

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIV. Jahrgang. I. Nr. 12. 23. März 1872.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einklungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Konzeptionsakt

des

Standes Bern über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Interlaken auf das Gummihorn. (Scheinige Platte.)

(Vom 4. Wintermonat 1871.)

Der Große Rath des Kantons Bern,
auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Den H. H. Ad. Näff, Ingenieur in St. Gallen, Olivier
Bschoffe, Ingenieur in Aarau, und N. Riggerbach, Vorsteher der Ma-
schinenwerkstätte in Olten; J. Stämpfli, Bankpräsident in Bern, G. C.
Bürki, Präsident des gemeinnützigen Vereins in Interlaken, J. Strübin,
Präsident der Kurhausgesellschaft in Interlaken, N. Kaufmann-Neukirch,
Banquier in Basel, und C. Stähelin-Bucknor, Banquier in Basel, wird
hiemit für sich oder zu Händen einer nach den Gesetzen des Kantons
Bern zu bildenden Aktiengesellschaft nach Anleitung von Art. 2 des
Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 die Konzession zum Bau und Betrieb
einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige
Platte) erteilt.

Jede spätere Abtretung der vorliegenden Konzession und jede Fusion
derselben mit einer andern Gesellschaft oder Unternehmung bedarf der
Zustimmung des Regierungsrathes.

Art. 2. Die nach vorstehendem Artikel zu bildende Aktiengesellschaft nimmt ihr rechtliches Domizil in Bern.

Für persönliche Klagen, die auf Vertrags- oder Beschädigungsverhältnisse im Kanton sich beziehen, ist die Gesellschaft oder deren Vertreter vor den Gerichten der Stadt Bern belangbar. Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der gelegenen Sache.

Art. 3. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn kunstgerecht anzulegen, in Betrieb zu setzen und solche während dem Bestand der Konzession darin zu erhalten.

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden ist auf neunundneunzig aufeinander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung des Betriebs an.

Nach Ablauf dieser Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von den dem Bund und dem Kanton vorbehaltenen Rückkaufsrechten Gebrauch gemacht worden ist.

Der Gesellschaft bleibt es jeder Zeit unbenommen, auf die Konzession zu verzichten und die Liquidation des Unternehmens eintreten zu lassen.

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 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 ein- oder zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für 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 herzustellen den Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als: Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Stationshöfe und Gebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, welche in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzessionsaktes erforderlich sein werden.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung der Konzession den Bau der Bahn zu beginnen, widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession von der Regierung als erloschen erklärt werden kann.

Art. 7. Die Vollendung der Bahn soll innert drei Jahren von der Bundesgenehmigung an stattfinden und der Betrieb mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehende Betriebszeit darauf ehestens beginnen.

Der Regierungsrath kann für Beginn und Vollendung der Bahn angemessene Fristverlängerung gewähren.

Art. 8. Die Verpflichtung des Bahnbetriebes erstreckt sich nur auf die Monate der Bergtouristen-Saison.

Ueber Beginn und Schluß des Betriebes, sowie über die Feststellung der Fahrpläne hat sich die Gesellschaft mit der Kantonsregierung zu verständigen.

Art. 9. 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.

Art. 10. Da wo in Folge des Baues der Bahn Veränderungen an Straßen, Wegen, Bächen, Wasserleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath, ohne Weiterziehung.

Art. 11. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Wasserleitungen von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu fordern.

Art. 12. Während des Baues sind von der Gesellschaft Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Wegen und Verbindungsmitteln nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde.

Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Art. 13. 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 ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jeder Zeit 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 Letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Art. 14. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan 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 Betriebmaterials anfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebs Einrichtung 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 Betriebmaterials sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 15. Die Organisation der Gesellschaft wird durch ihre Statuten bestimmt, die der Regierung zur Genehmigung zu unterstellen sind.

Art. 16. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden. Da wo es nothwendig erscheint, hat die Gesellschaft die Bahn einzufrieden.

Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn können jeder Zeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden. Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sogleich abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Kosten der Gesellschaft das Nöthige vorzuthehren.

Art. 17. Die am Berg liegende Jahrbahn wird durch zwei Schienenstränge von Hoch- oder Flachschienen gebildet, auf welchen die Tragräder der Lokomotiven und Wagen laufen; ferner durch eine in der Mitte der Jahrbahn liegende Zahnstange, in welche die gezahnten Triebräder der Lokomotiven behufs Fortbewegung der Last eingreifen. Die Jahrbahn der im Thal liegenden Bahn wird den dahierigen Grundfäzen entsprechend, für Lokomotiven, eventuell auch Pferdebetrieb, konstruirt.

Art. 18. Die Lokomotiven sind dem Zahnstangen-System entsprechend konstruirt, ebenso die Güter- und Personenwagen. In Betracht der starken Steigungen, welche das angenommene Bahnsystem bei entsprechend leicht beweglicher Einrichtung der Betriebsmittel zu überwinden befähigt ist, sind die Lokomotiven und Wagen — der Solidität unbeschadet, möglichst leicht zu erstellen.

Die Personenwagen sollen gedeckt und mit Sizen versehen sein.

Art. 19. Die Gesellschaft ist nur zur Erstellung einer einspurigen Bahn verpflichtet, sie hat aber das Recht, diese nach ihrem Ermessen jeder Zeit zweispurig anzulegen.

Art. 20. Die Zahl der täglichen Bahnzüge und deren Zeiteintheilung richtet sich nach dem jeweiligen Bedürfnis der Beförderung der Reisenden und deren Gepäck einer- und der Leistungsfähigkeit der Bahn anderseits.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, von Beginn der Touristen-Saison an bis zu deren Schluß täglich wenigstens einen Zug in jeder Richtung gehen zu lassen.

Art. 21. Folgende Tagen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

Personen:

So lange nur eine Wagenklasse eingeführt ist, für die Fahrt von Interlaken bis Station Scheinige Platte im Maximum. Fr. 12. —
Für die Fahrt von Station Scheinige Platte bis Interlaken im Maximum " 8. —

Wenn zwei Wagenklassen eingeführt werden:

I. Klasse.	Interlaken — Station Scheinige Platte . . .	" 15. —
I.	" Station Scheinige Platte — Interlaken . . .	" 7. 50
II.	" Interlaken — Station Scheinige Platte . . .	" 8. —
II.	" Station Scheinige Platte — Interlaken . . .	" 4. —

Kinder unter vier Jahren, sofern sie nicht einen Sitzplatz für sich in Anspruch nehmen, zahlen die Hälfte. Die Berechtigung auf Fahrbillets zu und von den Zwischenstationen mit einer den Längenverhältnissen entsprechenden Tage, bleibt auf die jeweiligen disponibeln Plätze beschränkt.

Die Regierung hat nach Ablauf von 5 Betriebsjahren das Recht, zu begehren, daß zwei Wagenklassen eingeführt werden. Sollte über die Thunlichkeit der Einführung zweier Wagenklassen zwischen der Betriebsgesellschaft und der Regierung Meinungsverschiedenheit eintreten, so entscheidet das in Art. 32 vorgehene Schiedsgericht und finden so

dann, je nach dem Ausfalle des Entscheldes, die vorstehenden Tagen ihre Anwendung.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, Abonnementsbilletts für fünf Doppel Touren mit einem Rabatt von 30 % der oben angeführten Fahrpreise auszugeben.

Waaren:

Gepäck der Reisenden per Kilometer und Zentner . . . Fr. —. 40
 Waaren und Baumaterialien per Kilometer und Zentner „ —. 30

Art. 22. Als Minimum des Gewichts einer einzelnen Frachtaufgabe wird $\frac{1}{2}$ Zentner berechnet. In die Personenwagen darf kein Handgepäck, welches über 10 Pfund wiegt, mitgenommen werden. Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes beträgt 1 Franken.

Art. 23. Es bleibt dem Ermessen der Betriebsverwaltung der Gesellschaft überlassen, die Gepäck- und Frachtwagen den Personenwagen anzuhängen, oder für solche gesonderte Züge abgehen zu lassen.

Das Gepäck der Reisenden und Lebensmittel, letztere, die Einzelsendung jedoch nicht über einen Zentner, sind am Tage der Aufgabe oder längstens innert 24 Stunden, andere Waaren, die Einzelsendung unter 3 Zentner Gewicht, innert 2 Tagen vom Datum der Aufgabe an gerechnet, zu befördern. Ueber Beförderung von Waaren, die das oben angeführte Gewicht übersteigen, hat sich der Aufgeber mit der Gesellschaft zu verständigen.

Art. 24. Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes ein Reglement mit Genehmigung der Regierung festzustellen.

Art. 25. Militärpersonen haben keinen Anspruch auf Lagermäßigung.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Bunde gegenüber unentgeltlich:

- a. die Briefpost zu befördern;
- b. die Erstellung einer Telegraphenlinie längs der Bahn zu gestatten;
- c. bei Erstellung der Telegraphenlinie und bei größeren Reparaturen an derselben die diesfälligen Arbeiter durch ihre Angestellten beaufsichtigen, sowie
- d. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinie durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige

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

Die unter c und d verzeichneten Verpflichtungen sind der Gesellschaft nur während der Dauer des Bahnbetriebes (§ 8) überbunden.

Art. 27. Die Gesellschaft ist berechtigt, auf ihre Kosten an der Telegraphenleitung ausschließlich für ihren Dienst einen besondern Draht und für diesen auf ihren Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

Art. 28. Die Regierung verpflichtet sich, während der Bauzeit den polizeilichen Schutz auf der Bahnlinie zu übernehmen.

Die Handhabung der Bahnpolizei während des Betriebes wird, unvorgreiflich den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung ein Reglement aufstellen wird. Die mit der Handhabung und Ausführung dieses Reglements zu betrauenden Beamten (Bahnwärter), welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Dieselben sind von der Staatsbehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen und sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde entlassen werden.

Sollte die durch die Bediensteten ausgeübte Bahnpolizei sich zeitweise und in besondern Vorfällen als ungenügend erweisen, so wird die Kantonspolizei von sich aus die wirksamen Massregeln treffen, und dieses namentlich auch während der Zeitdauer, in welcher die Bahn nicht betrieben wird.

Art. 29. Die Regierung wird mit Vorbehalt der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze für Aufstellung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung baupolizeilicher Vorschriften besorgt sein. Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 30. Die Kantonsregierung verpflichtet sich, während 30 Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung und mit gleichem Zweck, wie die durch gegenwärtigen Akt bestimmte, auf das Gummihorn (Scheinige Platte) zu konzessiren, noch eine solche selbst zu bauen.

Die gegenwärtige Gesellschaft hat unter gleichen Bedingungen das Vorrecht vor andern Bewerbern zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Scheinige Platte bis zum Faulhorn.

Art. 31. Die konzedirte Linie ist steuerpflichtig, sobald ihr Reinertrag den Aktionären eine Dividende von 4 % gestattet.

Art. 32. 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 einigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts. (Bundesbeschuß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 33. 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 22¹/₂fache 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 Reservecfond einverleibt worden, 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 keine Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Art. 34. Die vorstehend (Art. 33) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kanton 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 gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Artikel 32 und 33.

Art. 35. Bezüglich der Befreiung von Bahnbeamten und Angestellten vom Militärdienste sind die diesfalls geltenden Bestimmungen der Bundesgesetze maßgebend.

Schienen, Schienensfühle, Zahnstange, Drehscheiben, Befestigungsmittel, Räder, Achsen, Lokomotiven, Kohlen und Coake, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, sind vom Eingangszolle befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienensfühle, Zahnstange, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für die Eisenbahn liefern, wird der Eingangszoll auf den hier erforderlichen Rohstoffen erlassen. Diese Bestimmungen finden jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Konzession an gerechnet, ihre Anwendung. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird die Bundesversammlung die weiteren geeigneten Beschlüsse fassen.

Bezüglich der Art. 25, 26, 35 und 36 wird die Zustimmung des Bundes ausdrücklich vorbehalten.

Art. 37. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches in Art. 32 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 38. Die Fahrpläne, Transportreglemente und permanenten Tarife, sowie deren Abänderungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

Art. 39. Wenn während drei aufeinanderfolgenden Jahren der Reinertrag der Bahn über 10 % beträgt, so soll das Maximum der Taxen verhältnißmäßig herabgesetzt werden, und zwar nach Vereinbarung zwischen dem Regierungsrath und der Gesellschaft.

Art. 40. Um die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu gewährleisten, hat die Gesellschaft vor Beginn der Arbeiten eine Kaution von 30,000 Franken zu leisten oder Werthschriften vom gleichen Betrag zu hinterlegen.

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

Bern, den 4. Wintermonat 1871.

Im Namen des Großen Rathes,
Der Präsident:
C. Karrer.

Der Staatschreiber:
M. v. Stürler.

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Uster nach Pfäffikon, beziehungsweise Saaland, zur Verbindung mit der projektirten Töfthalbahn.

(Vom 30. Oktober 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 24. Oktober 1871 datirten Gesuches des provisorischen Gründungskomite um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Uster über Pfäffikon nach Saaland;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens

gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrates die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweiligen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs 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 bis zum Jahre 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahr 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

c. Die Bahn sammt Zubehörbe ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist Aster.

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

§ 8. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 11. 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.

§ 12. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

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

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

§ 13. Die zu gründende 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.

§ 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 Unterbrechung ist die Zustimmung der kompetenten 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 zuständige 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, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daheringe Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Barrieken, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

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

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 18. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt 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 Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 19. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert werden.

§ 21. Waaren, welche mit allen Waarenzügen transportirt werden sollen, 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, die mit den Personenzügen befördert 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 Abzug desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzedierte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 23. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 24. 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 Schw.-Stunde (4,8 Kilom. der Bahnlänge

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

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) 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.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements sind die Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

§ 25. 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, Döfien und Kühe:

Das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 26. Die höchste Tage, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

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

§ 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh mit 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Tage erhöht werden.

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

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen. Auch steht derselben zu, die in diesem und dem vorhergehenden Paragraphen festgesetzten Tagen für Bahnstrecken mit mehr als $2\frac{1}{2}$ % Steigung im Verhältniß der größern Steigung zu erhöhen.

§ 29. Bei der Berechnung der Tagen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 50. bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 30. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Tagbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst,

nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

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

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk 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.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Personen, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrath und der Eisenbahngesellschaft, betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife, unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrath eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Staates Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst einzuverleiben.

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

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

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

§ 37. Außer den in §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

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

§ 39. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstützung von Arbeitern oder dessen Hinterlassenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, zu sorgen.

§ 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Es steht ihr frei, vorläufig nur die Strecke Auster-Pfäffikon zu bauen und zu betreiben, in welchem Falle die Konzession für das Stük Pfäffikon-Saaland dahin fällt.

Sollten obige Bedingungen mit Bezug auf die eine oder die andere Strecke nicht erfüllt werden, so erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Daselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessioninhaber an denselben verabsolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessioninhaber zu ersetzen.

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

Zürich, den 30. Oktober 1871.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

S. Bleuler.

Der erste Sekretär:

Dr. J. Stöfel.



Konzessionsakt des Standes Bern über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte.) (Vom 4. Wintermonat 1871.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1872
Date	
Data	
Seite	505-523
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 205

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.