

Schweizerisches Bundesblatt.

XXII. Jahrgang. III. Nr. 39. 10. September 1870.

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

Konzeffion

des

Standes Aargau zu Gunsten der schweiz. Nordostbahngesellschaft und der schweiz. Centralbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frikthal nach Basel.

(Vom 10. März 1870.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

Nach Einsicht des unter dem 14. Hornung abhin in Brugg zwischen den Direktionen der schweizerischen Centralbahn und der schweizerischen Nordostbahn einerseits und dem Bözbergkomite anderseits, betreffend die Ausführung der Bözbergbahn abgeschlossenen Vertrages;

Unter der Voraussetzung, daß gemäß Art. II dieses Vertrages die am 27. Wintermonat 1869 dem Bözbergkomite für den Bau und Betrieb der Bözbergbahn erteilte Konzeffion *) dahinfalle,

beschließt:

§ 1.

Der schweizerischen Nordostbahngesellschaft und der schweizerischen Centralbahngesellschaft ist die Konzeffion zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frikthal bis an die

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1870, Band I, Seite 197.

Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

§ 2.

Die Konzession wird für 87 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn bestehenden Konzessionen ertheilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Mißkaufes erloschen ist.

§ 3.

Der Kanton Aargau verpflichtet sich, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung von einmündenden oder Zweigbahnen handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen den Konzessionären der Bözbergbahn den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen, soweit nicht ältere derartige Berechtigungen bereits bestehen.

§ 4.

Die Konzessionäre können für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in Brugg belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 5.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen die Konzessionäre 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 und die Verbindungsstraßen derselben hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 6.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, spätestens innert Jahresfrist nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession die Erdarbeiten der Bahn auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll, Fälle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen fünf Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession

zession an gerechnet, vollendet sein und dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessenen scheinenden Endtermin festsetzen.

§ 7.

Die Konzeßionäre verpflichten sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie werden dieselbe sofort nach beendigtem Bau in Betrieb setzen, und während der ganzen Konzeßionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zwecke werden sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.

Dem Regierungsrathe wird überdies das Recht vorbehalten, eine besondere Bauaufsicht während des Bahnbaues zu bestellen.

§ 8.

Die Konzeßionäre haben 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 der letztern unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweils mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, den Konzeßionären ob.

§ 9.

Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wasserungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten den Konzeßionären zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen 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.

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 10.

Die Konzeßionäre werden die Bahnstrecken, wo es öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt haben sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder in sonstiger Beziehung, jetzt oder künftig, von dem Regierungsrathe zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

§ 11.

Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so haben die Konzeßionäre für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, 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 unverfümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindegewegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so sind die Konzeßionäre berechtigt, eine angemessene Entschädigung dafür anzusprechen.

§ 12.

Es bleibt den Konzeßionären überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen; jedoch soll bei Anlage des Tunnels durch den Bözberg und des Ueberganges sofort auf eine zweispurige Bahn Bedacht genommen werden.

Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes für nothwendig halten, die Konzeßionäre aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 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 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 berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von den Konzessionären zu fordern und, falls von den Letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Konzessionäre zu treffen.

§ 14.

Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessions-Urkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privat-Unternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 15.

Die Nordostbahn- und die Centralbahngesellschaft sind auch in ihrer Eigenschaft als Konzessionäre der Bözbergbahn sowohl für ihr Vermögen, als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes 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 Konzessionäre befinden möchten, keine Anwendung.

§ 16.

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.

§ 17.

Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Konzessionären ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen aargauischen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§ 18.

Die Beamten und Angestellten der Konzessionäre, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle 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 Bahnpolizeibeamten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 19.

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

§ 20.

Die Konzessionäre verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Verührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Nichten die Konzessionäre dagegen Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt sind, so sind sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21.

Die Konzessionäre haben die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

§ 22.

Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 23.

Waaren, welche mit den 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 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 gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25.

Die Konzeßionäre werden ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Konzeßionäre sind verpflichtet, Billets, für die Hin- und Rückfahrt an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölffmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Für das Gepäc der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäc, 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.

Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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 barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 28.

Für Wagen setzen die Konzeßionäre die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 29.

Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40% der gewöhnlichen Taxe und diejenige der Waaren bis auf 8 Gtz. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Die Konzeßionäre sind berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 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 Geld-

sendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31.

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

§ 32.

Die Konzeßionäre haben für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 33.

Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 34.

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

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Bergnügungszüge oder ausnahmsweise Bergünstigungen bei besonderen Anlässen.

§ 35.

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

§ 36.

Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzeßionsurkunde in dem von den Konzeßionären aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und den Konzeßionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§ 37.

Die Konzeßionäre sind verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage 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 den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38.

Die Konzeßionäre sind 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 festgestellt werden.

§ 39.

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

§ 40.

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 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, von dem Tage der Konzeßionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzeßion (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzeßionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bözbergbahn in den Kantonen Aargau und Baselland den Konzeßionären abgenommen wird.

§ 41.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben

haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 63. Jahre der 22¹/₂fache und im Falle des Rückkaufes im 78. 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 mit Ende der Konzession 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiebsgerichtlich auszutragen.

§ 42.

Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan den Archiven des Standes Aargau und der Konzessionäre einzuverleiben.

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

In diesen den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben, sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Konzessionäre zu bescheinigen.

§ 43.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bözbergbahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 44.

Außer den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiebsgerichtlich auszutragen.

§ 45.

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 wählt 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 Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 46.

Den Konzessionären steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Aargauischen Großen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung der Konzession an eine andere Gesellschaft kann derselben eine angemessene Caution auferlegt werden.

§ 47.

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

Gegeben in Aarau, den 10. März 1870.

Der Präsident des Großen Rathes:
Bürli.

Die Secretäre:

F. A. Stoder.

Haller, Fürsprech.

Konzeßionsakt

des

Standes Bern über den Bau einer Eisenbahn von Langnau bis Kröschenbrunnen an der Luzernergrenze.

(Vom 10. März 1870.)

Art. 1.

Dem Initiativkomite für die Bern-Luzern-Bahn wird anmit zu Händen einer Gesellschaft, welche dasselbe zum Behufe der Fortsetzung der Eisenbahn Bern-Langnau bis nach Luzern ins Leben zu rufen bestrebt ist, die Konzeßion für die auf das Gebiet des Kantons Bern fallende, von Langnau bis Kröschenbrunnen an der Luzernergrenze sich hinziehende Abtheilung der Bern-Luzern-Bahn ertheilt.

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

Art. 2.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene 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 organisiertem, ununterbrochenem Betriebe erhalten.

Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnellig-

feit des Dienstes auf andern wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der Bern-Luzern-Bahn eintreten zu lassen.

Art. 3.

Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil, sowie den Sitz der Verwaltung, in der Stadt Bern, und ist in deren Gerichtsprangell für persönliche Klagen belangbar. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 4.

Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertbeilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach dannzumaliger Ueber-einkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von dem in Art. 35 vor-gesehenen Rückkaufsbrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 5.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten 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 Bahnplätzen;
- 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 infolge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 6.

Spätestens achtzehn Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Ausführung des Bahnunternehmens zu leisten, und sechs Monate später ist mit den Erdarbeiten

auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Fristen erloschen sein soll.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei der nächsten ordentlichen Bundesversammlung einzuholen.

Art. 7.

Die Eisenbahn von Langnau bis Kröschenbrunnen soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen erscheinenden Endtermin setzen.

Art. 8.

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

Ueber die Lage der Bahnhöfe und Stationen nebst ihren Verbindungsstraßen hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden.

Im Fall nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rath das Entscheidungsrecht zu.

Art. 9.

Da wo infolge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen 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.

Die Pläne zu diesen Arbeiten unterliegen wie alle übrigen der Genehmigung des Regierungsrathes, der auch über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten im Falle vorhandenen Widerspruch ohne Weiterziehung entscheidet.

Art. 10.

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden,

welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hierdurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärterhäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, reparirt werden müssen, so hat die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung.

Wenn solche Reparaturen als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, soweit sie die Bahn berühren, nur unter Leitung des Bahningenieurs vorgenommen werden. Dießfalls gestellten Ansuchen hat die Bahnverwaltung mit Beförderung zu entsprechen.

Art. 11.

Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wie es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande 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.

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

Art. 12.

Die Bahn wird vorläufig einspurig gebaut; jedoch kann die Bodenexpropriation bereits für die Anlage einer zweispurigen Bahn durchgeführt werden.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes es erfordern, die durchgehende Herstellung der zweispurigen Bahn zu verfügen. Ueber eine dießfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen. Erkennt die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Herstellung der zweispurigen Bahn nicht an, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht, nach Art. 35.

Art. 13.

Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde 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 ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im 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 Katasterplan 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 dasjenige des Kantons niedergelegt werden. In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Baue der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Ebenso ist die Gesellschaft gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlungen der Aktionäre, sowie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzufenden.

Art. 16.

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

Dieser Zustand, sowie sämmtliche Einrichtungen der Bahn können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

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 vorzukehren.

Art. 17.

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:

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitz gepolstert, und mit Glacé geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen, und mit Glacé geschlossen.

Dritte Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen, und mit Fensterscheiben geschlossen.

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

Art. 18.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen den beiden Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Jeder dieser beiden Personenzüge soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

Art. 19.

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

Tarif:

Personen.	Per Stunde.
Wagen erster Klasse . . .	50 Rp.
„ zweiter „ . . .	35 „
„ dritter „ . . .	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 % auf obiger Taxe einzutreten zu lassen. Für Abonnementbillets zu einer wenigstens zwölfmaligen Benutzung der ganzen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

V i e h :

	Per Stunde.
Pferde und Maulthiere per Stük	80 Rp.
Ochsen, Kühe und Stiere	40 "
Kälber, Schweine, Hunde, Schafe und Ziegen	15 "

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

W a a r e n :

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Rappen.

Art. 20.

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

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Taxe über die gewöhnliche.

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werthe von 5 Rp. per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichtes, resp. des Werthes, werden berechnet :

$\frac{1}{2}$ Zentner, resp. 500 Franken; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde bezahlt ihre volle Taxe.

Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes beträgt 40 Rappen.

Sendungen bis zu 50 \mathfrak{F} sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf 50 \mathfrak{F} , mit den Personenzügen transportirt, in Begleitung der Träger sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 \mathfrak{F} ist, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 21.

Wenn der Reinertrag der Bahn 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Taxen einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

Wenn der Reinertrag des Unternehmens hingegen 5 % nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft gestattet, den obigen Tarif bis auf höchstens 20 % zu erhöhen.

Art. 22.

Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transportes der Reisenden soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarentransporte zu niedriger 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 Abgange stattgefunden hat. Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Art. 23.

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

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

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten, sowie für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen wird die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen treffen und über die dießfalls zu erhebenden Taxen einen Tarif aufstellen.

Art. 24.

Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 25.

Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tarife herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

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

Art. 26.

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 gehörende Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreau beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

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

Der Gesellschaft ist, ohne Ausschluß der Privatkonkurrenz, gestattet, wo sie es für zweckmäßig erachtet, mittelst Omnibusdiensten die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der jeweiligen bestehenden Bundesvorschriften.

Art. 27.

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 Material derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch hat 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. 28.

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 größeren Reparaturen an denselben die diesfälligen 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 hinlaufenden 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.)

Art. 29.

Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten und Angestellten, welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

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

Zur Sicherheit des Bezugs der Konsumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

Art. 30.

Die Regierung wird, vorbehalten der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

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

Art. 31.

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

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

Im Fall der Konzessionserteilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaften zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein, soweit andern Gesellschaften nicht ältere Vorrechte zustehen. Die Regierung verpflichtet sich, während dreißig Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung, wie die durch gegenwärtigen Akt bestimmte, zu konzediren, noch eine solche selbst zu bauen.

Art. 32.

Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn weder in eine 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 demselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

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

Art. 33.

Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postvertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe 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 % nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft. (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 1.)

Art. 34.

Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind — mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden — auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

Art. 35.

Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, dem Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1874 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 Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 36.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt sind, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, in 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. (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 37.

Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Bern berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft vier Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Gümliigen = Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Artikel 35 und 36.

Art. 38.

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 Art. 35 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 39.

Die Statuten der Gesellschaft bedürfen der Genehmigung der Regierung.

Art. 40.

Sollte die Gesellschaft entweder in den Konzessionsakten der bei dieser Linie beteiligten Kantone oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche, mit Ausnahme der im Art. 12 enthaltenen Bestimmungen, auch für den hierseitigen Kanton und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

Die Bestimmungen dieser Konzession werden ebenfalls auf die Linie Gümliigen = Langnau ausgedehnt, das heißt, es werden die Bestimmungen

der Konzession vom 28. März 1857 *) insoweit abgeändert, als dieselben mit den Bestimmungen dieser Konzession im Widerspruch stehen.]

Im Namen des Initiativkomites,

dermalen bestehend aus den Herren:

Arreger-Salzman, Handelsmann in Schüpfheim.

Banz, Grobrath in Entlebuch.

Berger, Grobrath in Bern.

Bucher, Nationalrath in Escholzmatt.

Gfeller, alt-Nationalrath in Signau.

Hunkeler, Grobrath in Luzern.

Jost, Handelsmann in Langnau.

Stämpfli, Nationalrath in Bern.

Stocker, eidg. Oberst in Luzern.

Vonmatt, Nationalrath in Luzern.

Wyß, Nationalrath in Langnau.

Luzern, den 12. Februar 1870.

Der Präsident:

Abt. Stoder.

Der Sekretär:

F. Bell.

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1857, Band II, Seite 37.

Konzession des Standes Aargau zu Gunsten der schweiz. Nordostbahngesellschaft und der schweiz. Centralbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frikthal nach Basel. (Vom 10. März 1870.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.09.1870
Date	
Data	
Seite	271-296
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 633

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.