

Konzession

zu

Gunsten der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Grenze bei Otelfingen bis nach Baden.

(Vom 30. November 1872.)

Der Grosse Rath des Kantons Aargau,

auf das von der Nordostbahndirektion in Zürich gestellte Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze bei Otelfingen bis nach Baden,

beschliesst:

§ 1. Es wird der schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze bei Otelfingen bis nach Baden unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Bei Ertheilung dieser Konzession bleibt übrigens gemäss § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

Sollte für diese Linie eine weitere Konzession ertheilt werden, so steht der Nordostbahngesellschaft die Priorität in der Auswahl des Trace's zu.

§ 2. Die Konzession wird für 85 auf einander folgende Jahre vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

§ 3. Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Nordostbahngesellschaft den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§ 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

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

§ 5. Die Statuten der Nordostbahngesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheissung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 6. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft dem Regierungsrathe die Pläne über den Bau zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung des Regierungsrathes gestattet.

Ueber die Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen, sowie über die infolge der Erstellung der Bahn erforderlich werdenden Veränderungen an Strassen und öffentlichen Gewässern, hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 7. Binnen einer Frist von 2 Jahren, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, hat die Gesellschaft den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahnlinie zu machen, widrigenfalls die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten ist.

Binnen 4 Jahren, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, soll die ganze konzedirte Bahnlinie (§ 1) vollendet und dem Betriebe übergeben werden. Sollte dieser Verpflichtung innerhalb der anberaumten Frist nicht nachgekommen werden, so wird der Grosse Rath, unter billiger Berücksichtigung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse, der Gesellschaft einen angemessenen Endtermin ansetzen.

§ 8. 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.

§ 9. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 10. 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.

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

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

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

§ 13. Die Nordostbahngesellschaft 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.

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

Ebenso findet diese Bestimmung 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.

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

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

§ 16. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde 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 sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Massregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

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

§ 18. 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. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschliesslich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§ 19. Die Fahrten auf der Eisenbahn sollen so zahlreich sein, dass mindestens zwei Mal täglich von einem Endpunkte der Bahn zum andern gefahren werden kann.

§ 20. Die Nordostbahngesellschaft hat für eine angemessene Coinzidenz der Fahrten auf der Linie von Baden nach Aarau und umgekehrt zu sorgen.

§ 21. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelt Personenzügen und je nach Bedürfniss auch vermittelt Waarenzügen statt.

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

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

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht ausserordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die

Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

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

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

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.

Kiuder 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 Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

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

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

§ 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

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

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

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

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

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

§ 30. 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.

§ 31. 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.

§ 32. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen auch gewährt.

§ 33. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 10 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäss einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§ 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 ordentlichen Personenzüge zu befördern.

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

§ 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau 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.

§ 36. Zur Sicherung des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 37. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 31., 46., 61. und 76. Jahres, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn auf dem aargauischen und zürcherischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 61. Jahre der 22¹/₂fache und im Falle des

Rückkaufes im 76. 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 85. 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 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.

§ 39. 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 Aargau, 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 Regierungs-Rathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 40. 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 Regierungs-Rathe einzusenden.

§ 41. Ausser den in den §§ 9, 33 und 38 vorgesehene Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 42. 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 Dreieivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebriggebliebene ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 43. Der Gesellschaft steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Grossen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

§ 44. Gegenwärtige Konzession tritt erst nach erfolgter Genehmigung des mit dem Kanton Aargau abgeschlossenen Vertrages vom 15. November 1872 für das aargauische Westbahn-Unternehmen durch die Generalversammlungen der Aktionäre der Nordostbahn- und der Centralbahn-Gesellschaften in Kraft, und fällt dahin, wenn diese Genehmigungen nicht in vertragsmässiger Zeit erteilt würden.

§ 45. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Gegeben in Aarau, den 30. November 1872.

Der Präsident des Grossen Rathes:

Feer-Herzog.

Die Sekretäre:

Renold, Fürsprech.

A. Welti.



Konzession zu Gunsten der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Grenze bei Otelfingen bis nach Baden. (Vom 30. November 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.02.1873
Date	
Data	
Seite	147-156
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 559

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.