

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. II.

Nr. 34.

10. Juli 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfli'schen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Abänderung der neuen eidgenössischen Maß- und Gewichtsordnung.
(Vom 30. Juni 1856.)

Tit.

Schon wiederholt sind wir auf die Unzweckmäßigkeit gewisser gesetzlicher Bestimmungen über das Strafverfahren gegen Uebertretung der eidgenössischen Maß- und Gewichtsordnung aufmerksam gemacht worden, und je näher der Zeitpunkt heranrückt, welcher die letztere für die ganze Schweiz als allgemein verbindlich erklärt, desto dringender wird die Nothwendigkeit dießfälliger Abhilfe.

In letzter Zeit gieng die Anregung zur Prüfung dieser Angelegenheit vom Regierungsrathe des h. Standes Bern aus, indem derselbe mit Zuschrift vom 2. Februar v. J. bei uns die Anfrage stellte, ob Art. 18 unserer Vollziehungsverordnung vom 6. April 1853 über Maß und Gewicht kein Hinderniß bilde, das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1851 nebst der Vollziehungsverordnung über den gleichen Gegenstand*) in dem Sinne im dortigen Kanton einzuführen, daß die ganze Maß- und Gewichtspolizei, unter Vorbehalt einer bloßen Kontrolle der Bundesbehörde, den kantonalen Behörden übertragen, demnach nicht von vornherein für jeden einschlägigen Uebertretungsfall ein Rekurs an die Bundesbehörde eröffnet werde. Bei diesem Anlasse vernahmen wir, es kommen im Kanton Bern jährlich etwa 400—500 Uebertretungen der Maß- und Gewichtsordnung vor, so daß, unter ähnlichen Voraussetzungen für die übrigen Kantone, die Zahl solcher Fälle sich nach allgemeiner Einführung des neuen Systems in der ganzen Schweiz jährlich auf wenigstens 2000 belaufen mag.

Sobald gegen den Uebertreter von der Kantonalbehörde die gesetzliche Strafe (2—40 Franken) verhängt würde, stünde ihm alsdann nach der bisherigen Bundesgesetzgebung der Rekurs an unser Departement des Innern oder an den Bundesrath offen, welchem Art. 12 des Fiskalgesetzes

*) S. eidg. Gesefzammlung, Bd. III, S. 84 u. 430.

vom 30. Juni 1849 (I. 90), auch wenn sich der Uebertreter unterzieht, ausdrücklich die Befugniß vorbehält, einen Theil der Geldbuße zu erlassen. Daß solche Bestimmungen den Bundesbehörden eine Menge geringfügiger Geschäfte zuziehen und deren Erledigung verzögern müßten, ist einleuchtend.

Hinsichtlich des Maßes und Gewichtes ist dem Bunde nur das Recht und die Pflicht übertragen, dasselbe „für die ganze Eidgenossenschaft einzuführen,“ woraus hinlänglich erhellt, daß den Bundesbehörden in Maß- und Gewichtsangelegenheiten das Gesetzgebungs- und Aufsichtsrecht vorbehalten, nicht aber auch den Kantonen die Verwaltung und regelmäßige Erledigung der einschlägigen Straffälle entzogen werden wollte.

Schon beim Erlasse der Vollziehungsverordnung vom 6. April 1853 ist uns nicht entgangen, wie verschieden die Natur eines zunächst den Kantonen und ihren Behörden anvertrauten Verwaltungsgegenstandes von derjenigen anderer sei, die von uns und unsern Behörden und Beamten selbst verwaltet werden, wie es bei den Zöllen, bei den Posten, beim Pulver und bei den Münzen der Fall ist. Wir bestrebten uns daher, so viel als möglich bei jenem Erlasse, namentlich durch dessen Art. 18, also lautend: „Der Bundesrath beauftragt die betreffenden obern Kantonalverwaltungsbehörden, unter seiner Aufsicht die Artikel 9, 10, 11 und 12 des Gesetzes vom 30. Brachmonat 1849 anzuwenden,“ unsere Verwaltungsbefugnisse auf die Kantonalbehörden zu übertragen, wovon auch noch folgende Bestimmungen derselben Verordnung Zeugniß geben: „Art. 14. Die Aufsicht über Maß und Gewicht liegt in jedem Kanton der Regierung ob. „Jede Kantonsregierung bezeichnet diejenigen Behörden und Beamten, welchen diese Beaufsichtigung übertragen ist. Die Regierung ertheilt die „Instruktionen und handhabt deren Beobachtung, bestimmt die Gebühren „und Taggelder und sorgt dafür, daß von Zeit zu Zeit eine Besichtigung „und Vergleichung der Maße und Gewichte stattfindet.“

Allein alle diese Bestimmungen heben die Artikel 9—12 des Fiskalgesetzes für Maß- und Gewichtsübertretungen nicht auf, oder lassen wenigstens die erheblichsten Zweifel über die Tragweite des letztern Gesetzes übrig, wie schon aus einer frühern Vorstellung des Kleinen Rathes des Kantons Basel-Stadt vom 26. Mai 1852 erhellt, welcher wir durch unsere Vollziehungsverordnung Rechnung zu tragen suchten, wie sehr wir uns auch nachher überzeugen mußten, daß uns dieß, in Ermangelung der dazu erforderlichen Befugnisse, gegenüber ausdrücklichen Gesetzesvorschriften von uns aus nur theilweise gelingen konnte.

Wir erlauben uns daher, nach den übereinstimmenden Anträgen unsers Departements des Innern, so wie des Justiz- und Polizeidepartementes, eine Gesetzesänderung nach beiliegendem Entwurfe vorzuschlagen, und benutzen übrigens diesen Anlaß, Sie, Eit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. Juni 1856.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Stellvertreter des Ranzlers: **J. Kern-Germann.**

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Abänderung des Gesetzes über Maß und Gewicht.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 30. Brachmonat 1856.)

Die Bundesversammlung der schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. Brachmonat 1856,

beschließt:

1. Die Kantone treffen die nöthigen Verfügungen über die Beurtheilung der in den Artikeln 8 und 9 des Bundesgesetzes vom 23. Christmonat 1851, betreffend Maß und Gewicht, vorgesehenen Straffälle.
2. Der Art. 10 dieses Gesetzes, welcher die Anwendung des Bundesgesetzes vom 30. Brachmonat 1849, betreffend das Verfahren bei Uebertretungen fiskalischer und polizeilicher Bundesgesetze vorschreibt, ist aufgehoben.
3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Mäthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 30. Brachmonat 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Stellvertreter des Kanzlers: **J. Kern-Germann.**

Konzeptionsakt

des

Standes Luzern für eine Eisenbahn von Luzern gegen Zürich.

(Vom 6. Brachmonat 1856.)

Wir Präsident und Großer Rath

des Kantons Luzern,

Nach Einsicht eines zwischen dem Regierungsrathe, unter Vorbehalt unserer Ratifikation, und den Herren Stadtrath Julius Salzmann und Kommandant Eduard Segeffer in Luzern, Namens eines bestehenden Komites und zu Händen einer sich bildenden Aktiengesellschaft,

unterm 31. Mai 1856 abgeschlossenen Konzessionsvertrages für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern über Ebikon an die Kantonsgrenze in der Richtung gegen Zürich;

Auf den Bericht und Antrag des Regierungsrathes und das Gutachten einer dießfalls niedergesetzten Kommission;

Sowie nach Kenntnissnahme von zwei neuerlichen Eingaben der Konzessionäre vom 4. und 5. Juni d. J.;

beschließen:

I.

Den Herren Julius Salzmänn und Kommandant Eduard Segeßer von Luzern sei Namens des bestehenden Komites und zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft die nachgesuchte Konzession in folgender Fassung ertheilt:

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, von Luzern aus über Ebikon bis an die Kantonsgrenze in der Richtung gegen Zürich eine Eisenbahn zu erstellen.

Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorkeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten.

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

Art. 3. Die Gesellschaft als solche nimmt ihr Domizil in Luzern.

Mit Bewilligung der Regierung kann unter Umständen dieses Domizil auch abgeändert werden. In diesem Falle bestellt die Gesellschaft für im Kanton abzuschließende Verträge und Geschäfte jeder Art hierorts für allzeit einen Bevollmächtigten, der Namens der Gesellschaft zu handeln befugt ist.

Für persönliche Klagen, die auf Vertrags- oder Beschädigungsverhältnisse im Kantone sich beziehen, ist die Gesellschaft oder deren Vertreter im Gerichtskreise der Stadt Luzern belangbar.

Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig auf einander folgende Jahre, vom 1. Mai 1858 an, festgesetzt.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, insofern nicht vorher von dem in Art. 40 beschriebenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahn.

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

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, sowie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzeptionsaktes die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten der Bahn zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit dem Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei deren nächstem Zusammentritte einzuholen.

Art. 7. Die Eisenbahn, soweit sie das Gebiet des Kantons Luzern durchzieht, soll längstens bis den 1. Juni 1859 vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

Ueber die Lage des Bahnhofes in Luzern und der Stationsstellen auf der Linie, sowie über die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rathe das Entscheidungsrecht zu.

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

Art. 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasser-Durchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern

oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Fall des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

Art. 10. Sollten, nach Erbauung der Bahn, öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

Art. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche erforderlich sind, damit der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

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

Art. 12. Die Bahn darf vorläufig einspurig angelegt werden; der Gesellschaft ist jedoch für die ganze Konzessionsdauer das Recht gesichert, ohne Einholung einer neuen Bewilligung, die Anlage auf eine zweispurige Bahn auszudehnen.

Die Gesellschaft ist zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dies erfordern. Diesfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

Sollte die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Erstellung der doppelspurigen Bahn nicht anerkennen wollen, so hat ein Schiedsgericht (Art. 38) darüber zu entscheiden.

Art. 13. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen hat oder noch erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

Art. 14. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird.

Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der in Art. 11 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

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

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

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn, sowie die jeweilige Vermehrung des Betriebsinventars sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ihre Statuten ins hiesige Staatsarchiv niederlegen, und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmung übertragen wird.

Zur Besetzung von einer Stelle im Verwaltungsrath während des Baues und der zwei zunächst darauf folgenden Jahre steht der Regierung ein doppeltes für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu.

Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlung, sowie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzusenden.

Art. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustand erhalten werden.

Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden, und wenigstens einmal im Jahre hat eine solche Untersuchung zu regelmäßig wiederkehrender Periode zu geschehen.

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

Art. 18. Die Lokomotive sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

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

- I. Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacen geschlossen;

II. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacen geschlossen;

III. Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheibern geschlossen.

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

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine täglich wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

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

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

Tar i f.

Personen.	Per Stunde.
Wagen I. Klasse	Fr. 0,50
" II. "	" 0,35
" III. "	" 0,25

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnemens-Billets zu einer wenigstens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt verwilligen.

Vieh.	Per Stunde.
Pferde und Maulthiere, vom Stück	Fr. 0,80
Ochsen, Rüge und Stiere " "	" 0,40
Kälber, Schweine u. Hunde " "	" 0,15
Schafe und Ziegen " "	" 0,10

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

Waaren.

Für Waaren sind im Einverständniß mit der Regierung vier Klassen aufzustellen, wofür die höchste Taxe nicht über 4 Centimen die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll. Die Gesellschaft soll jedoch nicht ungünstiger gestellt werden, als eine andere im Kanton konzessionirte Bahngesellschaft.

Art. 21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von 8 Cent. per Zentner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 Prozent erhöhte Taxe über die gewöhnliche. (Art. 20.)

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werth von 4 Cent. per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichts resp. des Werths werden berechnet $\frac{1}{2}$ Zentner resp. 500 Fr., als Minimum der Distanz $\frac{1}{2}$ Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Taxe.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Art. 22. Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis zu 50 Pfund, mit den Personenzügen transportirt in Begleitung der Träger, sind frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisendentransporte soll mindestens dem Verhältniß von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde entsprechen.

Waarentransporte zur niedrigen Taxe sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt bewilligt werden.

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

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

Art. 24. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

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

Für die Ablieferung ins Domizil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taxen der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung vorzulegen für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen.

Art. 25. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

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

Art. 26. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

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

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

Art. 27. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849, Art. 2, ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidg. Postverwaltung anheim. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 8.)

Die Verwaltung kann nicht angehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es zweckdienlich erachtet, mittelst Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitabgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung bestehender bundesgesetzlicher Vorschriften.

Art. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, sowie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch haben die Eidgenossenschaft oder 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. 29. Die Eisenbahnverwaltung ist, dem Bunde gegenüber, verpflichtet, unentgeltlich

- a) die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b) bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die nöthigen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, sowie

- c) Kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesetz vom 23. Juli 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 23. Juli 1852, Art. 5.)

Art. 30. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt, unter der Oberaufsicht des Staats und unvorgegriffen den Befugnissen der Staatspolizei, der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Maßregeln zu treffen. Ihre dießfälligen Reglemente unterliegen der Kontrolle der hiesigen Behörden.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauernden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Die Bahnbeamten und Angestellten sind aus Kantonsangehörigen zu wählen, wenn taugliche Leute hiefür sich melden.

Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde wieder entlassen werden.

Art. 31. Die Regierung wird in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb die nöthigen Gesetze und Verordnungen für Sicherung von Personen und Eigenthum erlassen. Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften gelten die bestehenden oder künftig von der kantonalen oder von der Bundesgesetzgebung ausgehenden Strafbestimmungen.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 32. Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre gewöhnlichen oder besonders aufgestellten Beamten ausüben lassen.

Ihren Beamten und Angestellten steht der Eintritt in den Bahnhof zur Ausübung ihres Dienstes jederzeit offen.

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Verschönerung des Polizeidienstes im Bahnhofe ein geeignetes Lokal anzuweisen.

Art. 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Unfälle unterliegen der Entscheidung des Bundes. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein. Für Bahnen in gleicher Richtung verpflichtet sich die Regierung während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu ertheilen.

Art. 34. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial nicht in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit denselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

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

Art. 35. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einfluß derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll.

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

Art. 36. Bezüglich der Befreiung von Bahnbeamten und Angestellten vom Militärdienste sind die dießfalls geltenden Bestimmungen der Bundesgesetze maßgebend.

Art. 37. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coak, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, sind vom eidg. Eingangszoll befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für dieselbe liefern, wird der eidg. Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

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

Art. 38. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 39. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b. im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c. die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen. (Art. 38.) (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 40. Die vorstehend (Art. 39) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kantone vorbehalten, und zwar in dem Sinne, daß er zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben kann, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Art. 38 und 39.

Art. 41. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantons-

regierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weitersziehung.

Art. 42. Zur Sicherung für die durch diese Konzession dem Kantone gegenüber eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft der Regierung eine Realkaution von Fr. 50,000 entweder in Baarschaft oder in annehmbaren Werthpapieren; im erstern Falle ist selbige der Gesellschaft zu 3 $\frac{0}{10}$ zu verzinsen.

Die Kaution soll innert drei Monaten, nach Ratifikation der Konzessionsakte durch die Bundesbehörde, erlegt werden, ansonst die Regierung die Konzession als erloschen erklären kann.

Sie dient zur Sicherung aller von der Gesellschaft im Kantone übernommenen Verpflichtungen und fällt ohne Weiters dem Staate anheim, wenn innert der durch Art. 6 bestimmten Frist die Erdarbeiten nicht begonnen oder innert der durch Art. 7 bestimmten Zeit die Bahn nicht vollendet oder deren Betrieb eröffnet sein sollte. — Im Falle jedoch die im Art. 7 enthaltene Verpflichtung erweislichermassen nicht aus Nachlässigkeit der Gesellschaft, sondern aus Gründen höherer Gewalt unerfüllt geblieben wäre, entscheidet über den Anheimfall der Kaution an den Staat das im vorhergehenden Art. 38 vorgesehene Schiedsgericht.

Obige Kaution soll zurückgegeben werden, wenn der Betrieb der Bahn im Kantone eröffnet sein wird.

Art. 43. Die Gesellschaft verpflichtet sich überhin, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um die Bahn herzustellen. Im Falle der geforderte Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, kann der Regierungsrath die Konzession als erloschen erklären.

Art. 44. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsgesuchen oder später während des Baues oder Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche — mit Vorbehalt der im Art. 12 enthaltenen Bestimmung — auch für die hier konzessionirte Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

Art. 45. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu durch die Kantonsregierung ermächtigt worden.

Art. 46. Die Konzessionäre sind bei ihrer, mit Eingabe vom 4. Juni 1856 gegebenen Erklärung — wornach die Gesellschaft auf den Fall, daß von Seite der Zentralbahnverwaltung, gestützt auf den Art. 33 ihrer Konzession, wegen Ertheilung dieser neuen Konzession an andere Konzessionäre Ansprüche an den Staat gemacht werden sollten, alle bisherigen Prozesse sammt Kosten und Folgen übernimmt, so daß die Regierung des Kantons Luzern deshalb weder in Verwicklungen noch Nachtheile kommen soll, — behaftet.

II.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtige Konzessionsakte in Duplikaten ausfertigt, mit den Unterschriften und dem Siegel des Standes Luzern, sowie mit den Unterschriften der Konzessionäre versehen und beiden Theilen urschriftlich zugestellt worden.

So beschlossen, Luzern, den 6. Juni 1856.

Der Präsident:

J. Winkler.

(L. S.)

Namens des Großen Rathes,

Die Konzessionäre:

Die Sekretäre, Mitglieder desselben:

Salzmann, Stadtrath.

B. Huber.

Eduard Segeffer.

Jos. Meyer, R.-R.

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Luzern.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 30. Brachmonat 1856.)

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Luzern den Herren Stadtrath Julius Salzmann und Kommandant Eduard Segeffer, Namens des bestehenden Comité und zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern nach Ebikon an die Kantonsgränze, in der Richtung gegen Zürich, vom 6. Brachmonat 1856;

nach Einsicht eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes, vom 30. Brachmonat 1856;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonats 1852,

beschließt:

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

Art. 1. In Erledigung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen werden dem Bundesrathe hinsichtlich der Konzessionsgebühren diejenigen Zusicherungen ausdrücklich vorbehalten, welche im Art. 35 der Konzession enthalten sind.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn unter den in den Artikeln 38 und 39 des Konzessionsaktes enthaltenen Bedingungen an sich zu ziehen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonats 1852, so wie der sämtlichen einschlägigen Bundesgesetze, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung, gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes, durch die im Art. 33 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen oder Zweiglinien in gleicher Richtung zustehen, nicht vorgegriffen sein.

Im Fernern soll dem Postregale des Bundes durch Art. 27, Lemma 4, keinerlei Eintrag geschehen.

Gegenüber vom Art. 37, Lemma 2, soll bezüglich der Frist für die zollfreie Einfuhr von Eisenbahnbestandtheilen der Bundesbeschluß vom 19. Heumonats 1854 maßgebend sein.

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

Also den beiden gesetzgebenden Rätthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschloffen,

Bern, den 30. Brachmonats 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Stellvertreter des Kanzlers: **J. Kern-Germann.**

Konzeßionsakt

des

Standes Zug für eine Eisenbahn von der Gränze des Kantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar, Zug nach der Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian einer-, und anderseits vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham an die Gränze des Kantons Luzern bei Honau.

(Vom 18. Juni 1856.)

Wir Präsident und Großer Rath
des eidgen. Standes Zug,

auf das von den Herren Frz. Müller, Oberst, Frz. Jos. Hegglin, Landammann, Heinrich Schmid, Obdr. Vogel und Wolfgang Henggeler-Schmid in der Eigenschaft eines provisorischen Komites gestellte Ansuchen um Ertheilung der Konzeßion für den Bau einer Eisenbahn in vorbezeichneten Richtungen;

auf den Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

beschließen:

dem obgenannten Komite für sich oder zu Handen einer Baugesellschaft sei die nachgesuchte Konzeßion ertheilt, unter folgenden Bedingungen:

§. 1. Die Konzeßionäre verpflichten sich, auf dem Gebiete des Kantons Zug

- a. von der Gränze des Kantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar, Zug bis an die Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian, und
- b. vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham bis an die Gränze des Kantons Luzern bei Honau —

eine Eisenbahn zu erstellen.

§. 2. Sie sind verbunden, die vorgeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie werden dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzeßionsdauer in regelmäßigen, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten.

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

§. 3. Die Gesellschaft als solche nimmt ihr Domizil an einem ihr beliebigen Orte im Kanton. Mit Bewilligung der Regierung kann unter Umständen dieses Domizil auch abgeändert werden.

Für abzuschließende Verträge und Geschäfte jeder Art bestellt sie hierorts jedenfalls und für allzeit einen Bevollmächtigten, der Namens der Gesellschaft zu handeln befugt ist.

§. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig, auf einander folgende Jahre, vom 1. Mai 1858 an, festgesetzt.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, insofern nicht vorher von dem im §. 40 beschriebenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

§. 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung der Bahn.

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

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, sowie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzessionsaktes die Gesellschaft gehalten werden mag.

§. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession die Erdarbeiten der Bahn zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit dem Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei deren nächsten Zusammentritte einzuholen.

§. 7. Die Eisenbahn, soweit solche von der Zürchergränze bis zum Bahnhof bei der Stadt Zug geht, soll bis 1. Juni 1860, jene von da bis an die Gränze der Kantone Luzern und Schwyz bis 1. Juni 1862 vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

Ueber die Lage der Bahnhöfe und Stationsstellen, sowie über die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit der

Regierung stattzufinden. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rathe das Entscheidungsrecht zu.

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

§. 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasser-Durchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Fall des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

§. 10. Sollten, nach Erbauung der Bahn, öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten. Die Anlage solcher Verbindungen und Leitungen ist jedoch so zu bewerkstelligen, daß dadurch der Betrieb der Bahn so wenig als möglich unterbrochen wird.

§. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche erforderlich sind, damit der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

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

§. 12. Die Bahn darf vorläufig einspurig angelegt werden; der Gesellschaft ist jedoch für die ganze Konzessionsdauer das Recht gesichert, ohne Einholung einer neuen Bewilligung, die Anlage auf eine zweispurige Bahn auszudehnen.

Die Gesellschaft ist zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dies erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

Sollte die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Erstellung der doppelspurigen Bahn nicht anerkennen wollen, so hat ein Schiedsgericht (§. 38) darüber zu entscheiden.

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

§. 14. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird.

Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der in §. 11 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

§. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastral-Plan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich, mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

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

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn, sowie die jeweilige Vermehrung des Betriebs-Inventars sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

§. 16. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und den Verhandlungen der Generalversammlung, sowie den Jahresbericht ihrer Direktion der Regierung einzugeben. Die Statuten der Gesellschaft sind ins Kantonsarchiv zu legen.

§. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustand erhalten werden.

Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden, und wenigstens einmal im Jahre hat eine solche Untersuchung zu regelmäßig wiederkehrender Periode zu geschehen.

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

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

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

- I. Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacen geschlossen;
- II. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacen geschlossen;
- III. Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterseiben geschlossen.

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

§. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine täglich wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

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

Tarif.		
Personen.		Per Stunde.
Wagen I. Klasse		50 Cent.
" II. "		35 "
" III. "		25 "

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens 12 maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt verwilligen.

Vieh.		Per Stunde.
Pferde und Maulthiere, vom Stück		80 Cent.
Ochsen, Kühe und Stiere " "		40 "
Kälber, Schweine u. Hunde " "		15 "
Schafe und Ziegen " "		10 "

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

Waaren.

Für Waaren sind im Einverständniß mit der Regierung vier Klassen aufzustellen, wofür die höchste Taxe nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent per Stunde und per Zentner betragen soll.

§. 21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von 8 Cent. per Zentner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, einen um 40 Prozent erhöhte Taxe über die gewöhnliche. (§. 20.)

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werth von 4 Cent. per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichts resp. des Werths werden berechnet $\frac{1}{2}$ Zentner, resp. 500 Fr., als Minimum der Distanz $\frac{1}{2}$ Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zählt ihre volle Taxe.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

§. 22. Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis zu 50 Pfd., mit den Personenzügen transportirt in Begleitung der Träger, sind frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfd. ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

§. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisendentransporte soll mindestens dem Verhältniß von 5 Wegstunden in einer Zeitsunde entsprechen.

Waarentransporte zur niedrigen Taxe sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt bewilligt werden.

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

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

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

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

Für die Ablieferung ins Domizil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarismäßig zu erhebenden Taxen der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung vorzulegen für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen.

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

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

§. 26. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

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

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

S. 27. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insoweit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidg. Postverwaltung anheim. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 8.)

Die Verwaltung kann nicht angehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es zweckdienlich erachtet, mittelst Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitabgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung bestehender bundesgesetzlicher Vorschriften.

S. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, sowie das Materielle derselben sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch haben die Eidgenossenschaft oder 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 lehterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

S. 29. Die Eisenbahnverwaltung ist, dem Bunde gegenüber, verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, sowie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige

Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Drath und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

§. 30. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt unter der Oberaufsicht des Staats und unvorgegriffen den Befugnissen der Staatspolizei, der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Massregeln zu treffen. Ihre diesfälligen Reglemente unterliegen der Kontrolle der hiesigen Behörden.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu vertrauenden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Die Bahnbeamten und Angestellten sind aus Kantonsangehörigen zu wählen, wenn taugliche Leute hiesfür sich melden.

Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung ins Handgellübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde wieder entlassen werden.

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

§. 31. Die Regierung wird in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb die nöthigen Gesetze und Verordnungen für Sicherung von Personen und Eigenthum erlassen. Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften gelten die bestehenden oder künftig von der kantonalen oder von der Bundesgesetzgebung ausgehenden Strafbestimmungen.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

§. 32. Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre gewöhnlichen oder besonders aufgestellten Beamten ausüben lassen.

Ihren Beamten und Angestellten steht der Eintritt in den Bahnhof zur Ausübung ihres Dienstes jederzeit offen.

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Versetzung des Polizeidienstes im Bahnhofe ein geeignetes Lokal anzuweisen.

§. 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Bahnen im Kanton Zug soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein. Für Bahnen in gleicher Richtung verpflichtet sich der Große Rath während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu ertheilen.

§. 34. Die Baugesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial nicht in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit derselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

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

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

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

§. 36. Bezüglich der Befreiung von Bahnbeamten und Angestellten vom Militärdienste sind die dießfalls geltenden Bestimmungen der Bundesgesetze maßgebend.

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

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

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

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

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

- a) im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b) im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c) die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen. (§. 38.) (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

§. 40. Die vorstehend (§. 39) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die Bahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der §. 38 und 39.

§. 41. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im §. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weitersziehung.

§. 42. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu von der Kantonsregierung ermächtigt worden.

§. 43. Zur Sicherung für die durch diese Konzession dem Kantone gegenüber eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft der Regierung eine Realkautiön von Fr. 50,000 entweder in Baarschaft oder in annehmbaren Werthpapieren; im erstern Falle ist selbige der Gesellschaft zu $3\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen. Im Falle der Uebertragung dieser Konzession an eine andere Gesellschaft wird die Konzessionssumme auf Fr. 100,000 erhöht.

Die Kautiön soll innert 10 Monaten nach Ratifikation der Konzessionsakte durch die Bundesbehörde erlegt werden, ansonst die Regierung die Konzession als erloschen erklären kann.

Sie dient zur Sicherung aller von der Gesellschaft im Kantone übernommenen Verpflichtungen und fällt ohne Weiters dem Staate anheim, wenn innert der durch §. 6 bestimmten Frist die Erdarbeiten nicht begonnen haben.

Vorbezeichnete Kautiön soll rückgegeben werden, wenn die Gesellschaft nachgewiesen hat, daß sie auf den Eisenbahnbau im hiesigen Kanton Fr. 500,000 verwendet.

§. 44. Die Gesellschaft verpflichtet sich überhin, spätestens zehn Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um die Bahn herzustellen. Im Falle der geforderte Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, so kann der Regierungsrath die Konzession als erloschen erklären.

§. 45. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsgesuchen oder später während des Baues oder Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche — mit Vorbehalt der im §. 12 enthaltenen Bestimmungen — auch für die hier konzessionirte Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

§. 46. Auf den Fall, daß die Konzession an eine schon bestehende Eisenbahngesellschaft abgetreten wird, deren Bahnen mit den durch diesen Akt konzessionirten in unmittelbare Verbindung zu stehen kommen und auf welchen andere Bestimmungen über das Halten von Wagen, über die Taren von Personen und Waaren, über frachtfreie Transportirungen, über Verbindungen mit seitabgelegenen Ortschaften mittelst Omnibusdienst u. s. w. bestehen, wird der Regierungsrath ermächtigt, die einschlägigen Artikel in

dem Sinne zu modifiziren, daß soviel möglich Einheit und Gleichförmigkeit auf den zunächst theilhaftigten Bahnen erzielt werde.

So beschlossen, Zug, den 18. Juni 1856.

Namens des Großen Rathes,

Der Präsident:

C. Bopard.

Der Landſchreiber:

A. Schwerzmann.

Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Zug.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 30. Brachmonat 1856.)

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Zug dem Herren Franz Müller, Oberst, Franz Joseph Hegglin, Landammann, Heinrich Schmid, Gebrüder Vogel und Wolfgang Henggeler, in der Eigenschaft eines provisorischen Comité ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Gränze des Kantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar und Zug nach der Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian einer-, und andererseits vom Bahnhof bei der Stadt Zug über Cham an die Gränze des Kantons Luzern bei Honau, vom 18. Brachmonat 1856;

nach Einsicht eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes, vom 30. Brachmonat 1856;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852,

beschließt:

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

Art. 1. In Erfüllung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen werden dem Bundesrathe hinsichtlich der Konzessionsgebühren diejenigen Zusicherungen ausdrücklich vorbehalten, welche im Art. 35 der Konzession enthalten sind.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn unter den in den Artikeln 38 und 39 des Konzessionsaktes enthaltenen Bedingungen an sich zu ziehen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen auf der Strecke von der Zürcher- bis an die Luzernergränze, und binnen 12 Monaten auf der Strecke von Zug bis an die Gränze des Kantons Schwyz, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Fristen die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonats 1852, so wie der sämtlichen einschlägigen Bundesgesetze, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung, gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes, durch die im Art. 33 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen oder Zweiglinien in gleicher Richtung zustehen, nicht vorgegriffen sein.

Im Fernern soll dem Postregale des Bundes durch den Art. 27, Lemma 4, keinerlei Eintrag geschehen.

Gegenüber vom Art. 37, Lemma 2, soll bezüglich der Frist für die zollfreie Einfuhr von Eisenbahnbestandtheilen der Bundesbeschluß vom 19. Heumonats 1854 maßgebend sein.

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

Also den beiden gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 30. Brachmonats 1856.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Stellvertreter des Kanzlers: **J. Kern-Germann.**

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung , betreffend Abänderung der neuen eidgenössischen Mass- und Gewichtsordnung. (Vom 30. Juni 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1856
Date	
Data	
Seite	171-199
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 945

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.