

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frt.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Konzeßionsakt

des

Standes Luzern über den Bau einer Eisenbahn von Luzern nach der Kantonsgrenze in der Richtung nach Zürich.

(Vom 10. Dezember 1857.)

Wir Präsident und Großer Rath
des Kantons Luzern,

Nach Kenntnissnahme von dem vom Regierungsrathe unter Ratifikationsvorbehalt mit den Herren Fried. Schmid in Bern, Dr. B. Hildebrand, G. Wildbolz, Notar, ebenfalls in Bern, Arzt Anton Brun in Entlebuch, Großrath Frid. Aregger in Schüpfheim und Großrath Josef Banz in Entlebuch unter'm 4. Dezember abhin abgeschlossenen Konzeßionsvertrage für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern über Ebikon an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Zürich, als Bestandtheil einer zu erstellenden schweizerischen Ost-West-Bahn;

Nach vernommenem Bericht unserer in Sachen aufgestellten Kommission;

beschließen:

Den obgenannten Herren sei zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die nachgesuchte Konzeßion unter folgenden Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine Eisenbahn von Luzern — und zwar einstweilen vom Rankhofe an — durch das Roththal an die Kantonsgrenze gegen Zürich zu erstellen.

Jedoch soll der Bau bis zur Stadt Luzern spätestens bis zum Jahr 1863 erfolgen.

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 und ununterbrochenem Betriebe erhalten.

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

Art. 3. Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Bern. Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Luzern nimmt sie Domizil in der Stadt Luzern, in deren letztem Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist. Für dingliche Klagen gilt das Forum der belegen Sache.

Ueberdies bestellt die Gesellschaft im Kanton Luzern einen Bevollmächtigten, der sie in rechtlichen Angelegenheiten vertritt.

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage an der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von dem im Art. 36 oder 38 vorgesehenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

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

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

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

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession die Erdarbeiten der Bahn auf dem hiesigen Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist von der Regierung als erloschen erklärt werden kann.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei der gegenwärtigen Bundesversammlung einzuholen.

Art. 7. Nach Beginn der Erdarbeiten soll der Bau ohne Unterbrechung und in der Weise fortgeführt werden, daß die Vollendung dieser Bahnstrecke und die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf derselben längstens 22 Monate nach der Bundesgenehmigung stattfindet.

Sollte die gegenwärtige finanzielle Kriss oder andere erhebliche Gründe eine weitere Verzögerung nothwendig machen, so kann der Große Rath den Termin für den Beginn und die Vollendung des Bahnbaues angemessen verlängern.

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 Anlage der Bahnhöfe und die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rathe das Entscheidungsgerecht zu.

Zur Verwendung bei den Bau- und sonstigen Arbeiten der Bahn sollen die kantonsangehörigen Arbeiter vorzugsweise Berücksichtigung finden.

Art. 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, Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- 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.

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

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

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnenleitungen 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 der Bahningenieurs vorgenommen werden. Diesfalls 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, wo 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 in Zukunft 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 diesfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen. Erkennt die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Herstellung einer zweispurigen Bahn nicht an, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht nach Art. 36.

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 Verkehre 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 Katastralplan derselben mit kontradiktorischer Beiziehung der betreffenden Gemeindsbehörden aufnehmen, und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern 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.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ihre Statuten in das hierseitige Staatsarchiv niederlegen und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung des Unternehmens übertragen wird.

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

Art. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem 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 sogleich abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzulehren.

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

Das Nämlliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind.

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glazen geschlossen.

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

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

Sollte die Einführung einer vierten Wagenklasse als ein Bedürfniß sich erweisen, so kann dieselbe jeweilen durch die Regierung gestattet werden.

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

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Jeder Personenzug soll eine hinlängliche Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

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

T a r i f.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse	Fr. 0,50
" zweiter " 	" 0,35
" dritter " 	" 0,25

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

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

V i e h.	per Stunde.
Pferde und Maultiere	Fr. 0,80
Ochsen, Kühe und Stiere, vom Stück	" 0,40
Kälber, Schweine und Hunde	" 0,15
Schafe und Ziegen	" 0,10

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

W a a r e n.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner bezahlen soll.

Die Waarentarife sind der Regierung zur Einsicht vorzulegen.

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

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

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werthe von 4 Cent. per Fr. 1000 Per Stunde.

Als Minimum des Gewichtes, resp. des Werthes, werden berechnet: $\frac{3}{2}$ Zentner resp. 500 Franken; als Minimum der Distanz: $\frac{1}{2}$ Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Taxe.

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

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

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

Art. 22. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn 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 vorbehalten, im Einverständnisse mit der Regierung den obigen Tarif zu erhöhen.

Art. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transportes der Reisenden soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarentransporte zur niedrigen Taxe sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt bewilligt werden.

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

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

Art. 24. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transporte übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen 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, der der Genehmigung der Regierung zu unterlegen ist.

Art. 25. 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. 26. Jede Aenderung am Tarife oder an den Transportreglementen soll 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 indes keine Anwendung mit Hinsicht auf sogenannte Vergünstigungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

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

Wenn die Errichtung von fahrenden Postbüreaux 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, vermittelt Omnibusdiensten die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der jeweiligen bestehenden bundesgesetzlichen Vorschriften.

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

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

Jedoch haben die Eidgenossenschaft oder der Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

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

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure besichtigen 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 einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 5.)

Art. 30. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen von 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 beauftragenden Bahnbeamten, 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 wieder entlassen werden.

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

Art. 31. Die Regierung wird, vorbehalten der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

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

Die Gesellschaft hat der Staatspolizei für Ausübung des Polizeidienstes nöthigenfalls Zutritt in die Bahnhofgebäude zu gestatten.

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

Art. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifansätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

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

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerber zugesichert sein.

Die Regierung verpflichtet sich, während 30 Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung wie die durch gegenwärtigen Akt bestimmte zu konzessioniren, noch eine solche selbst zu bauen.

Art. 33. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb der Bahn weder in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

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

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

Art. 34. Dem Bundesrathe ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll.

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

Art. 35. Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut dem Bundesgesetz vom Militärdienste 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. 36. 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 Obmannes 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. 37. 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 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 bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b. im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die 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, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 38. Die vorstehend (Art. 37) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweizerische Ost-West-Bahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Artikel 36 und 37.

Art. 39. 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. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weitersziehung.

Art. 40. Zur Sicherung für die durch diese Konzession dem Kantone gegenüber eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft der Regierung eine Realkaution von 60,000 Fr. entweder in Baarschaft oder

in annehmbaren Werthpapieren; im erstern Fall ist selbige zu 3 % zu verzinzen.

Dieselbe soll innert drei Monaten nach Ratifikation der Konzessionsakte durch die Bundesbehörde erlegt werden, ansonst der Große Rath die Konzession als erloschen erklären kann.

Die deponirte Kaution soll zurückgegeben werden, sobald die Gesellschaft sich ausweist, im Kanton Luzern das Vierfache der Kautionssumme für die Anlage der Bahn verwendet zu haben. Nach Herausgabe der Kaution bleibt der Regierung ein gleicher Betrag auf dem im Kanton Luzern liegenden Vermögen der Gesellschaft versichert.

Die Kaution dient zur Sicherung aller von der Gesellschaft im Kanton übernommenen Verpflichtungen und fällt ohne Weiters dem Staate anheim, wenn die Gesellschaft ihren Verpflichtungen innert der durch Art. 1, 6 und 7 bestimmten oder durch die Regierung resp. Großen Rath allfällig verlängerten Frist nicht nachkömmt. — Im Falle jedoch die im Art. 7 enthaltene Verpflichtung erweislichermaßen nicht aus Nachlässigkeit der Gesellschaft, sondern aus Gründen höherer Gewalt unerfüllt geblieben wäre, entscheidet über den Anheimfall der Kaution an den Staat das im vorhergehenden Artikel 38 vorgesehene Schiedsgericht.

Art. 41. Die Gesellschaft verpflichtet sich überhin, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um die durch gegenwärtigen Akt konzedirte Bahnstrecke herzustellen. Im Falle der geforderte Ausweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, so kann der Regierungsrath die Konzession als erloschen erklären.

Art. 42. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten, oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, sollen solche auch für den hierseitigen Kanton und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

Art. 43. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, sie sei denn durch die gesetzgebende Behörde des Kantons Luzern dazu ermächtigt worden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtiger Akt in Doppel ausgefertigt, mit den Unterschriften und dem Siegel des Standes Luzern, sowie mit den Unterschriften der Konzessionäre versehen und beiden Theilen urschriftlich zugestellt worden.

So beschlossen, Luzern, den 10. Dezember 1857.

Die Konzessionäre:

Fried. Schmid von Bern.
Dr. B. Sildebrand in Bern.
G. Wildbolz, Notar in Bern.
Jos. Banz, Grobrath in Entlebuch.
Fridol. Uregger, Grobrath in Schüpfheim.
Ant. Brun, Arzt in Entlebuch.

Der Vize-Präsident:

J. Winkler.
 Namens des Großen Rathes,
 Die Sekretäre, Mitglieder desselben:
A. Bontwyl.
B. Huber.

Aus den Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung.

Die außerordentliche Session der Bundesversammlung wurde am 23. Dezember 1857 geschlossen, und die Präsidenten beider Rätthe hielten angemessene Schlussreden.

Der Präsident des Nationalrathes sprach Folgendes:

Meine Herren Nationalrätthe!
 Hochgeachtete Herren Kollegen!

Wir sind beim Schlusse der gegenwärtigen Bundesversammlung angekommen.

Es verbleiben auf ihren Traktanden als unerlediget noch zurück: Die beiden Rekurse der Regierungen von Schaffhausen und Waadt in Ehesachen; der Rekurs des evangelischen Schulrathes in St. Gallen; und die beiden Vorstellungen von Mitgliedern der Großen Rätthe von Luzern und St. Gallen. Das Besoldungsgesetz harret nur noch beim Ständerathe auf seine endgültige Erledigung. Gerne hat der Nationalrath bei seinen dahierigen Schlussnahmen den Forderungen der Gerechtigkeit nach Maßgabe der Verhältnisse Rechnung getragen.

Unter den Geschäften, welche die dormalige Bundesversammlung erledigte, nahmen die verfassungsmäßigen Wahlen, der von dem Kanton Waadt erhobene Kompetenzkonflikt, und endlich das vereinigte Gesuch der Regierung von Freiburg und der Drongefellschaft um ein zwanzigjähriges Privilegium für die Dronlinie die wichtigste Stelle ein.

Mit den Wahlen hat die Versammlung die bisherige Haltung der exekutiven und richterlichen Bundesgewalt auf's Ehrenvollste sanktionirt. Mit der Beseitigung des Kompetenzkonfliktes hat sie zugleich die Autorität des Bundes gewahrt und einem hochachtbaren Bundesgliede die freundeidgenössische Hand zur Vermittlung mit dem Besze geboten. Durch die fast einstimmige Ablehnung des nachgesuchten Privilegiums endlich hat sie erklärt, daß der Bund der Eidgenossen eine Wahrheit sei, und daß das von seinen obersten Behörden einmal gegebene Wort auch heute noch, wie in den Tagen der Väter, das Pfand unserer Nationalehre in sich schließt, gegen Jedermann, wer er sei.

Die Bundesversammlung darf mit Beruhigung auf ihre dahierigen Entscheidungen zurückblicken. Wir sind zu der Hoffnung berechtigt, daß diese ihre Beschlüsse mit der gleichen Loyalität wer en aufgenommen werden, mit welcher sie gefaßt wurden. Dann werden sie nicht nur für die betreffenden Bundesglieder, sondern für die gesammte Eidgenossenschaft von Segen sein.

Meine Herren Nationalrätthe!

Wenn nicht ein unvorhergesehenes Ereigniß, was Gott verhüte, uns außerordentlich zusammenruft, so werden wir mit der gegenwärtigen Sitzung von diesem, uns so traulich gewordenen Lokale für immer Abschied nehmen, und uns das nächste Mal im neuen Bundesrathshause wiedersehen.

Reiche und schöne Erinnerungen knüpfen sich an diesen alten Saal. Die Nachwelt wird ihn die Wiege der neuen eidgenössischen Gesetzgebung nennen. Die Zukunft wird in ihm den Zeugen verehren, der in den Tagen großer Gefahr die Vertreter der Nation einmützig, wie diese selbst es war, für die Vertheidigung des bedrohten Vaterlandes, um den greisen Befehlshaber seiner Armee versammelt, sich erheben sah.

Die Geschichte wird es sagen: Die Blicke Europas waren in jenen Tagen auf diese Stätte gerichtet; damals wurden von hier aus die Völker mit Sympathie für die Sache der Freiheit und mit Hochachtung für den Namen der Eidgenossen erfüllt.

Mögen unsere getreuen, lieben Eidgenossen von Bern unter dem Kranze der Wappenschilder ihrer Bundesbrüder nunmehr noch einzig in demselben tagen, und ihre Rathschläge und Beschlüsse, wie bisher, ihrem Kantone und dem gesammten Vaterlande stets zur Ehre und zur Wohlfahrt gereichen!

Schließlich, meine Herren Nationalrätthe, habe ich gegen Sie noch eine angenehme Pflicht zu erfüllen. — Empfangen Sie meinen besten Dank für die wohlwollende Rücksicht, mit der Sie mir die Leitung Ihrer Verhandlungen so freundlich erleichterten!

Ich wünsche Ihnen eine glückliche Heimreise, ein frühliches Wiedersehen der Ihrigen, und bringe Ihnen gleichzeitig meine besten Segenswünsche zum nahen Jahreswechsel dar, womit ich die Ehre habe, die gegenwärtige Session des schweizerischen Nationalrathes zu schließen.

Der Präsident des Ständerathes entließ die Versammlung mit folgenden Worten :

Meine Herren Ständeräthe!

Nachdem die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft ihre Verhandlungen geschlossen haben, können wir wieder in unsere Kantone zurückkehren. Es geschieht mit andern Gefühlen, als diejenigen waren, mit denen wir am Ende des vorigen Jahres aus der Bundesstadt abreisten. Damals flossen alle Gedanken in dem einen zusammen, den der Gefahr, die dem Vaterlande drohte; alles Streben in dem einen, mit Gut und Blut für das Vaterland einzustehen. In Folge der glücklichen Wendung, welche die damaligen Verwicklungen im Laufe dieses Jahres genommen haben, konnten wir wiederum unsere Aufmerksamkeit ungestört der Fortbildung der innern Verhältnisse unseres Vaterlandes zuwenden.

Nachdem die dritte Amtsperiode unserer obersten Bundesbehörden abgelaufen, hat die Bundesversammlung durch die Wiederwahl der bisherigen Mitglieder des Bundesrathes demselben einen erneuten Beweis gegeben, daß sie ihr fortwährendes Zutrauen besitzen; und wir dürfen wohl mit allem Grunde annehmen, daß die Vertreter des Schweizervolkes hiebei den Gesinnungen und Wünschen der großen Mehrheit ihrer Kommittenten entsprochen haben. Eben so bürgt uns der Charakter und die Ehrenhaftigkeit derjenigen Männer, die an das Bundesgericht gewählt worden sind, daß das köstlichste Kleinod eines Staates, unparteiische Handhabung der Rechtspflege, uns wohlbewahrt erhalten bleiben werde.

Der Eisenbahnkonflikt, der Sie schon in mehrern frühern Versammlungen beschäftigte, hat auch in der jezigen Sitzung wieder zu längern Verhandlungen Anlaß gegeben, und wichtige Entscheide hervorgerufen. Hoffen wir, daß es altschweizerischer Biederkeit und Klugheit gelingen werde, auch aus diesen Verwicklungen sich herauszufinden; denn mit Wehmuth müßte es jeden Vaterlandsfreund erfüllen, wenn die Eisenbahnen, diese wichtigsten Verkehrsmittel der Neuzeit, sie, die den Zweck haben sollten, die verschiedenen Völkerschaften unseres Vaterlandes einander näher zu bringen, für die Zukunft zu einer fortwährenden Quelle der Zwietracht und der Uneinigkeit werden sollten.

So kehren Sie denn, meine Herren Kollegen, wohlbehalten in Ihre Kantone zurück; und wenn Sie dort wieder mit Ihren Einsichten und Kräften für das Wohl der engern Gemeinschaft wirken, so verlieren Sie dabei nie das größere gemeinsame Vaterland, dessen Interessen Sie hierzu wahren hatten, aus den Augen. Wer dieses mit wahrer Liebe umfaßt, der nimmt auch an Freud und Leid aller einzelnen Glieder desselben Antheil, und trägt billige und gerechte Rücksicht für das, was ihnen frommt.

Ich erkläre die außerordentliche Wintersitzung des Ständeraths für geschlossen.

B e r i c h t i g u n g .

Man lese auf Seite 527 hiervor, Zeile 1, oben: Bundesversammlung statt Bundesrath.

Konzessionsakt des Standes Luzern über den Bau einer Eisenbahn von Luzern nach der Kantonsgrenze in der Richtung nach Zürich. (Vom 10. Dezember 1857.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	70
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1857
Date	
Data	
Seite	591-605
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 391

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.