Arbeit zu nehmen und nach Verhältniß der Vollendungsfrist zu fördern, zu vollenden und in Betrieb zu sezen.

f. Wenn in der durch Art. 11 festgesezten Frist die Linie Lugano-Bellinzona nicht begonnen, gefördert, beendigt und dem Betriebe übergeben werden sollte.

§ 1. Die unter Litt. e und f angeführten Fälle des Erlöschens können in keiner Weise die Rechte präjudiziren, welche dem Staate Tessin durch die Artikel 29, 30 und 31 zu dem Zweke eingeräumt sind, um die genaue Erfüllung der aus den Konzessionen vom 16. Mai 1868 und aus der gegenwärtigen herfließenden Verpflichtungen zu erwirken.

§ 2. Sollte die Gesellschaft durch ausnahmsweise Umstände verhindert sein, sich inner den in Litt. b angegebenen Fristen definitiv zu konstituiren, und in Folge dessen den Ausweis über den Besiz der in Litt. c vorgesehenen Mittel nicht leisten können, so behält sich der Große

Rath vor, dem Komite eine den Umständen entsprechende Verlängerung der festgesezten Fristen zu gewähren.

Art. 34. In den durch Litt. d, e und f des Art. 33 vorgesehenen Fällen, betreffend den Beginn, die Fortführung und Vollendung der Arbeiten, und die Inbetriebsezung der fraglichen Linien, können die Fristen erstrekt werden, wenn Fälle höherer Gewalt eintreten sollten; die Konstatirung solcher und die Bestimmung ihrer Wirkungen ist, wenn die Parteien sich nicht verständigen können, Sache schiedsrichterlichen Entscheides, gemäß Art. 28. Mit Rükficht auf die Modifikationen, welche die Konzessionen vom 16. Mai 1868 durch die gegenwärtige erleiden, sind alle Verpflichtungen, Stipulationen, Bedingungen, Klauseln, Zusäze und Vorbehalte, welche in den vom 4. und 21. Februar 1869 datirten Uebertragungen der genannten Konzessionen vom 16. Mai 1868 enthalten sind, als null und ungeschehen zu betrachten; und ebenso haben als aufgehoben zu gelten alle Stipulationen der Konzessionen vom 16. Mai 1868, welche mit der gegenwärtigen im Widerspruch stehen, insbesondere der Artikel 14 und die Artikel 19 und 20 der genannten zwei Konzessionen vom 16. Mai 1868.

Art. 36. Gegenwärtige Konzession hat als null und ungeschehen zu gelten, wenn binnen einem Monat, von der Mittheilung an gerechnet, das Gotthardkomite dieselbe nicht, mittelst eines förmlichen, an den Staatsrath einzureichenden und von diesem im Kantons-Amtsblatt zu veröffentlichenden Aktes, angenommen haben wird.

Bellinzona, den 15. Mai 1869.

Für den Großen Rath,
Der Präsident:
Adv. Gio. Jauch.

Die Rathsmitglieder und Sekretäre:
F. D'Ambrogio.
Adv. Gio. Fraschina.

Konzessionsakt

des

Standes Luzern über Erstellung einer Eisenbahn von Luzern bis an die Grenze des Kantons Schwyz, als Bestandtheil einer Gotthardbahn.

(Vom 9. Juni 1869.)

Der Große Rath des Kantons Luzern,

auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

Art. 1. Dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn wird zu Handen einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für die auf dem Gebiete des Kantons Luzern befindliche, von Luzern bis zu der luzernisch-schwyzerischen Kantonsgrenze bei Meggen sich erstreckende Abtheilung der Gotthardbahn ertheilt.

Dabei bleibt übrigens in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum Ablaufe des 99. Jahres nach erfolgter Vollendung des Gotthardtunnels ertheilt. Auf den Schluß dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 3. Der Kanton Luzern verpflichtet sich, während dreißig Jahren, von dem Tage der Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, weder selbst Eisenbahnen, welche der in Art. 1 bezeichneten Konkurrenz machen könnten, auszuführen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher Bahnen zu ertheilen.

Der Kanton Luzern verpflichtet sich im Fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen dem Inhaber der gegenwärtigen Konzession den Vorzug vor andern Bewerbern einzuräumen.

Art. 4. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

In den Gesellschaftsbehörden soll die Schweiz durch eine angemessene Zahl von Schweizern, welche in der Schweiz wohnen, vertreten sein.

Art. 5. Für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Luzern entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, kann die Gesellschaft in Luzern belangt werden und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

Art. 7. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Luzern aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit den Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Luzern oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Art. 8. Die Eisenbahngesellschaft ist von der Entrichtung aller und jeder 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 Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

Art. 9. Sollten bei dem Baue der Eisenbahn Erze oder Metallager aufgefunden werden, so sind sie Eigenthum der Gesellschaft. Im Falle ihrer Ausbeutung fällt ein Zehntheil des dabei sich ergebenden Reinertrages dem Staate zu.

Würden Salzlager entdeckt, so sollen dieselben ausschließliches Eigenthum des Staates sein.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen u. s. f., welche beim Baue der Bahn ausgegraben werden sollten, gehören dem Staate.

Art. 10. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Art der Einmündung derselben in die Stadt Luzern, die Anlegung der Stationen, sowie 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.

Der Regierungsrath wird bei den Schlußnahmen, die er in Folge der Bestimmungen dieses Artikels zu fassen hat, die Erleichterung des Bahnbetriebes in vorzugsweise Berücksichtigung ziehen. Dabei wird der Regierungsrath übrigens bei Feststellung der Einmündung der Bahn in der Stadt Luzern auch den Interessen der letztern thunlichst Rechnung tragen.

Art. 11. Binnen einer Frist von sechs Monaten, von dem Zeitpunkte der Konstituirung der Gesellschaft für Ausführung der Gotthardunternehmung an gerechnet, ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten.

Die Arbeiten für die Ausführung der Bahn, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, sind so zu befördern, daß dieselbe spätestens gleichzeitig mit der Eröffnung des Gotthardtunnels, beziehungsweise desjenigen Bestandtheiles des Gotthardbahnnetzes, welcher Zürich mit der Gotthardbahn zu verbinden bestimmt ist, dem Betriebe übergeben werden kann.

Sollte diesen beiden Verpflichtungen nicht innerhalb der anberaumten Fristen ein Genüge gethan werden, ohne daß außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg, Geldkrisen u. dgl. dazu Veranlaßung gegeben hätten, oder wenn die Gesellschaft innerhalb drei Jahren — vom Datum dieser Konzession an gerechnet — sich nicht konstituirt hat, so ist der Große Rath des Kantons Luzern berechtigt, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

Art. 12. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste, namentlich aber auch in einer

volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 13. Es wird der Gesellschaft freigestellt, die Bahn ein- oder zweispurig auszuführen.

Art. 14. 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.

Art. 15. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath sie mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung in allen ihren Bestandtheilen untersucht und, gestützt auf das Ergebniß dieser Prüfung, die Bewilligung zu ihrer Eröffnung ertheilt hat.

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

Art. 16. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Kantons Luzern, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder wenn 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.

Art. 17. 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.

Art. 18. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch unverweilt an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, 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.

Art. 19. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 20. Waaren, für deren Beförderung nichts Besonderes vorgeschrieben wird, (gewöhnliche Güter), sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, für die ein beschleunigter Transport vorgeschrieben wird (Eilgüter), sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten Personenzuge zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 21. Die Beförderung der Personen soll sowohl in der Richtung nach, als in derjenigen von dem Gotthard im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, wenigstens je dreimal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes wenigstens je zweimal täglich stattfinden.

Art. 22. Die in dem vorhergehenden Artikel vorgesehenen 3, beziehungsweise 2 Bahnzüge, sollen drei Wagenklassen enthalten. Für weitere Züge hat die Gesellschaft diesfalls freie Hand.

Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Art. 23. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der 1. Wagenklasse bis auf 50 Rappen,
" " 2. " " " 35 "
" " 3. " " " 25 "
per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

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

für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf 80 Rp. per Stunde;
für Stiere, Ochsen und Kühe, das Stück bis auf 40 Rp. per Stunde;
für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde, das Stück bis auf 15 Rp. per Stunde.

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

Art. 25. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Rp.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens 5 Rp. zu bezahlen sind.

Art. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenige der Waaren bis auf 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den auf der Bahn 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 fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 28. Bei der Berechnung von Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als 25 Rp. für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

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

Jedoch hat der Kanton 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Luzern polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 32. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

Art. 33. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 34. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Luzern berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der Gesellschaft das ganze in ihrem Besitze stehende Bahnnetz, somit auch die in den Kantonen Uri, Schwyz, Zug und Tessin befindlichen Bestandtheile desselben abgenommen werden.

Art. 35. 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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Luzern den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der $22^1/_2$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 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 Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Luzern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 36. Außer dem in dem Art. 35 vorgesehenen Falle sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 37. 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 Obmannes nicht vereinigen, so ist das Bundesgericht zu ersuchen, einen Dreiervorschlag zu bilden, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 38. Es steht der Gesellschaft das Recht zu, die gegenwärtige Konzession oder auch bloß den Betrieb der den Gegenstand derselben bildenden Bahnlinie an Dritte ganz oder theilweise abzutreten.

Die Abtretung der Konzession an Dritte unterliegt der Genehmigung der kompetenten Bundesbehörde. Von einer solchen Abtretung hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe mindestens 3 Monate, bevor sie mit dem Genehmigungsgesuche an die Bundesbehörde gelangt, Kenntniß zu geben.

Art. 39. Falls die Gotthardvereinigung, beziehungsweise die von ihr in's Leben zu rufende Gesellschaft, andern Kantonen günstigere Konzessionsbestimmungen zugestehen sollte, so hat der Kanton Luzern auf dieselben ebenfalls Anspruch.

Art. 40. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Also beschlossen, Luzern, den 9. Juni 1869.

Namens des Großen Rathes,
Der Präsident:
A. Hunkeler.
Die Sekretäre:
Fr. Pfenniger.
A. Willimann.

Konzessionsakt

des

eidg. Standes Zug für die Erstellung einer Eisenbahn von Zug bis an die Grenze des Kantons Schwyz, als Bestandtheil einer Gotthardbahn.

(Vom 23. Juni 1869.)

Art. 1. Dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn wird zu Handen einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für eine von Zug über Walchwyl an die zugerisch-schwyzerische Grenze bei St. Adrian führende Eisenbahn ertheilt.

Dabei bleibt übrigens in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahn n im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum Ablaufe des 99. Jahres nach erfolgter Vollendung des Gotthardtunnels ertheilt. Auf den Schluß dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 3. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

In den Gesellschaftsbehörden soll die Schweiz durch eine angemessene Zahl von Schweizern, welche in der Schweiz wohnen, vertreten sein.

Art. 4. Für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Zug entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, kann die Gesellschaft in Zug belangt werden und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

Art. 6. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Zug aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit den Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Zug oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Art. 7. Die Eisenbahngesellschaft ist von der Entrichtung aller und jeder 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 Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

Art. 8. Es wird der Gesellschaft von dem Kantone Zug die unentgeltliche Benutzung der Steinbrüche, Kalk- und Gypsgruben, des Kieses und Sandes, der gewöhnlichen Steine und der Hausteine, welche dem Kanton gehören, sowie aller im Eigenthum des Staates stehenden Baumaterialien, welche im Bette der Seen, Flüsse und Bäche oder an den Ufern derselben zu finden sind und nicht zum Schutze der letztern oder der anstoßenden Grundstücke dienen, zugesichert, soweit die Gesellschaft diese Begünstigungen zum Zwecke des Baues oder der Unterhaltung der Bahn sammt ihren Zubehörden in Anspruch nehmen will.

Art. 9. Sollten bei dem Baue der Eisenbahn Erze oder Metalllager aufgefunden werden, so sind sie innerhalb des Bahngebietes Eigenthum der Gesellschaft. Im Falle ihrer Ausbeutung fällt ein Zehntheil des dabei sich ergebenden Reinertrages dem Staate zu.

Würden Salzlager entdeckt, so sollen dieselben ausschließliches Eigenthum des Staates sein.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen u. s. f., welche beim Baue der Bahn ausgegraben werden sollten, gehören dem Staate.

Art. 10. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die

der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Stationen, sowie 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.

Der Regierungsrath wird bei den Schlußnahmen, die er in Folge der Bestimmungen dieses Artikels zu fassen hat, die Erleichterung des Bahnbetriebes in vorzugsweise Berücksichtigung ziehen.

Ein Doppel der genehmigten Pläne bleibt in der Hand des Regierungsrathes.

Art. 11. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Zeitpunkte der Konstituirung der Gesellschaft für Ausführung der Gotthardunternehmung an gerechnet, ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten.

Die Arbeiten für die Ausführung der Bahn, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, sind so zu befördern, daß dieselbe spätestens gleichzeitig mit der Eröffnung des Gotthardtunnels, beziehungsweise desjenigen Bestandtheiles des Gotthardbahnnetzes, welcher Luzern mit der Gotthardbahn zu verbinden bestimmt ist, dem Betriebe übergeben werden kann.

Sollte diesen beiden Verpflichtungen nicht innerhalb der anberaumten Fristen ein Genüge gethan werden, ohne daß außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg, Geldkrisen u. drgl. dazu Veranlaßung gegeben hätten, oder wenn die Gesellschaft innerhalb 3 Jahren — vom Datum dieser Konzession an gerechnet — sich nicht konstituirt hat, so ist der Große Rath des Kantons Zug berechtigt, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

Art. 12. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 13. Es wird der Gesellschaft freigestellt, die Bahn ein- oder zweispurig auszuführen.

Art. 14. Der Regierungsrath ist berechtigt, von der Gesellschaft die Anbringung von gewöhnlichen Fahrbrücken oder Fußstegen an den Eisenbahnbrücken gegen Ersatz der daraus erwachsenden Mehrkosten zu verlangen.

Art. 15. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, daß die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. drgl. 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 diesfällige 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.

Art. 16. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath sie mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung in allen ihren Bestandtheilen untersucht und, gestützt auf das Ergebniß dieser Prüfung, die Bewilligung zu ihrer Eröffnung ertheilt hat.

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

Art. 17. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Kantons Zug, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder wenn 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.

Art. 18. 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.

Art. 19. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Es steht ihnen die Befugniß zu, solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch unverweilt an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, 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.

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

Art. 21. Waaren, für deren Beförderung nichts Besonderes vorgeschrieben wird (gewöhnliche Güter), sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, für die ein beschleunigter Transport vorgeschrieben wird (Eilgüter), sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten Personenzuge zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 22. Die Beförderung der Personen soll sowohl in der Richtung nach, als in derjenigen von dem Gotthard im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, wenigstens je dreimal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes, wenigstens je zweimal täglich stattfinden.

Bei allen Stationen soll wenigstens je zweimal im Tage mit Bahnzügen, vermittelst welcher Personenbeförderung stattfindet, angehalten werden.

Art. 23. Die in dem vorhergehenden Artikel vorgesehenen 3, beziehungsweise 2 Bahnzüge sollen drei Wagenklassen enthalten. Für weitere Züge hat die Gesellschaft diesfalls freie Hand.

Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen und während des Winters geheizt werden.

Art. 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der 1. Wagenklasse bis auf 50 Rappen,
" " 2. " " " 35 "
" " 3. " " " 25 "

per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

Art. 25. Für den Transport von Vieh dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf 80 Rp. per Stunde,
für Stiere, Ochsen und Kühe, das Stück bis auf 40 Rp. per Stunde,
für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde, das Stück bis auf 15 Rp. per Stunde.

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

Art. 26. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Rp.

Für den Transport von baarem Geld soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Stunde höchstens 5 Rp. zu bezahlen sind.

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

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den auf der Bahn 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 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 29. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Franken 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als 25 Rp. für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 30. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat der Kanton 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Zug polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befödern.

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

Art. 33. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

Art. 34. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 35. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen

erklärt hat, ist der Kanton Zug berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der Gesellschaft das ganze in ihrem Besitze stehende Bahnnetz, somit auch die in den Kantonen Luzern, Uri, Schwyz und Tessin befindlichen Bestandtheile desselben abgenommen werden.

Art. 36. 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 dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zug den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache, und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten 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 Zug abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 37. Außer dem in dem Art. 36 vorgesehenen Falle sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 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 Obmannes nicht vereinigen, so ist das Bundesgericht zu ersuchen, einen Dreiervorschlag zu bilden, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 39. Es steht der Gesellschaft das Recht zu, die gegenwärtige Konzession oder auch bloß den Betrieb der den Gegenstand derselben bildenden Bahnlinie an Dritte ganz oder theilweise abzutreten.

Die Abtretung der Konzession an Dritte unterliegt der Genehmigung der kompetenten Bundesbehörde. Von einer solchen Abtretung hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe mindestens 3 Monate, bevor sie mit dem Genehmigungsgesuche an die Bundesbehörde gelangt, Kenntniß zu geben.

Art. 40. Falls die Gotthardvereinigung, beziehungsweise die von ihr in's Leben zu rufende Gesellschaft, andern Kantonen günstigere Konzessionsbestimmungen zugestehen sollte, so hat der Kanton Zug auf dieselben ebenfalls Anspruch.

Art. 41. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Also beschlossen, Zug, den 23. Brachmonat 1869.

Namens des Großen Rathes,
Der Präsident:
Ed. Schwerzmann.
Der Landschreiber:
A. Schwerzmann.

Konzession

für

den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urnergebiet.

(Vom 27. Juni 1869.)

Die Landesgemeinde des Kantons Uri,

nach Einsicht des vom Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften eingereichten Gesuches um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Gotthardbahn auf Urnergebiet,

auf den Antrag des Landrathes,

beschließt:

Art. 1. Dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn wird zu Handen einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für eine Eisenbahn ertheilt, welche von der urnerisch-schwyzerischen Grenze bei Sisikon den Kanton Uri hinauf und vermittelst eines den Gotthard an geeigneter Stelle durchbrechenden Tunnels nach dem Kanton Tessin gelangen soll.

Dabei bleibt übrigens in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum Ablaufe des 99sten Jahres nach erfolgter Vollendung des Gotthardtunnels ertheilt. Auf den Schluß dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden

Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 3. Sollte es sich um Ertheilung einer Konzession für irgend eine andere Eisenbahnlinie auf urnerischem Gebiete handeln, so wird der Kanton Uri dem Inhaber der gegenwärtigen Konzession den Vorzug vor andern Bewerbern einräumen, falls er sich den gleichen Bedingungen, welche die letztern annehmen zu wollen erklären, zu unterziehen bereit ist.

Art. 4. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Landrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

In den Gesellschaftsbehörden soll die Schweiz durch eine angemessene Zahl von Schweizern, welche in der Schweiz wohnen, vertreten sein.

Art. 5. Für Verbindlichkeiten der Gesellschaft, welche in dem Kanton Uri entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, kann sie in Altdorf belangt werden und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

Art. 7. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Uri aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit den Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Uri oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Ebenso sind bei dem Baue der Bahn Angestellte und Arbeiter, welche Bürger des Kantons Uri oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, bei gleicher Tüchtigkeit und gleichem Lohnanspruche vorzugsweise zu bethätigen.

Art. 8. Die Eisenbahngesellschaft ist von der Entrichtung aller und jeder Kantons-, Bezirks- 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, und ebenso unterliegen die im Kanton Uri wohnenden Angestellten der Gesellschaft der gleichen Steuerpflicht, wie die übrigen Einwohner des Kantons.

Art. 9. Es wird der Gesellschaft von dem Kanton Uri die unentgeltliche Benutzung der Steinbrüche, Kalk- und Gypsgruben, des Kieses und Sandes, der gewöhnlichen Steine und der Hausteine, welche

sich auf den Grundstücken der Bezirke befinden, oder im Bette der Flüsse und Bäche oder an den Ufern derselben zu finden sind und nicht zum Schutze der letztern oder der anstoßenden Grundstücke dienen, zugesichert, soweit die Gesellschaft diese Vergünstigungen zum Zwecke des Baues oder der Unterhaltung der Bahn sammt ihren Zubehörden in Anspruch nehmen will.

Art. 10. Wenn beim Baue der Eisenbahn Erze oder Metalllager aufgefunden werden sollten, so sind sie innerhalb den Grenzen der Bahnbaulinie Eigenthum der Gesellschaft.

Würden Salzlager entdeckt, so hat hierüber ausschließlich der Staat, beziehungsweise Bezirk, zu verfügen.

Kristalle, Mineralquellen, sowie auch Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen u. s. f., welche beim Baue der Bahn ausgegraben oder zu Tage gefördert werden sollten, gehören dem Staate, beziehungsweise Bezirke.

Art. 11. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, etwaige Einrichtungen zur Ueberwindung größerer Steigungen ohne Locomotivbetrieb, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie 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.

Der Regierungsrath wird bei den Schlußnahmen, die er in Folge der Bestimmungen dieses Artikels zu fassen hat, die Erleichterung des Bahnbetriebes in vorzugsweise Berücksichtigung ziehen.

Ein Doppel der genehmigten Pläne bleibt in der Hand des Regierungsrathes.

Art. 12. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Zeitpunkte der definitiven Konstituirung der Gesellschaft für Ausführung der Gotthardunternehmung an gerechnet, sind die Arbeiten für die Ausführung der Bahn, worunter auch die für die Aufstellung der Maschinen zur Tunnelbohrung erforderlichen Hochbauten verstanden sein sollen, in Angriff zu nehmen und ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Fortführung der Bauunternehmung zu leisten.

Sollte diesen beiden Verpflichtungen nicht innerhalb der anberaumten Frist ein Genüge gethan werden, ohne daß außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg, Geldkrisen u. dgl. dazu Veranlaßung gegeben hätten, oder wenn die Gesellschaft innerhalb 3 Jahren, vom Datum dieser Konzession

an gerechnet, sich nicht konstituirt hat, so ist der Landrath des Kantons Uri berechtigt, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

Art. 13. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste, namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 14. Die Bahn soll von Amsteg bis zur urnerisch-tessin'schen Grenze zweispurig gebaut werden. Es bleibt der Gesellschaft anheimgegeben, den übrigen Theil der Bahn einspurig herzustellen.

Art. 15. Der Regierungsrath ist berechtigt, von der Gesellschaft die Anbringung von gewöhnlichen Fahrbrücken oder Fußstegen an den Eisenbahnbrücken gegen Ersatz der daraus erwachsenden Mehrkosten zu verlangen.

Art. 16. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen, Holzzüge 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 Verkehr 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.

Art. 17. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath sie mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung in allen ihren Bestandtheilen untersucht und, gestützt auf das Ergebniß dieser Prüfung, die Bewilligung zu ihrer Eröffnung ertheilt hat.

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

Art. 18. 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 Uri, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder wenn 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.

Art. 19. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechts 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.

Art. 20. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, 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 unverweilt an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, 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.

Art. 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden. Diese Bestimmung findet jedoch nur auf Bahnstrecken, welche eine geringere Steigung als 15 ‰ aufweisen, Anwendung.

Art. 22. Waaren, für deren Beförderung nichts besonders vorgeschrieben wird (gewöhnliche Güter), sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, für die ein beschleunigter Transport vorgeschrieben wird (Eilgüter), sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten Personenzuge zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen

sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 23. Die Beförderung der Personen soll sowohl in der Richtung nach, als in derjenigen von dem Gotthard im Sommer, d. h. so lange der Sommer-Fahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, wenigstens je dreimal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winter-Fahrtenplanes, wenigstens je zweimal täglich stattfinden.

Bei allen Stationen soll wenigstens je zwei Mal im Tage mit Bahnzügen, vermittelst welchen Personenbeförderung stattfindet, angehalten werden.

Art. 24. Die in dem vorhergehenden Artikel vorgesehenen drei, beziehungsweise zwei Bahnzüge sollen 3 Wagenklassen enthalten. Für weitere Züge hat die Gesellschaft dießfalls freie Hand.

Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen und während des Winters geheizt werden.

Art. 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der 3. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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 Zentner und Stunde bezogen werden.

Art. 26. Für den Transport von Vieh dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe, das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

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

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

Art. 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Franken 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

Art. 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenige der Waaren bis auf 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den auf der Bahn 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 fünfzig Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist berechtigt, neben den gewöhnlichen Taxen für den Transport von Vieh und Waaren eine Zuschlagstaxe zu erheben, soweit dieß nothwendig ist, um die Konkurrenz mit der Wasserstraße ohne Herabsetzung der normalen Bahntaxen bestehen zu können.

Art. 30. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 31. Die Gesellschaft ist berechtigt, in Abweichung von den in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen von demjenigen Punkte der Bahnlinie an, auf welchem Steigungen von 15‰ beginnen, bis zu der urnerisch-tessin'schen Kantonsgrenze die Transporttaxen bis auf den doppelten Betrag der in den obigen Artikeln festgesetzten Maximalsätze zu steigern.

Art. 32. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 33. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg, für welch' letztern nur eine billige Taxe zu beziehen ist.

Art. 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die in Art. 23 der Konzession vorgesehenen Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat der Kanton 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 letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Uri polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 36. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

Art. 37. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 38. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Uri berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der Gesellschaft das ganze in ihrem Be-

sitze stehende Bahnnetz, somit auch die in den Kantonen Luzern, Schwyz, Zug und Tessin befindlichen Bestandtheile desselben abgenommen werden.

Art. 39. 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 dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Uri den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten 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 Uri abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 40. Außer dem im Art. 39 vorgesehenen Falle, sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 41. 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 ist das Bundesgericht zu ersuchen, einen Dreiervorschlag zu bilden, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 42. Es steht der Gesellschaft das Recht zu, die gegenwärtige Konzession oder auch bloß den Betrieb der den Gegenstand derselben bildenden Bahnlinie an Dritte ganz oder theilweise abzutreten.

Die Abtretung der Konzession an Dritte unterliegt der Genehmigung der kompetenten Bundesbehörde. Von einer solchen Abtretung hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe mindestens drei Monate, bevor sie mit dem Genehmigungsgesuche an die Bundesbehörde gelangt, Kenntniß zu geben.

Eine jede solche Wiederabtretung ist mit der Bedingung verbunden, daß die Bahn, das dazu gehörige Material, Terrain und Gebäulichkeiten, und überhaupt alles, was zur Bahn und deren Betrieb gehört, solidarisch als Sicherheit dem Kanton Uri haftbar sein und bleiben soll für die genaue Erfüllung aller der Gesellschaft durch gegenwärtigen Konzessionsakt überbundenen Verpflichtungen.

Art. 43. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als im gegenwärtigen Konzessionsakte enthalten sind, so sollen solche auch für den Kanton Uri ihre Anwendung finden.

Art. 44. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Altdorf, den 27. Juni 1869.

Namens der Landesgemeinde
des Kantons Uri,
Der Landammann:
Arnold.

Der Landschreiber:
Gisler.

Konzession

des

Standes Schwyz für die Gotthardbahn auf Schwyzerischem Gebiete.

(Vom 30. Juni 1869.)

Art. 1. Dem Ausschusse der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrebung einer Gotthardbahn wird zu Handen einer Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für eine Eisenbahn ertheilt, welche, von der Schwyzerisch-Urnerischen Grenze bei Sisikon ausgehend, in der Gegend von Goldau sich theilt, um sich einerseits an der Schwyzerisch-Zugerschen Grenze bei St. Adrian (Arth) an eine von Zug herkommende Eisenbahn und anderseits an der Schwyzerisch-Luzern'schen Grenze bei Ehrlenschachen (Küßnacht) an eine von Luzern herkommende Eisenbahn anzuschließen.

Dabei bleibt übrigens in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum Ablaufe des 99. Jahres nach erfolgter Vollendung des Gotthardtunnels ertheilt. Auf den Schluß dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 3. Der Kanton Schwyz verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln

sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen dem Inhaber der gegenwärtigen Konzession den Vorzug vor andern Bewerbern einzuräumen.

Art. 4. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheißen worden, nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

In den Gesellschaftsbehörden soll die Schweiz durch eine angemessene Zahl von Schweizern, welche in der Schweiz wohnen, vertreten sein.

Art. 5. Für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Schwyz entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, kann die Gesellschaft in Schwyz belangt werden und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Uebersicht der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokolle über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

Art. 7. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Schwyz aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit den Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Schwyz oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Art. 8. Die Eisenbahngesellschaft ist von der Entrichtung aller und jeder Steuern, ob dieselben von Kantons- oder von Bezirks- oder von Gemeindswegen oder wie immer erhoben werden mögen, 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 und ebenso unterliegen die im Kanton Schwyz wohnenden Angestellten der Gesellschaft der gleichen Steuerpflicht, wie die übrigen Einwohner des Kantons.

Art. 9. Es wird der Gesellschaft von dem Kantone Schwyz die unentgeltliche Benutzung der Steinbrüche, Kalk- und Gypsgruben, des Kieses und Sandes, der gewöhnlichen Steine und der Hausteine, welche dem Kantone gehören, sowie aller im Eigenthum des Staates stehenden Baumaterialien, welche im Beete der See'n, Flüsse und Bäche oder an den Ufern derselben zu finden sind und nicht zum Schutze der letztern oder der anstoßenden Grundstücke dienen, zugesichert, soweit die Gesellschaft diese Vergünstigungen zum Zwecke des Baues oder der Unterhaltung der Bahn sammt ihren Zubehörden in Anspruch nehmen will.

Art. 10. Sollten bei dem Baue der Eisenbahn Erze oder Metallager aufgefunden werden, so sind sie innerhalb des Bahngebietes Eigenthum der Gesellschaft. Im Falle ihrer Ausbeutung fällt ein Zehntheil des dabei sich ergebenden Reinertrages dem Staate zu.

Würden Salzlager entdeckt, so sollen dieselben ausschließliches Eigenthum des Staates sein.

Gegenstände von naturhistorischem, geschichtlichem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen u. s. f., welche beim Baue der Bahn ausgegraben werden sollten, gehören dem Staate.

Art. 11. Die Gesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, sowie 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.

Der Regierungsrath wird bei den Schlußnahmen, die er in Folge der Bestimmungen dieses Artikels zu fassen hat, die Erleichterung des Bahnbetriebes in vorzugsweise Berücksichtigung ziehen.

Ein Doppel der genehmigten Pläne bleibt in der Hand des Regierungsrathes.

Art. 12. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Zeitpunkte der Konstituirung der Gesellschaft für Ausführung der Gotthardunternehmung an gerechnet, ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Fortführung der Bauunternehmung zu leisten.

Die Arbeiten für die Ausführung der Bahn, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, sind so zu befördern, daß dieselbe spätestens gleichzeitig mit der Eröffnung des Gotthardtunnels dem Betriebe übergeben werden kann.

Sollte diesen beiden Verpflichtungen nicht innerhalb der anberaumten Fristen eine Genüge gethan werden, ohne daß außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg, Geldkrisen u. d. gl. dazu Veranlaßung gegeben hätten, oder wenn die Gesellschaft innerhalb drei Jahren, vom Datum dieser Konzession an gerechnet, sich nicht konstituirt hat, so ist der Kantonsrath des Kantons Schwyz berechtigt, die Konzession als dahingefallen zu erklären.

Art. 13. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste, namentlich aber auch in

einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 14. Es wird der Gesellschaft freigestellt, die Bahn ein- oder zweispurig auszuführen.

Art. 15. Der Regierungsrath ist berechtigt, von der Gesellschaft die Anbringung von gewöhnlichen Fahrbrücken oder Fußstegen an den Eisenbahnbrücken gegen Ersatz der daraus erwachsenden Mehrkosten zu verlangen.

Art. 16. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. d. gl. 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 aber immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

Art. 17. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath sie mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung in allen ihren Bestandtheilen untersucht und, gestützt auf das Ergebniß dieser Prüfung, die Bewilligung zu ihrer Eröffnung ertheilt hat.

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

Art. 18. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihre Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Kantons Schwyz, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt worden,

oder wenn 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.

Art. 19. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch dem Polizeidepartement, beziehungsweise dem Regierungsrathe die mit der Ausübung ihrer Oberaufsichtsrechte verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

Art. 20. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von dem Polizeidepartement für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

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

Wenn das Polizeidepartement die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

Art. 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 22. Waaren, für deren Beförderung nichts besonders vorgeschrieben wird (gewöhnliche Güter), sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spedieren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, für die ein beschleunigter Transport vorgeschrieben wird (Eilgüter), sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten Personenzuge zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 23. Die Beförderung der Personen soll sowohl in der Richtung nach, als in derjenigen von dem Gotthard im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, wenigstens je dreimal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes, wenigstens je zweimal täglich stattfinden.

Bei allen Stationen soll wenigstens je zweimal im Tage mit Bahnzügen, vermittelst welcher Personenbeförderung stattfindet, angehalten werden.

Art. 24. Die in dem vorhergehenden Artikel vorgesehenen drei, beziehungsweise zwei Bahnzüge sollen drei Wagenklassen enthalten. Für weitere Züge hat die Gesellschaft diesfalls freie Hand.

Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen und während des Winters geheizt werden.

Art. 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der 1 Wagenklasse bis auf Franken —. 50 Rappen.
" " 2 " " " " —. 35 "
" " 3 " " " " —. 25 "

per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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

Art. 26. Für den Transport von Vieh dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

für Pferde, Maulthiere und Esel, 1 Stück bis auf 80 Rp. pr. St.
für Stiere, Ochsen und Kühe, 1 " " " 40 " " "
für Kälber, Schweine, Schafe,
Ziegen und Hunde, 1 " " " 15 " " "

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

Art. 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Rp.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde 5 Rp. zu bezahlen sind.

Art. 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenigen der Waaren bis auf 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den auf der Bahn 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 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist berechtigt, neben den gewöhnlichen Taxen für den Transport von Vieh und Waaren eine Zuschlagstaxe zu erheben, soweit dies nothwendig ist, um die Concurrenz mit der Wasserstraße ohne Herabsetzung der normalen Bahntaxen bestehen zu können.

Art. 30. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 31. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als 25 Rp. für eine zum Transporte aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 32. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg (Camionage).

Falls die Bahnunternehmung die Camionage selbst besorgt, so soll die dafür bezogene Taxe ein billiges Maß nicht überschreiten.

Art. 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militärs, welche im Kantonaldienste stehen, sowie dazugehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat der Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuer-

werk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Schwyz polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 35. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärterhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

Art. 36. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 37. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht, oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Schwyz berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von der Vollendung des Gotthardtunnels an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der Gesellschaft das ganze in ihrem Besitze stehende Bahnnetz, somit auch die in den Kantonen Luzern, Uri, Zug und Tessin befindlichen Bestandtheile desselben abgenommen werden.

Art. 38. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungen gelten folgende Bestimmungen:

1. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Schwyz den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache, und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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.
2. Im Falle des Rückkaufes im neunundneunzigsten 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.
3. Die Bahn sammt Zubehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Schwyz abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hieüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 39. Außer dem in Art. 38 vorgesehenen Falle sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Conzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 40. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Conzessionsurkunde 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 Obmannes nicht vereinigen, so ist das Bundesgericht zu ersuchen, einen Dreiervorschlag zu bilden, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Art. 41. Es steht der Gesellschaft das Recht zu, die gegenwärtige Conzession oder auch bloß den Betrieb der den Gegen-

stand derselben bildenden Bahnlinie an Dritte ganz oder theilweise abzutreten.

Die Abtretung der Conzession an Dritte unterliegt der Genehmigung der kompetenten Bundesbehörde. Von einer solchen Abtretung hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe mindestens 3 Monate, bevor sie mit dem Genehmigungsgesuche an die Bundesbehörde gelangt, Kenntniß zu geben.

Art. 42. Sollte die Gesellschaft in Conzessionsakten oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als im gegenwärtigen Conzessionsakte enthalten sind, so sollen solche auch für den Kanton Schwyz ihre Anwendung finden.

Art. 43. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Conzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Gegeben Schwyz, den 30. Juni 1869.

Namens des Kantonsrathes,
Der Präsident:
D. C. Gemsch.
Der Sekretär, Mitglied:
M. Marty.

Konzession

für

eine Eisenbahn von Chur bis zur italienischen Grenze auf dem Splügen.

(Vom 22. Juni 1869.)

Der Große Rath des Kantons Graubünden ertheilt der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zu Handen einer von ihr zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Chur bis zu dem auf dem Splügen, oder mittelst eines Tunnels durch denselben zu erreichenden italienischen Gebiete zu den nachstehenden Bedingungen:

§ 1. Die Konzession wird nach Maßgabe der Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 für 99 auf einander folgende Jahre, welche von dem Tage an gerechnet werden, mit welchem die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehre 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.

§ 2. Der Kanton Graubünden verpflichtet sich, während der nächsten 30 Jahre, vom 1. Januar 1870 an gerechnet, weder eine Eisenbahn in der Richtung von Chur nach dem Splügen selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen.

§ 3. Die zu gründende Aktiengesellschaft ist berechtigt, den Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie, oder auch den bloßen Bau oder den bloßen Betrieb an andere Gesellschaften zu übertragen, oder die gegen-

wärtige Konzession an eine andere Gesellschaft abzutreten, sei es für den Bau und Betrieb oder nur für den Bau, oder nur für den Betrieb, jedoch Alles nach vorangegangener Genehmigung der Kantonsbehörden.

§ 4. Es wird der Gesellschaft zur Ausführung der Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

§ 5. Die Statuten der Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Kleinen Rathes, und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

In der Verwaltung der Gesellschaft soll sich eine entsprechende Anzahl in der Schweiz wohnhafter Schweizer befinden.

§ 6. Von den zum Betriebe der Bahn erforderlichen Angestellten soll wenigstens die Hälfte aus Bewohnern des Kantons Graubünden, die Schweizerbürger sind, genommen werden, insofern sich aus diesen taugliche Leute dazu melden.

§ 7. Für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Graubünden eingegangen werden, oder in demselben zu erfüllen sind, kann die zu gründende Aktiengesellschaft in Chur belangt werden und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Kleinen Rath alljährlich den Rechenschaftsbericht ihrer Verwaltungsbehörden einzusenden.

§ 9. Die zu gründende Aktiengesellschaft muß spätestens zwei Jahre nach erfolgter Genehmigung der gegenwärtigen Konzession durch die Bundesbehörden definitiv konstituirt sein und sechs Monate später hat sie mit den Erdarbeiten zu beginnen und sich zugleich bei dem Kleinen Rathe über die gehörige Fortführung des Bahnbaues auszuweisen.

Sollte diesen Verpflichtungen innerhalb der anberaumten Fristen kein Genüge gethan werden, so steht dem Großen Rathe das Recht zu, die gegenwärtige Konzession als erloschen zu erklären.

§ 10. Die Inhaber der Konzession sind gehalten, sofort nach Genehmigung derselben durch die Bundesbehörde mit den zur Ausführung der Bahn erforderlichen Studien und Vorarbeiten zu beginnen.

§ 11. Die Gesellschaft hat vor dem Beginn der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, die Einrichtungen für die Ueberwindung starker Steigungen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Kleinen Rathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane

abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Kleinen Rathes einzuholen. Bei den Beschlüssen, welche der Kleine Rath in Folge des gegenwärtigen Artikels zu fassen in den Fall kommen könnte, wird er vorzugsweise auf eine möglichste Erleichterung des Bahnbetriebes Bedacht nehmen.

§ 12. Bei Anlage der Bahn soll darauf Rücksicht genommen werden, daß für die Verkehrsbedürfnisse des Oberlandes an passender Stelle der Anschluß, sei es einer in dieser Richtung entstehenden Zweigbahn, sei es der Thalstraße, möglichst erleichtert werde.

§ 13. 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 diesfällige 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.

§ 14. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

§ 15. Der Kanton hat das Recht, gegen Bezahlung der Mehrkosten auf den von der Gesellschaft für den Eisenbahndienst zu erstellenden Brücken den nöthigen Raum für Güterwagen und andere Fahrmittel zu verlangen.

§ 16. Wenn bei der Ausführung der Arbeiten eine oder mehr Minen irgend eines Metalles entdeckt werden, so sind dieselben, soweit es vom Kanton abhängt und nicht Korporationen und Privaten Anspruch darauf haben, gänzliches Eigenthum der Gesellschaft, und falls dieselbe sie ausbeuten will, ist sie gehalten, 10% des Reinertrages an die Kantonsregierung abzuliefern. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem und überhaupt von wissenschaftlichem Interesse, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen und dergleichen, welche in Folge des Baues entdeckt werden sollten, sind Eigenthum des Staates.

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste, namentlich aber auch in

einer, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 18. Die Bahn darf dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor der Kleine Rath, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Kleine Rath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Kleine Rath 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.

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

§ 20. 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.

§ 21. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Kleinen Rathe, 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 Kleinen Rathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 22. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

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

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt eines Rekurses an den Kleinen Rath, entsprochen werden.

§ 23. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

§ 24. 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 Standes Graubünden, 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 Kleinen Rathes, als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 25. Die Transporttaxen werden von der Gesellschaft festgesetzt.

Für diejenigen Bahnstrecken, auf denen die Steigungen und Gefälle 15 per mille nicht übersteigen, sollen aber die Transporttaxen nicht höher sein, als das Maximum derjenigen auf den andern in ähnlichen Verhältnissen sich befindenden schweizerischen Bahnen, und für die Bahnstrecken mit größern Steigungen und Gefällen als 15 per mille dürfen die Transporttaxen das Doppelte jenes Maximums nicht übersteigen.

§ 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge (unter denen die Schnellzüge nicht inbegriffen sind) 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 letzt erwähnten Gegenstände, ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten, verursacht werden sollte.

§ 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Graubünden polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§ 28. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, so ist der Kanton Graubünden 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 vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls sämmtliche zu dem Unternehmen gehörenden Bahnstrecken der Gesellschaft abgenommen werden.

§ 29. 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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Graubünden 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 Kanton Graubünden abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 30. Außer dem in § 29 vorgesehenen Falle sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 31. 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.

Chur, den 22. Juni 1869.

Der Präsident:
Max Franz.

Namens des Kleinen Raths,
(L. S.) Der Kanzleidirektor,
für denselben:
A. Schreiber.

Eidgenössische Militärschulen

im Jahre 1870.

(Vom Bundesrathe festgesezt am 31. Januar 1870.)

I. Genieschulen.

A. Aspirantenschulen.

1. Aspiranten I. Klasse.

Geniestabsaspiranten: Pontonnierrekrutenschule, vom 25. April bis 4. Juni in Brugg.

Sappeurrekrutenschule, vom 4. Juli bis 13. August in Thun.

Sappeur- und Pontonnieraspiranten: in die Rekrutenschulen mit den Rekruten der betreffenden Kantone.

2. Aspiranten II. Klasse.

Aspirantenschule vom 15. August bis 15. Oktober in Thun.

B. Rekrutenschulen.

Sappeurrekruten aller betreffenden Kantone, vom 4. Juli bis 13. August in Thun.

Pontonnierrekruten aller betreffenden Kantone, vom 25. April bis 4. Juni in Brugg.

C. Wiederholungskurse.

Auszug.

Sappeurkompagnie	Nr. 2 von Zürich,	vom 4. bis 15. September in Verbindung mit dem Divisionszusammenzug.
"	" 3 "	Aargau, vom 16. bis 27. August in Thun.
"	" 6 "	Tessin, vom 11. bis 22. Oktober in Bellinzona.
Pontonnierkompagnie	" 2 "	Aargau, vom 21. Juni bis 2. Juli in Brugg.

Reserve.

Sappeurkompagnie	Nr. 8 von Bern,	vom 29. August bis 3. September in Thun.
"	" 10 "	Aargau, vom 29. August bis 3. September in Thun.
"	" 11 "	Tessin, vom 17. bis 22. Oktober in Bellinzona.
"	" 12 "	Waadt, vom 15. bis 20. August in Moudon.
Pontonnierkompagnie	" 4 "	Zürich, vom 4. bis 9. Juli in Brugg.
"	" 5 "	Aargau, vom 4. bis 9. Juli in Brugg.

II. Artillerieschulen.

A. Aspirantenschulen.

1) Aspiranten I. Klasse mit den Rekrutendetaschementen der betreffenden Kantone.
2) " II. Klasse sämmtlicher Kantone, vom 15. August bis 15. Oktober in Thun.

B. Rekrutenschulen.

Rekruten bespannter Batterien der Kantone Tessin, Waadt, Neuenburg und Genf, vom 16. Juli bis 26. August in Bière.
" bespannter Batterien der Kantone Luzern, St. Gallen, Aargau und Thurgau, vom 27. März bis 7. Mai in Frauenfeld.
" bespannter Batterien der Kantone Bern, Appenzell A. Rh., Basel-Landschaft und Solothurn, vom 28. August bis 8. Oktober in Frauenfeld.

Rekruten bespannter Batterien der Kantone Zürich, Freiburg und Basel-Stadt, sowie Schlosserrekruten bespannter Batterien aller Kantone, vom 22. Mai bis 9. Juli in Thun.

" der Gebirgsbatterien der Kantone Graubünden und Wallis, vom 11. Juli bis 20. August in Thun.

" der Positionskompagnien der Kantone Zürich, Bern, Waadt und Genf, sowie Schlosserrekruten der Positionskompagnien, vom 11. Juli bis 20. August in Thun.

" des Linienparktrain und der Parktrainkompagnien der Kantone Bern (franz.), Freiburg, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, vom 11. Juli bis 20. August in Thun.

" der Parkkompagnien der Kantone Zürich, Bern, Luzern, St. Gallen, Aargau und Waadt, vom 3. April bis 14. Mai in Zürich.

" des Linienparktrain und Parktrainkompagnien aller Kantone deutscher Zunge, vom 3. April bis 14. Mai in Zürich.

C. Wiederholungskurse.

Auszug.

8 ℳ Batterie Nr. 2 von Bern, vom 10. bis 21. Mai in Thun.
8 ℳ " " 4 " Zürich, vom 17. bis 28. Mai in Frauenfeld.
8 ℳ " " 6 " Bern, vom 19. bis 30. April in Thun.
8 ℳ " " 8 " St. Gallen, (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 29. August bis 3. September in Frauenfeld.
8 ℳ " " 9 " Waadt, vom 29. August bis 9. September in Bière.
4 ℳ " " 10 " Zürich, vom 30. Mai bis 10. Juni in Frauenfeld.
4 ℳ " " 12 " Luzern, vom 5. bis 15. September in Frauenfeld.
4 ℳ " " 14 " Solothurn, vom 19. bis 30. April in Thun.
4 ℳ " " 16 " Appenzell A. Rh., vom 14. bis 25. Juni in Frauenfeld.
4 ℳ " " 18 " Aargau, vom 17. bis 28. Mai in Frauenfeld.
4 ℳ " " 20 " Thurgau (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 29. August bis 3. September in Frauenfeld.
4 ℳ " " 22 " Waadt, vom 20. Juni bis 1. Juli in Bière.

4 cm Batterie Nr. 24 von Neuenburg, vom 10. bis 21. Mai in Thun.
4 cm " " 25 " Genf, vom 29. August bis 9. September in Bière.
4 cm " " 28 " Zürich, vom 14. bis 25. Juni in Frauenfeld.
4 cm " " 30 " Aargau, vom 30. Mai bis 10. Juni in Frauenfeld.
4 cm Gebirgsbatterie Nr. 26 von Graubünden, vom 23. August bis 3. September in Luziensteig.
Positionskompagnie " 32 " Zürich, vom 5. bis 16. September in Thun.
" " 34 " Waadt, vom 4. bis 15. Juli in Bière.
Parkkompagnie Nr. 36 von Bern, vom 14. bis 25. Juni in Aarau.
" " 38 " St. Gallen, vom 28. Juni bis 9. Juli in Zürich.
" " 40 " Waadt, vom 4. bis 15. Juli in Bière.

Auszügermannschaft der
Parktrainkompagnie Nr. 78 von Bern, vom 20. September bis 1. Oktober in Thun.
" " 81 " Bern, vom 4. bis 15. Oktober in Thun.
" " 82 " Waadt, vom 4. bis 15. Juli in Bière.
" " 83 " Basel-Landschaft und Schaffhausen, vom 14. bis 25. Juni in Aarau.
" " 85 " Wallis, Neuenburg und Genf, vom 20. Juni bis 1. Juli in Bière.
" " 87 " Freiburg, vom 5. bis 16. September in Thun.
" " 88 " Zürich, Glarus, Appenzell A. Rh. und St. Gallen, vom 28. Juni bis 9. Juli in Zürich.

Linienparktrain der Kantone Basel-Landschaft, Schaffhausen, Uri, Obwalden, Nidwalden und Basel-Stadt, vom 14. bis 25. Juni in Aarau.
" " " Wallis, Neuenburg und Genf, vom 20. Juni bis 1. Juli in Bière.
" " taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Waadt, vom 4. bis 15. Juli in Bière.

Linienparktrain der taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Freiburg, vom 5. bis 16. September in Thun.

" " ersten Hälfte der taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Bern, vom 20. September bis 1. Oktober in Thun.

" " andern Hälfte der taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Bern, vom 4. bis 15. Oktober in Thun.

" " Kantone Zürich, Glarus, Appenzell A. Rh., Appenzell J. Rh., St. Gallen und Thurgau, vom 28. Juni bis 9. Juli in Zürich.

Reserve.

8 cm Batterie Nr. 42 von Luzern, vom 22. bis 27. August in Frauenfeld.

4 cm " " 44 " Bern, vom 25. bis 30. April in Thun.

4 cm " " 46 " Bern, vom 2. bis 7. Mai in Thun.

4 cm " " 48 " St. Gallen, vom 22. bis 27. August in Frauenfeld.

4 cm " " 50 " Waadt, vom 11. bis 16. September in Bière.

4 cm " " 52 " Neuenburg, vom 2. bis 7. Mai in Thun.

4 cm " " 53 " Genf, vom 11. bis 16. September in Bière.

4 cm Gebirgsbatterie Nr. 54 von Graubünden, vom 29. August bis 3. September in Luziensteig.

Positionskompagnie " 60 " Zürich, vom 27. Juni bis 2. Juli in Frauenfeld.

" " 62 " Freiburg, vom 20. bis 25. September in Thun.

" " 64 " Basel-Landschaft, vom 26. September bis 1. Oktober in Thun.

" " 66 " Aargau, vom 27. Juni bis 2. Juli in Frauenfeld.

Parkkompagnie Nr. 70 von Zürich, vom 4. bis 9. Juli in Zürich.

" " 72 " Luzern, vom 20. bis 25. Juni in Aarau.

" " 74 " Aargau, vom 14. bis 19. Juni in Aarau.

Reservemannschaft der Parktrainkompagnie Nr. 78 von Bern, vom 26. September bis 1. Oktober in Thun.

" " 81 " Bern, vom 10. bis 15. Oktober in Thun.

" " 82 " Waadt, vom 10. bis 15. Juli in Bière.

" " 83 " Basel-Landschaft und Schaffhausen, vom 20. bis 25. Juni in Aarau.

" " 85 " Wallis, Neuenburg und Genf, vom 26. Juni bis 1. Juli in Bière.

" " 87 " Freiburg, vom 11. bis 16. September in Thun.

" " 88 " Zürich, Glarus, Appenzell A. Rh. und St. Gallen, vom 4. bis 9. Juli in Zürich.

" " 89 " Basel-Stadt und Thurgau, vom 27. Juni bis 2. Juli in Aarau.

Linienparktrain der Kantone Basel-Landschaft, Schaffhausen, Uri, Obwalden, Nidwalden und Basel-Stadt, vom 20. bis 25. Juni in Aarau.

" " " Wallis, Neuenburg und Genf, vom 26. Juni bis 1. Juli in Bière.

" " taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Waadt, vom 10. bis 15. Juli in Bière.

" " taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Freiburg, vom 11. bis 16. September in Thun.

" " ersten Hälfte der taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Bern, vom 26. September bis 1. Oktober in Thun.

" " andern Hälfte der taktischen Einheiten mit geraden Nummern des Kantons Bern, vom 10. bis 15. Oktober in Thun.

" " Kantone Zürich, Glarus, Appenzell A. Rh., Appenzell J. Rh., St. Gallen und Thurgau, vom 4. bis 9. Juli in Zürich.

III. Kavallerieschulen.

A. Aspirantenschulen.

1) Aspiranten I. Klasse: mit den Rekrutendetaschementen der betreffenden Kantone.

2) Aspiranten II. Klasse:

a. Dragoner-Offiziersaspiranten sämmtlicher Kantone, vom 4. April bis 2. Juni in Aarau.

b. Guiden-Offiziersaspiranten sämmtlicher Kantone, vom 30. Mai bis 9. Juli in Luzern.

B. Rekrutenschulen.

Dragonerrekruten der Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Aargau und Thurgau, vom 4. April bis 2. Juni in Aarau.

" " " Bern (franz.), Freiburg und Waadt, vom 8. Juni bis 6. August in Bière.

" " " Zürich, Schaffhausen und St. Gallen, vom 8. August bis 6. Oktober in Winterthur.

Guidenrekruten sämmtlicher betreffenden Kantone, vom 30. Mai bis 9. Juli in Luzern.

C. Wiederholungskurse.

Auszug.

Dragonerkompagnien:

Nr. 1 von Schaffhausen (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 30. August bis 4. September in Winterthur.
" 2 " Bern, vom 5. bis 10. September in Thun.
" 3 " Zürich, vom 11. bis 16. Juli in Winterthur.
" 4 " St. Gallen, vom 8. bis 13. August in St. Gallen.
" 5 " Freiburg, } vom 23. bis 28. Mai in Bière.
" 6 " " }
" 7 " Waadt, }
" 8 " Solothurn, vom 13. bis 18. Juni in Aarau.
" 9 " St. Gallen, vom 8. bis 13. August in St. Gallen.
" 10 " Bern, } vom 5. bis 10. September in Thun.
" 11 " " }
" 12 " Zürich, vom 11. bis 16. Juli in Winterthur.
" 13 " Bern, vom 5. bis 10. September in Thun.

Nr. 14 von Thurgau (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 30. August bis 4. September in Winterthur.
„ 15 „ Waadt, vom 23. bis 28. Mai in Bière.
„ 16 „ Aargau, vom 13. bis 18. Juni in Aarau.
„ 17 „ Waadt, vom 23. bis 28. Mai in Bière.
„ 18 „ Aargau, vom 13. bis 18. Juni in Aarau.
„ 19 „ Zürich, vom 11. bis 16. Juli in Winterthur.
„ 20 „ Luzern, vom 13. bis 18. Juni in Aarau.
„ 21 „ Bern, } vom 5. bis 10. September in Thun.
„ 22 „ „ }

Guidenkompagnien:

Nr. 1 von Bern, vom 7. bis 10. September in Thun.
„ 2 „ Schwyz (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 30. August bis 4. September in St. Gallen.
„ 3 „ Basel-Stadt, Rekognoszirung.
„ 4 „ Basel-Landschaft, vom 11. bis 14. Juli in Liestal.
„ 5 „ Graubünden, vom 1. bis 4. August in Luziensteig.
„ 6 „ Neuenburg, vom 18. bis 21. Juli in Colombier.
„ 7 „ Genf, vom 25. bis 28. Juli in Genf.

Halbe Guidenkompagnie

Nr. 8 von Tessin, vom 29. August bis 1. September in Lugano.

Reserve.

Die Dragoner- und Guidenkompagnien der Reserve sollen zur Zeit, während die Auszügerkompagnien der betreffenden Kantone sich im Dienst befinden, kompagnie- oder detaschementsweise auf einen Tag zur Uebung und Inspektion besammelt werden.

Von der nähern Bestimmung der Tage und des Ortes der Besammlung ist dem eidgenössischen Militärdepartement rechtzeitig Kenntniß zu geben.

D. Remontenkurse.

Dragoner-Remonten der Kantone Zürich, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen, Aargau und Thurgau, vom 14. bis 23. März in Aarau.
„ „ „ „ Bern, Freiburg, Solothurn und Waadt, vom 24. März bis 2. April in Colombier.

Guiden-Remonten der Kantone Schwyz, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Graubünden und Tessin, vom 14. bis 23. März in Aarau.
„ „ „ „ Bern, Neuenburg und Genf, vom 24. März bis 2. April, in Colombier.

IV. Scharfschützenschulen.

A. Schulen für neu brevetirte Offiziere und für Aspiranten.

1) Aspiranten I. Klasse: in die Rekrutenschulen mit den Rekrutendetaschementen der betreffenden Kantone.

2) „ II. Klasse: französisch und italienisch sprechende, in die Rekrutenschule vom 20. April bis 24. Mai in Bière.
deutsch sprechende, in die Rekrutenschule vom 12. Juni bis 16. Juli in Luzern.

3) Neu brevetirte Offiziere: Schule für angehende Offiziere, vom 21. September bis 25. Oktober in St. Gallen.

B. Rekrutenschulen.

Rekruten von Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, vom 20. April bis 24. Mai in Bière.

„ „ Bern, Luzern, Uri, Obwalden, Nidwalden, Zug, Solothurn, Basel-Landschaft und Aargau, vom 12. Juni bis 16. Juli in Luzern.

„ „ Zürich, Schwyz, Glarus, Appenzell A. Rh., St. Gallen, Graubünden, Thurgau und Tessin, vom 1. August bis 4. September in Luzienſteig.

C. Wiederholungskurse.

Auszug.

Kompagnie Nr. 1, 4 von Bern, vom 28. März bis 6. April in Liestal.
„ „ 5 „ Thurgau (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 26. August bis 4. September in Winterthur.
„ „ 9 „ Bern, vom 28. März bis 6. April in Liestal.
„ „ 12 „ Glarus, vom 18. bis 27. Juli in Wallenstadt.
„ „ 14 „ Neuenburg, vom 3. bis 12. April in Payerne.
„ „ 16 „ Graubünden, vom 5. bis 14. September in Wallenstadt.
„ „ 17 „ Neuenburg, vom 3. bis 12. April in Payerne.
„ „ 18, 20 „ Appenzell A. Rh. (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 26. August bis 4. September in Winterthur.
„ „ 25 „ Freiburg, vom 3. bis 12. April in Payerne.

Kompagnie Nr. 26 von Thurgau (Vorkurs zum Divisionszusammenzug), vom 26. August bis 4. September in Winterthur.
" " 31 " St. Gallen, vom 5. bis 14. September in Wallenstadt.
" " 34 " Luzern, vom 21. bis 30. Juli in Herisau.
" " 36 " Graubünden, vom 5. bis 14. September in Wallenstädt.
" " 37 " St. Gallen, vom 5. bis 14. September in Wallenstadt.
" " 39 " Luzern, vom 21. bis 30. Juli in Herisau.
" " 41 " Glarus, vom 18. bis 27. Juli in Wallenstadt.
" " 42 " Schwyz, vom 18. bis 27. Juli in Wallenstadt.
" " 43 " Luzern, vom 21. bis 30. Juli in Herisau.
" " 44 } " Tessin, vom 2. bis 11. Oktober in Bellin-
" " 45 } zona.
" " 72 " Genf, vom 3. bis 12. April in Payerne.
" " 77 " Solothurn, vom 28. März bis 6. April in Liestal.

Reserve.

Kompagnie Nr. 54 von Appenzell A. Rh., vom 28. März bis 1. April in Herisau.
" " 55 " St. Gallen, vom 28. März bis 1. April in Herisau.
" " 56 " Graubünden, vom 28. März bis 1. April in Herisau.
" " 57 } " Aargau, vom 8. bis 12. April in Liestal.
" " 58 }
" " 59 " Thurgau, vom 28. März bis 1. April in Herisau.
" " 60 " Tessin, vom 7. bis 11. Oktober in Bellinzona.
" " 61 } " Waadt, vom 27. bis 31. Mai in Payerne.
" " 62 }
" " 65 } " Luzern, vom 7. bis 11. Juni in Zug.
" " 66 }
" " 70 " Zug, vom 7. bis 11. Juni in Zug.
" " 71 " Basel-Landschaft, vom 8. bis 12. April in Liestal.
" " 73 " Waadt, vom 27. bis 31. Mai in Payerne.

D. Schießkurse.

Auszug.

Kompagnie	Nr.	2	von Zürich, den 28. und 29. März in Winterthur.
"	"	3	" Waadt, den 24. und 25. Mai in Yverdon.
"	"	6	" Uri, den 25. und 26. April in Altdorf.
"	"	7	" Wallis, den 3. und 4. Juni in Sitten.
"	"	8	" Waadt, den 27. und 28. Mai in Yverdon.
"	"	10	" " den 30. und 31. Mai in Yverdon.
"	"	11	" Nidwalden, den 9. und 10. Mai in Stans.
"	"	13	" Freiburg, den 16. und 17. Mai in Freiburg.
"	"	15	" Aargau, den 4. und 5. April in Aarau.
"	"	19	" Basel-Landschaft, den 19. und 20. April in Liestal.
"	"	21	" Zürich, den 31. März und 1. April in Winterthur.
"	"	22	" Zürich, den 4. und 5. April in Winterthur.
"	"	23	" Schwyz, den 2. und 3. Mai in Schwyz.
"	"	24	" Obwalden, den 16. und 17. Mai in Sarnen.
"	"	27	" Bern, den 25. und 26. April in Thun.
"	"	28	" Zug, den 23. und 24. Mai in Zug.
"	"	29	" Bern, den 28. und 29. April in Thun.
"	"	30	" Waadt, den 2. und 3. Juni in Yverdon.
"	"	32	" Wallis, den 7. und 8. Juni in Sitten.
"	"	33	" Bern, den 2. und 3. Mai in Thun.
"	"	35	" Zürich, den 7. und 8. April in Winterthur.
"	"	38	" Aargau, den 7. und 8. April in Aarau.
"	"	40	" " den 11. und 12. April in Aarau.
"	"	75	" Waadt, den 7. und 8. Juni in Yverdon.
"	"	76	" " den 10. und 11. Juni in Yverdon.

Reserve.

Kompagnie	Nr.	46	von Zürich, den 11. und 12. April in Winterthur.
"	"	47	" Zürich, den 19. und 20. April in Winterthur.
"	"	48	" Bern, den 5. und 6. Mai in Thun.
"	"	49	" " den 9. und 10. Mai in Thun.
"	"	50	" " den 12. und 13. Mai in Thun.
"	"	51	" Schwyz, den 5. und 6. Mai in Altdorf.

Kompagnie Nr. 52 von Glarus, den 22. und 23. April in Wallenstadt.
" " 53 " Freiburg, den 19. und 20. Mai in Freiburg.
" " 63 " Wallis, den 10. und 11. Juni in Sitten.
" " 64 " Neuenburg, den 23. und 24. Mai in Colombier.
" " 67 " Uri, den 28. und 29. April in Altdorf.
" " 68 " Obwalden, den 19. und 20. Mai in Sarnen.
" " 69 " Nidwalden, den 12. und 13. Mai in Stans.
" " 74 " Zürich, den 22. und 23. April in Winterthur.

V. Kurs von Offizieren des eidgenössischen Stabes.

Vom 8. August bis 17. September auf dem Stabsbüreau in Bern.

VI. Rekognoszirung von Offizieren des eidg. Stabes

und der Guidenkompagnie Nr. 3 von Basel-Stadt, vom 29. August bis 17. September.

VII. Central-Militärschule.

Vom 9. Mai bis 18. Juni in Thun.

Eine Anzahl höherer Offiziere des eidg. Stabes.
Die neu ernannten Majore der Infanterie.
Eine Anzahl neu ernannter Hauptleute der Spezialwaffen.

VIII. Allgemeine Artillerie-Cadresschule.

Artillerieoffiziere, vom 9. Mai bis 9. Juli
Kanonierunteroffiziere vom 5. Juni bis 9. Juli
Trainunteroffiziere, Traingefreite, Arbeiter und Trompeter, vom 13. Juni bis 9. Juli
Die Mannschaft der Artillerie-Rekrutenschule Nr. 79, vom 18. Juni bis 9. Juli

} in Thun.

IX. Artillerie-Stabsoffizierskurs.

Vom 28. März bis 23. April in Thun.

X. Spezieller Trainkurs für Artillerie-Offiziere.

Vom 21. Februar bis 19. März in Thun.

XI. Kurse für Schlosser der Artillerie.

Schlosser-Rekruten bespannter Batterien sämmtlicher Kantone, vom 22. Mai bis 9. Juli, in Verbindung mit der Rekrutenschule I, in Thun.

Schlosserrekruten für Positionskompagnien, vom 11. Juli bis 20. August, in Verbindung mit der Rekrutenschule II, in Thun.

Schlosser der 1870 nicht in Wiederholungskurs kommenden Batterien des Auszugs, vom 8. bis 20. August, in Verbindung mit der Rekrutenschule II, in Thun.

XII. Spezieller Kurs für Kavallerieoffiziere.

Vom 14. März bis 2. April in Basel.

XIII. Kavallerie-Unteroffiziersschule.

Vom 14. März bis 2. April in Basel.

XIV. Schulen für angehende Offiziere und für Offiziersaspiranten der Infanterie.

1) Schule für (deutsche) Offiziersaspiranten, vom 10. Juli bis 13. August in Thun.
2) „ „ angehende Offiziere der Scharfschützen und der Infanterie und für französische Offiziersaspiranten, vom 21. September bis 25. Oktober in St. Gallen.
3) „ „ angehende Offiziere der Scharfschützen, der Infanterie und für Offiziersaspiranten des Kantons Tessin. (Zeit und Ort werden später bestimmt werden.)

XV. Infanterie-Schießschulen.

1) Infanterie-Schießschule: Je ein Offizier der Bataillone Nr. 4, 6, 13, 15, 17, 23, 24, 27, 80, 81 und 83, und je zwei Offiziere der Bataillone Nr. 33, 38, 39, 41, 42, 44, 56, 57, 61, 66, 71, 72, 74, 75, 78 und 79, zusammen 43 Offiziere, vom 21. April bis 11. Mai in Basel.

2) Infanterie-Schießschule: Je ein Offizier der Bataillone Nr. 3, 5, 7, 9, 11, 14, 21 und 22, und je zwei der Bataillone Nr. 28, 29, 31, 32, 34, 47, 48, 49, 51, 52, 63, 64, 65, 68, 73, 76, 77 und 82, zusammen 44 Offiziere, vom 15. Mai bis 4. Juni in Wallenstadt.

3) Infanterie-Schießschule: Je ein Offizier der Bataillone Nr. 1, 10, 16, 18, 19, 20, 26 und 40, und je zwei der Bataillone Nr. 30, 35, 36, 37, 43, 45, 46, 50, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 62, 67, 69, 70 und 84, zusammen 46 Offiziere, vom 12. Juni bis 2. Juli in Bière.

4) Infanterie-Schießschule: Je ein Offizier der tessinischen Bataillone Nr. 2, 8, 12 und 25, in Verbindung mit der tessinischen Aspirantenschule. (Zeit und Ort werden später bestimmt werden.)

XVI. Büchsenmacherkurse.

1) Rekrutenschule, vom 4. bis 23. Juli in Zofingen.

2) Wiederholungskurs, vom 25. Juli bis 6. August in Zofingen.

XVII. Schule für Infanterie-Zimmerleute.

Rekruten sämmtlicher Kantone, vom 13. Juni bis 2. Juli in Solothurn.

XVIII. Telegraphenkurs.

Vom 16. bis 27. August in Thun.

XIX. Kommissariats-Offizierskurs.

Vom 4. bis 30. April in Thun.

XX. Sanitätskurse.

Erster Operations-Wiederholungskurs für Bataillonsärzte, Aerzte der Spezialwaffen und Ambulancenärzte II. und III. Klasse, vom 18. bis 30. Juli in Zürich.

Zweiter Operations-Wiederholungskurs, vom 25. Juli bis 6. August in Bern.

Dritter Operations-Wiederholungskurs, vom 10. bis 22. Oktober in Bern.

Sanitätskurs für deutsche Aerzte, vom 8. bis 27. August in Luzern.
" " Ambulancen-Kommissär-Aspiranten, vom 25. April bis 14. Mai in Zürich.
" " deutsche Frater und Krankenwärter, vom 4. bis 23. April in Zürich.
" " deutsche Frater und Krankenwärter, vom 25. April bis 14. Mai in Zürich.
" " deutsche Frater und Krankenwärter, vom 11. bis 30. Juli in Zürich.
" " französische Frater und Krankenwärter, vom 18. Juli bis 6. August in Bern.
" " französische und italienische Frater und Krankenwärter, vom 3. bis 22. Oktober in Bern.
" " deutsche Frater und Krankenwärter, vom 13. Juni bis 2. Juli in Luzern.
" " deutsche Frater und Krankenwärter, vom 8. bis 27. August in Luzern.
Wiederholungskurs für deutsche Krankenwärter I. Klasse, vom 23. Mai bis 11. Juni in Luzern.

XXI. Veterinär-Aspirantenschule.

Vom 15. August bis 3. September in Thun.

XXII. Divisionszusammenzug.

Stäbe vom 2. bis 15. September.

Sappeurkompagnie Nr. 2 von Zürich
8 ℳ Batterie Nr. 8 von St. Gallen
4 ℳ " " 20 von Thurgau
Guidenkompagnie Nr. 2 von Schwyz
Dragonerkompag. Nr. 1 von Schaffhausen
" " 14 von Thurgau
Scharfschützenkomp. Nr. 5 von Thurgau
" " 18 " Appenzell A. Rh.
" " 20 " " "
" " 26 " Thurgau
Infanteriebatail. Nr. 7 von Thurgau
" " 21 " St. Gallen
" " 31 " "
" " 47 " Appenzell A. Rh.
" " 48 " Zürich
" " 73 " Glarus

} vom 6. bis 15. Sept., Manövrirgebiet Wyl-St. Gallen.

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

Konzession an das Gotthardkomite, des Vorrechtes für den Bau einer Eisenbahn von Biasca bis an die Grenze Tessins gegen Uri, und von Lugano bis Bellinzona. (Vom 15. Mai 1869.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1870
Band Volume Volume	1
Heft Cahier Numero	05
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	05.02.1870
Seite Page Pagina	109-178
Ref. No	10 006 411

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.