

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang IV. Band III.

N^{ro}. 41.

Samstag, den 21. August 1852.

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1852 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzufenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Entwurf

eines

Vertrags mit dem Großherzogthum Baden, betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet.

(Vom 27. Juli 1852.)

Ueber die Fortsetzung der großherzoglich-badischen, von Mannheim nach der Schweizergränze ziehenden Eisenbahn, nach der Stadt Basel, so wie über deren weitere Fortsetzung von Basel aufwärts nach dem Bodensee über schweizerische Gebietstheile, sind die von den beiderseitigen Regierungen ernannten Kommissarien und zwar

für das Großherzogthum Baden:

Freiherr Chr. von Berckheim, großh. Minister-Resident
bei der schweizerischen Eidgenossenschaft;

für die schweizerische Eidgenossenschaft:

Herr Nationalrath A. Bischoff,

über folgende Vertragsbestimmungen übereingekommen:

Art. 1. Die schweizerische Eidgenossenschaft, unter aus-

drücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte, so wie derjenigen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, überläßt dem Großherzogthum Baden den Bau der Eisenbahn durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, in der Weise, daß dieselbe in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde.

Art. 2. Die großherzoglich-badische Regierung verpflichtet sich, die Vorarbeiten zur Ausführung des Baues, sogleich nach Genehmigung dieses Vertrages und nach voraus erfolgter Verständigung mit den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen vorzunehmen und den Bau selbst, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, von Salsingen bis Basel innerhalb drei Jahren nach Genehmigung dieses Vertrages auf ihre Kosten ausführen zu lassen.

Rücksichtlich der Fortsetzung der Bahn nach Waldshut, so wie bezüglich auf den Weiterbau von da nach dem Bodensee, den sich die großherzogliche Regierung durch den Kanton Schaffhausen zu führen verpflichtet, ist dieselbe an keine Frist gebunden, unter der Bedingung jedoch, daß der schweizerischen Eidgenossenschaft das Recht zustehen soll, nach Ablauf von 15 Jahren von der Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages an, hinsichtlich derjenigen über schweizerisches Gebiet führenden Bahnstrecken, auf welchen der Bahnbau noch nicht begonnen hat, die Bestimmungen der gegenwärtigen Uebereinkunft außer Kraft zu erklären.

Art. 3. Ueber die Zugerichtung, die Lage der Bahnhöfe, über die gesammte Anlage und Beschaffenheit der Bahn, so weit dabei schweizerisches Gebiet berührt wird, so wie über die etwaigen Leistungen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, wird sich die großherzoglich-badische Regierung mit den dabei betheiligten Kantons-

regierungen von Basel-Stadt und Schaffhausen, vorbehalten der Genehmigung des Bundesrathes, verständigen.

Bei dieser Verständigung sollen übrigens Baugrundsätze, welche die großherzogliche Regierung in Baden durchführt, in der Schweiz nicht ausgeschlossen werden.

Art. 4. Die Bestimmung der Spurweite wird der großherzoglich-badischen Regierung vorbehalten.

Art. 5. Den betreffenden Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Schaffhausen steht es zu, die Bauausführung des auf schweizerischem Gebiet gelegenen Theils der Bahn in sicherheitspolizeilicher Beziehung und hinsichtlich der Einhaltung der vereinbarten Grundsätze und Pläne beaufsichtigen zu lassen.

Art. 6. Wo die Bahn auf schweizerischem Gebiet bestehende Staats-, Vicinal- oder Gemarkungsstraßen kreuzt, wird die großherzogliche Baubehörde alle diejenigen Maßregeln treffen, welche erforderlich sind, um den Verkehr gegen jede Unterbrechung durch die Arbeiten an der Bahn sicher zu stellen, und die dießfälligen Kosten gleich allen andern, welche den Bahnbau betreffen, übernehmen.

Bevor die Verkehrslinien unterbrochen werden können, hat die schweizerische, beziehungsweise baseler oder schaffhauser technische Behörde zu untersuchen, ob die provisorischen Bauten für den Verkehr die erforderliche Sicherheit gewähren.

Art. 7. Nach vollendetem Bau wird die großherzoglich-badische Regierung eine detaillirte, rechnungsgemäße Nachweisung über die innerhalb des schweizerischen Gebiets, so wie auf die anstoßenden, in Art. 38 bezeichneten Bahnstrecken badischen Gebiets aufgewendeten Baukosten nebst einem vollständigen, das vermarktete Bahneigenthum und seine Zugehörden nachweisenden Plane dreifach aus-

fertigen lassen, und dem Bundesrathe zur Abgabe etwaiger Erinnerungen und zur Anerkennung mittheilen.

Ist diese Anerkennung beiderseits erfolgt, so wird von jedem der kontrahirenden Theile, so wie von der betreffenden Kantonsregierung eine Ausfertigung in Verwahr genommen.

Für den Fall, daß der schweizerische Bundesrath gegen vorgebrachte Nachweisung Erinnerungen zu machen haben sollte, so sind dieselben längstens innerhalb drei Monaten abzugeben.

Art. 8. Rücksichtlich der Erwerbung des zum Bau der Bahn und ihrer Zugehörden erforderlichen Grundbesizes haben die Bestimmungen des jeweils für schweizerische Eisenbahnen in Kraft bestehenden Bundesgesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privat-rechten, Anwendung zu finden.

Art. 9. Die schweizerische Eidgenossenschaft, unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte, so wie derjenigen der betreffenden Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, überläßt dem Großherzogthum Baden den unge-störten und unbehinderten Betrieb der auf schweizerischem Gebiete befindlichen Bahnstrecken. Die großherzogliche Bahnverwaltung hat daher gegen jede Verletzung der Bahn und ihrer Zugehörden, so wie gegen jede Störung des Betriebs oder Beeinträchtigung des hierzu aufgestellten Personals Anspruch auf unverweilten gesetzlichen Schutz der betreffenden schweizerischen Behörden.

Art. 10. Dagegen macht sich die großherzogliche Regierung verbindlich, auf den Bahnstrecken schweizerischen Gebiets den Betrieb ununterbrochen wie auf den zunächst gelegenen Strecken badischen Gebiets auf ihre Kosten ausüben zu lassen.

Art. 11. Die großherzoglich-badische Bahnverwaltung hat weder von der Erwerbung der Liegenschaften für die

Bahn und ihre Zugehörden, noch von deren Eigenthum, noch von dem Bahnbetriebe, und eben so wenig haben die Bahnangestellten irgend eine Abgabe an die schweizerische Bundesregierung zu entrichten.

Art. 12. Die schweizerische Eidgenossenschaft verzichtet auf den Bezug von Transitgebühren oder sonstigen Auflagen von Personen, Gütern und andern Gegenständen, die auf der Eisenbahn aus dem Großherzogthum Baden durch die Schweiz nach Baden befördert werden, so wie umgekehrt die großherzoglich badische Regierung ihrerseits, so weit ihre Stellung zu einem Zollverbande, jedoch ohne Uebernahme einer Entschädigungspflicht, solches zuläßt, auf jede Transitgebühr und Auflage von Personen, Gütern und andern Gegenständen, die aus der Schweiz über badisches Gebiet nach der Schweiz durch die Eisenbahn befördert werden, verzichtet.

Art. 13. Der großherzoglichen Bahnverwaltung ist überdieß unter Vorbehalt hinreichender zollamtlicher Kontrolle die zollfreie Einfuhr des Materials, das für die Herstellung der Bahn, so wie für deren Unterhalt und Betrieb erforderlich ist, auf schweizerisches Gebiet gestattet.

Wollen jedoch hierher gehörende Gegenstände in der Schweiz veräußert werden, so ist für dieselben der tarifgemäße Einfuhrzoll zu entrichten.

Art. 14. Gegenstände, welche auf der badischen Eisenbahn in die Schweiz eingehen, oder aus der Schweiz auf badische Bahnhöfe verbracht werden, unterliegen auf schweizerischem Gebiet keiner höheren Belastung an Brückengeld, Pflastergeld, Kaufhausgebühren und irgend welchen sonstigen Abgaben, als Gegenstände, welche auf irgend einer anderen Eisenbahn oder Straße in der Schweiz aus- und eingehen.

Art. 15. Die großherzogliche Bahnverwaltung verpflichtet sich, auf Schweizergebiet keine Waaren aufzunehmen oder

abzuladen, ohne daß die zollamtliche Abfertigung schweizerischer Seite nach Gesetz stattfinden könne; wogegen die schweizerische Zollverwaltung bei den Bahnhöfen von Basel, Waldshut und Schaffhausen Hauptzollstätten und bei anderen in der Schweiz gelegenen Haltpätzen Nebenzollstätten errichten wird.

Art. 16. Der eidgenössischen Zollverwaltung soll in den Bahnhöfen von Basel und Schaffhausen, behufs zollamtlicher Abfertigung ein passendes Lokal, jedoch ohne die innere Einrichtung, unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Etwaige weitere Anordnungen und Verabredungen zur Vereinfachung und beidseitiger Beschleunigung zollamtlicher Abfertigung in den Bahnhöfen zu Basel, Waldshut und Schaffhausen, bleiben gegenseitigem Einverständnis zwischen der großherzoglichen Regierung und dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 17. Der großherzoglichen Regierung ist der Transit der Postgegenstände durch die Eisenbahn über schweizerisches Gebiet von einem badischen Postbureau zum andern unentgeltlich gestattet.

Die großherzogliche Bahnverwaltung hat an die schweizerische Postverwaltung für den dem schweizerischen Postregale unterworfenen regelmäßigen Personentransport keine Entschädigung zu entrichten.

Nach Herstellung und begonnenem Betriebe der Eisenbahn von Basel bis nach Waldshut, beziehungsweise Schaffhausen, ist sie jedoch verpflichtet, ein schweizerisches Brieffelleisen von Basel nach Waldshut, von Waldshut nach Schaffhausen und umgekehrt im Gesamtgewichte von einem Zollentner des Tags, nebst einem Kondukteur auf einem Plaze dritter Klasse, unentgeltlich zu transportiren, auch auf Verlangen der schweizerischen Postver-

waltung gegen Vergütung von 35 fr. per Meile einen ganzen oder gegen Vergütung von 20 fr. per Meile, einen halben vierräderigen Pakwagen anzuweisen.

Art. 18. Für diejenigen Postgegenstände, welche von einem badischen Bureau auf ein schweizerisches Bureau und umgekehrt befördert werden, soll die gleiche Abrechnung stattfinden, wie dieß für den gewöhnlichen Posttransport von einem Gebiete auf das andere vertragsmäßig ausbedungen ist.

Art. 19. Im Uebrigen behält sich die schweizerische Eidgenossenschaft alle auf das Postregal bezüglichen Rechte im Bereiche ihres Gebietes vor. Demnach ist der Transport von Briefen, Mustern, Zeitungen, Geld und Paketen jeder Art, welche das Gewicht von 10 Pfund nicht übersteigen, im schweizerischen Gebiete nicht anders zulässig, als in unmittelbarer Verbindung mit der schweizerischen Postverwaltung, oder in Gemäßheit eines später zwischen beiden Regierungen zu treffenden Einverständnisses.

Sonstige allfällig wünschenswerthe nähere Bestimmungen über die Postverhältnisse bleiben auf weitere Verhandlungen ausgesetzt.

Die Einrichtung von badischen Postbureaux in den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnhöfen soll dadurch nicht ausgeschlossen sein. Der Dienstverkehr derselben hat sich jedoch, mit Ausschluß aller unmittelbaren Annahme und Abgabe von Postsendungen lediglich auf die Umpedition weiter hergekommener und weiter gehender Sendungen zu beschränken.

Art. 20. In den Bahnhöfen von Basel und Schaffhausen ist der schweizerischen Postverwaltung ein geeignetes Bureau und ein angemessener Gepätraum für Brief- und Fahrpoststücke, so wie für diejenigen Personen, die mit der Post weiter reisen wollen, unentgeltlich, jedoch ohne die innere Einrichtung, anzuweisen.

Art. 21. Die großherzoglich-badische Regierung verpflichtet sich, ihre Behörden anzuhalten, daß die auf schweizerischem Gebiete liegenden Bahnstrecken mit gleicher Sorgfalt gebaut, fortwährend unterhalten und betrieben werden, wie die Bahn auf badischem Gebiete.

Art. 22. Sollten die Eidgenossenschaft oder die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen die Ausführung von öffentlichen Werken anordnen oder genehmigen, welche die projektirte Eisenbahn kreuzen, so kann die großherzoglich-badische Regierung keine Einsprache dagegen erheben. Es sollen aber alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit durch solche Anlagen weder der Betrieb der Eisenbahn gehindert werde, noch ein Aufwand der Betriebsverwaltung daraus erwachse.

Die für die neuen Uebergänge erforderlichen Wärter hat jedoch die großherzogliche Regierung auf ihre Kosten anzustellen.

Art. 23. Für alle innerhalb des schweizerischen Gebiets auf der Bahn und ihren Zugehörden vorkommenden, so wie für die, die Sicherheit des Betriebs auf derselben gefährdenden Vergehen und Verbrechen gelten die Gesetze und Verordnungen des betreffenden Kantons, wie diese überhaupt, so weit sie sicherheitspolizeiliche Vorkehrungen betreffen, auf der Bahn innerhalb des schweizerischen Gebiets überall Anwendung finden; auch sind für alle auf der fraglichen Bahnstrecke begangenen Vergehen und Verbrechen, die ordentlichen Schweizerpolizeibehörden und Gerichte zuständig.

Art. 24. Die Handhabung der Bahnpolizei auf schweizerischem Gebiete wird von den Angestellten der Bahnverwaltung ausgeübt. Die dienstlichen Anzeigen derselben haben die gleiche Glaubwürdigkeit, wie diejenigen der schweizerischen Polizeiangestellten.

Art. 25. Die großherzogliche Bahnverwaltung wird den Kantonsregierungen die für die Bahn bestehenden Bahnpolizeivorschriften zur etwa nöthigen Publikation mittheilen, und wenn deren Inhalt den Kantonsregierungen zu Erinnerungen Anlaß geben sollte, wird man sich über zweckmäßige Modifikationen verständigen.

Art. 26. Den schweizerischen Beamten und Angestellten steht in Ausübung ihres Dienstes der Eintritt in die Bahnhöfe, die Stationsgebäude und die Bahnwartshäuser jederzeit offen.

Auch steht der Bundesregierung, so wie den betreffenden Kantonen, zur Wahrung ihrer vertragsmäßigen Rechte zu, nach Gutfinden Beamte aufzustellen, ohne daß jedoch denselben irgend eine den Betrieb betreffende Anordnung zustände.

In diesem Falle wird die großherzogliche Bahnverwaltung denselben in den Bahnhöfen von Basel und Schaffhausen ein eigenes passendes Lokal anweisen.

Art. 27. Wird die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des schweizerischen Gebiets angestellten Eisenbahnbediensteten wegen Vergehen oder Verbrechen von schweizerischen Behörden verfügt, so wird hierbei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und die zunächst vorgesetzte Eisenbahnbehörde sogleich von der Verhaftung in Kenntniß gesetzt werden.

Art. 28. Die großherzogliche Bahnverwaltung wird bei Besetzung der Dienste für den Betrieb der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnstrecken auch auf Anstellung schweizerischer Angehörigen Bedacht nehmen, und die Bahnwärter, so wie die übrigen niedern Bediensteten auf schweizerischem Gebiete vorzugsweise aus Schweizern bestellen.

Alle auf schweizerischem Gebiete stationirten Angestellten der großherzoglichen Eisenbahnverwaltung haben sich in ihrer Eigenschaft bei der betreffenden Kantonsbehörde zu melden.

Sollte die schweizerische Regierung den Wunsch äußern, daß ein auf schweizerischem Gebiete Angestellter wieder entfernt werde, so wird die großherzogliche Regierung diesen Wunsch möglichst berücksichtigen, so wie sich umgekehrt die schweizerische Regierung verbindlich macht, auf einen ähnlichen Wunsch der großherzoglichen Regierung um Entfernung eines etwa auf badischem Gebiet angestellt werdenden schweizerischen Aufsichts- oder Zollbeamten die geeignete Rücksicht zu nehmen.

Art. 29. Die Fahrpreise, so wie die Lägergebühren sollen auf den durch schweizerisches Gebiet fahrenden Bahnstrecken nicht höher gestellt werden, als überhaupt auf der ganzen Bahnlinie zwischen Basel und Waldshut, beziehungsweise Konstanz, gleichviel wo die Personen und Waaren auf der badischen Bahn ein- oder ausgehen.

Von den Tarifen und Fahrtenplänen wird die Bahnverwaltung dem Bundesrathe und den betreffenden Kantonsregierungen t h u n l i c h s t beschleunigte Mittheilung machen, um etwaige Bemerkungen obgenannter Behörden w o m ö g l i c h zu vernehmen und in Berücksichtigung zu ziehen.

Art. 30. Die großherzogliche Bahnverwaltung wird für den Transport von Gütern aus und nach schweizerischen Bahnhöfen Niemanden, weder in den Tarifen, noch sonst einen Vorzug einräumen, der nicht unter denselben Umständen jedem Andern eingeräumt würde, in so lange die gleiche Bestimmung auch für alle übrigen in Basel, Waldshut und Schaffhausen ausmündenden Bahnen schweizerischer Seite beobachtet wird.

Art. 31. Die großherzogliche Bahnverwaltung wird durch Mittheilung periodischer Auszüge aus ihren Büchern dem Bundesrathe, so wie den Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Schaffhausen, von dem Transportverkehr von Personen, Gütern und andern Gegenständen auf den schweizerischen Gebietsstrecken Kenntniß geben.

Art. 32. Die Eisenbahn von Haltingen nach dem Bodensee kann zum Transport von deutschen Bundes- truppen von badischem Gebiet über schweizerisches Territorium, nach badischem Gebiet, so wie von eidgenössischen Truppen von schweizerischem Gebiet über badisches Territorium nach schweizerischem Gebiet, jeweils unter folgenden Bestimmungen benützt werden :

- a. Die betreffende Kreis- oder Kantonsregierung, durch deren Gebiet der Durchgang stattfinden soll, muß in der Regel 24 Stunden, in dringenden Fällen aber, wo thunlich, mindestens 6 Stunden vorher davon in Kenntniß gesetzt werden.
- b. Die Bahnzüge, mit welchen Truppen befördert werden, haben ohne Anhalten durch das resp. fremde Gebiet durchzugehen, und es sollen mit einem Zuge nicht mehr als 1000 Mann oder eine Batterie Artillerie nebst Bedefung von einer Kompagnie oder Schwadron befördert werden.
- c. Beide Kontrahenten behalten sich überdies vor, solche Truppentransporte auf ihrem resp. Gebiet gutfindenden Falls durch einen Kommissär begleiten zu lassen.

Ein gleiches Recht ist den betreffenden Kantonsregierungen vorbehalten.

- d. Die Truppen haben das fremde Gebiet mit ungeladenem Gewehr, abgelegter Munition, ohne auf- gepflanztes Bajonett, fliegende Fahnen und klingendem Spiel zu passiren.

- e. Einzelne Militärs und Abtheilungen von nicht mehr als 30 Mann können mit jedem Zug ohne weitere Anzeige befördert werden.
- f. Die Taxen, welche schweizerischer Seits für Truppentransport zu entrichten sind, sollen in gleicher Weise wie für deutsche Bundestruppen berechnet werden.

Der Transport von Truppen über die Bahnstrecken auf schweizerischem, beziehungsweise großherzoglichem Gebiete kann von der schweizerischen in gleicher Weise wie von der großherzoglichen Regierung untersagt werden, wenn dadurch die Neutralität der Schweiz, oder des Großherzogthums Baden gefährdet würde.

Art. 33. Der Bundesrath, beziehungsweise die betreffenden Kantonsregierungen, haben das Recht, den Ausgang und Eingang der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnhöfe und Haltpunkte in denjenigen Fällen für das Publikum abzuschließen, wo dieß aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten im öffentlichen Interesse als geboten erscheint, ohne hiefür Entschädigung leisten zu müssen.

Unter derselben Voraussetzung ist auch die großherzogliche Regierung befugt, ihre Bahnhöfe und Haltpunkte auf Schweizergebiet nach Außen abzusperren und sich auf die unmittelbare Durchfuhr durch schweizerisches Gebiet zu beschränken.

Art. 34. Die großherzoglich-badische Regierung erhält das Recht, zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesenthals mit Weil, eine Straße auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen.

Die näheren Studien des Terrains, und zwar mit möglichster Berücksichtigung des Bedürfnisses der Gemeinde Niehen für Verbindung mit dem ihr gegenüberliegenden

Wiesenufer, sollen über den Zug dieser Straße entscheiden, auch soll der Bauplan der Regierung des Kantons Basel zur Genehmigung mitgetheilt werden.

Die großherzogliche Regierung führt den Bau dieser Straße und der dazu erforderlichen Brücke über den Wiesensfluß, welche auf schweizerisches Territorium zu legen ist, ganz auf ihre Kosten aus.

Die auf baslerisches Gebiet fallende Straßenstrecke wird sofort, sammt der Brücke, Eigenthum der Kantonsregierung, welche dagegen verpflichtet ist, badischen Einwohnern deren unentgeltliche Benützung zu gestatten.

Die Verständigung über die Unterhaltungspflicht der genannten Straße und Brücke bleibt der großherzoglichen Regierung und der Regierung des Kantons Basel vorbehalten.

Art. 35. Sollte die großherzoglich-badische Regierung eine Zweigbahn nach Lörrach über baslerisches Gebiet zu führen wünschen, so wird ihr dieß auf ihre Kosten und unter Verpflichtung, einen Haltpunkt in Niehen zu errichten, gestattet.

Wenn bei Anlage einer solchen Zweigbahn die in dem Art. 34 bestimmte Verbindungsstraße ganz oder theilweise zur Eisenbahn verwendet werden muß, so soll nach Bedarf die Straße und Brücke unentgeltlich wieder an die großherzogliche Regierung abgetreten werden.

Art. 36. Alle Bestimmungen, welche in gegenwärtigem Vertrage über die durch schweizerisches Gebiet führende Strecke der großherzoglichen Rheinthalbahn vereinbart worden sind, mit Ausnahme von den Art. 2 und 29, sollen auch für den im 35sten Artikel vorgesehenen Schienenweg und für die in dem 34sten Artikel behandelte Verbindungsstraße, so weit sie Anwendung finden können, Geltung haben.

Art. 37. Ueber Herstellung von Schienenwegen zu zweckdienlicher Verbindung der badischen Bahnhöfe in Klein-Basel, Waldshut, Schaffhausen mit andern benachbarten Bahnhöfen schweizerischer Bahnen, werden seiner Zeit die großherzogliche Regierung und der schweizerische Bundesrath sich zu thunlichster Förderung verständigen, auch in Ermanglung des Staatsbaues schweizerischer Seite etwaige zu solchen Unternehmungen erbötige Privatgesellschaften möglichst berücksichtigen.

Art. 38. Der schweizerischen Bundesregierung, so wie den betreffenden Kantonsregierungen, bleibt das Recht vorbehalten, das Eigenthum und den Selbstbetrieb einer oder sämmtlicher auf ihrem Gebiet befindlichen Bahnstrecken nach vorausgegangener fünfjähriger Kündigung, jedoch keinesfalls vor Ablauf eines fünfundzwanzigjährigen Betriebs, an sich zu ziehen.

Machen sie von diesem Rechte Gebrauch, so wird der rücklaufende Theil der großherzoglichen Regierung sämmtliche auf jene Bahnstrecken nach dem früher erwähnten Kostennachweis verwendeten Anlagekosten nach alleinigem Abzug des Minderwerths der einer Abnützung oder Fäulniß unterworfenen Theile ersetzen, und zwar in fünf auf einander folgenden Jahresraten, deren erste ein Jahr nach erfolgter Kündigung zu entrichten ist.

Die Entschädigung für die an baslerisches Gebiet anstoßenden badischen Bahnstrecken von Haltungen bis zur Landesgränze, und von der Landesgränze beim Grenzacher-Horn bis in die Nähe von Rheinfelden, wird gleichfalls nach dem erwähnten Kostennachweis berechnet und in gleicher Weise zurückvergütet werden, unter Abzug jedoch des dannzumaligen Veräußerungserlöses des der großherzoglichen Regierung verbleibenden Bahngbietes und Baumaterials. Diejenige Entschädigung,

welche der großherzoglichen Regierung bei einem vereinbarten Rückkauf der über Schaffhauser-Gebiet führenden Bahnstrecke zu leisten sein wird, bleibt, da es als unausführbar erscheint, die Bahnstrecke ober- und unterhalb Schaffhausen auf ausschließlich badischem Gebiet in Verbindung zu setzen, besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Art. 39. Die großherzogliche Regierung verpflichtet sich, ihre elektromagnetische Telegraphenverbindung auch auf jene Theile der Bahn auszudehnen, welche auf schweizerischem Gebiete liegen, wodurch es möglich wird, eine unmittelbare Verbindung mit den schweizerischer Seite zu errichtenden Telegraphenlinien herzustellen und Depeschen, welche mit denselben eintreffen, in der Richtung der badischen Leitung und umgekehrt weiter zu befördern.

Das Nähere über gegenseitige Benützung der Telegraphen wird späterer Verständigung vorbehalten.

Für den eigenen inneren Dienstverkehr der großherzoglichen Regierung können in den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Bahnhöfen Telegraphenbüreaux eingerichtet werden, welche sich jedoch in gleicher Weise, wie es im Art. 19 für die badischen Postbüreaux in den auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnhöfen festgesetzt wurde, aller unmittelbaren Annahme und Abgabe von Depeschen zu enthalten haben.

Art. 40. Für Anlage und Betrieb der Eisenbahn auf schweizerischem Boden und alles darauf Bezug habende, ist die Eisenbahnverwaltung den schweizerischen, sowol richterlichen als sonstigen Behörden, nach Maßgabe der Geseze und Verordnungen unterworfen.

Zu diesem Ende können richterliche und sonstige Notifikationen und Anzeigen der Bahnverwaltung in den

Bahnhöfen zu Basel und Schaffhausen gültig zugestellt werden.

Art. 41. Ueber etwaige Streitigkeiten, welche zwischen den kontrahirenden Theilen über die Auslegung oder Anwendung des gegenwärtigen Vertrags entstehen, entscheidet ein Schiedsgericht, zu welchem beiderseits je zwei Schiedsrichter berufen werden, die zusammen einen Obmann wählen.

Art. 42. Der gegenwärtige Vertrag soll in dem Falle als ungültig und wirkungslos betrachtet werden, wenn derselbe die schweizerischer Seits vorbehaltene Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung binnen vier Wochen nicht erhalten sollte.

Art. 43. Gegenwärtiger Vertrag soll Sr. Königl. Hoheit dem Regenten von Baden und dem schweizerischen Bundesrath zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Auswechslung der Ratifikationsurkunde soll, sobald als möglich, jedenfalls vor Ablauf von sechs Wochen von heute an, stattfinden. Der Vollzug des Vertrags soll beginnen, sobald die Zustimmung der schweizerischen Bundesversammlung erfolgt sein wird.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Insignel eigenhändig unterzeichnet.

Bern, den 27. Juli 1852.

L. S. Sign. Achilles Bischoff.

L. S. Sign. Freiherr von Werckheim.

Nachträgliche Erklärung

zu den Artikeln 29, 37 und 40.

Ad Art. 29. Die in dem Art. 29 ausgesprochene Gleichstellung der Fahrpreise und Lagergebühren soll auch in dem Sinne stattfinden, daß auf der ganzen Linie von Basel nach Waldshut, beziehungsweise Konstanz, und umgekehrt nicht einzelne Theile der Eisenbahn mit höhern Tarifen belegt werden dürfen als andere Theile derselben, gleichviel wo die Personen oder Waaren auf badischem oder schweizerischem Gebiete ein- oder ausgehen.

Ad Art. 37. In Gemäßheit dieses Artikels werden die beiden Kontrahenten namentlich auch einer Eisenbahnverbindung zwischen Baden und Waldshut, die in ihrer Kompetenz liegende Förderung und Unterstützung zu Theil werden lassen.

Ad Art. 40. Für die in diesem Artikel vorgesehenen Fälle wird die großherzogliche Bahnverwaltung, vorbehältlich der Bestimmungen des Art. 41, ihr Domizil in dem Bahnhofe zu Basel, beziehungsweise Schaffhausen nehmen.

Bern, den 11. August 1852.

Sign. **Achilles Bischoff.**

Sign. **Freiherr von Berckheim.**

Konzeßionsakt

von

Landammann und Kleinen Rath des Kantons St. Gallen, Namens des Staates an das bevollmächtigte Komite der Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der ersten Sektion einer Bodensee-Zürich-Eisenbahn, nämlich der Strecke von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wyl.

(Vom 14. Juni 1852.)

Wir Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen,

Auf das vom Komite der Aktiengesellschaft, welche sich am 27. Mai 1852 zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wyl im Rathhause der Stadt konstituiert hat, mittelst Zuschrift vom 4. Juni 1852 an uns gelangte Gesuch,

ertheilen hiemit,

Kraft Beschlusses des Großen Rathes vom 9. Juni l. J. der erwähnten Gesellschaft zur Erstellung und zum Betrieb der ersten Sektion einer Bodensee-Zürich-Eisenbahn, nämlich der Strecke von Rorschach über St. Gallen nach Wyl und eintretenden Falls bis zur Kantonsgrenze die nachgesuchte Konzeßion unter folgenden Bedingungen:

Artikel 1. Die Dauer der Konzeßion ist auf 99 nach einander folgende Jahre festgesetzt. Der Anfang dieser Dauer wird von dem Jahre an gerechnet, in welchem die Eröffnung und wirkliche Benutzung der Bahn auf St. Gallischem Gebiete in einer Länge von wenigstens drei Schweizerstunden stattfindet.

Art. 2. Der Aktiengesellschaft werden für alle Einrichtungen, die der Bau und die Benutzung der in Frage liegenden Eisenbahn nöthig machen, unter den gleichen Bedingungen die gleichen Rechte eingeräumt, die dem Staate nach dem jeweiligen geltenden Kanton St. Gallischen Gesetze über die Zwangsabtretung von Privatrediten zu öffentlichen Zwecken zustehen, so lange nicht die Eidgenossenschaft für die Erstellung schweizerischer Eisenbahnen das Bundesgesetz über Zwangsabtretung von Privatrediten zu öffentlichen Zwecken als allgemein verbindlich erklärt.

Die Befugniß der Aktiengesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden, so wie von Gebäulichkeiten oder andern Privatrediten zu fordern, erstreckt sich namentlich:

- a. Auf den für Erbauung und Unterhalt der Bahn (einfachen oder Doppelbahn) selbst nebst Seitengräben erforderlichen Grund und Boden;
- b. auf den Raum, welcher zur Gewinnung von Erde, Sand, Kies und Steinen, aller für die Bahn erforderlichen Materialien und zu den hiefür nöthigen Kommunikationen mit der Bahn und den Bauplätzen nöthig ist;
- c. auf den zu den Ausweichungen und Bahnkreuzungen nothwendigen Raum;
- d. auf den Grund und Boden für solche Anlagen, welche zu dem Zwecke, damit die Bahn als solche benutzt werden kann, nöthig und zugleich an eine bestimmte Stelle gebunden sind, als Zufahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe, Werkstätten, Aufseher- und Wärterhäuser, Wasser- und andere Vorrathstationen u. s. w.;

- e. auf Anlegung von Straßen, Wegen, Wasserleitungen, welche durch die Erstellung der Eisenbahn eine andere Richtung erhalten müssen.

Art. 3. Bezüglich der Konzessionirung allfälliger Zweigbahnen, die sich in Zukunft an die Bahn von Rorschach über St. Gallen nach Wyl anschließen, soll der in Frage stehenden Aktiengesellschaft im Falle der Stellung gleichgünstiger Bedingungen von ihrer Seite der Vorzug vor jeder andern Gesellschaft eingeräumt werden.

Art. 4. In Bezug

- a. auf Zollbegünstigungen behufs freier Einfuhr von Schienen, Lokomotiven und andern Gegenständen, die zum Bau und Betrieb der Eisenbahn vom Ausland eingebracht werden;
- b. auf Anordnungen von Zolleinrichtungen, welche den Betrieb der Eisenbahn erleichtern und begünstigen; endlich
- c. auf die der Bahnverwaltung einzuräumende Befugniß, unter vorgeschriebenen Bedingungen die eidgenössische Telegrapheneinrichtung zu benutzen, ist für die Aktiengesellschaft die jeweilige Bundesgesetzgebung maßgebend.

Art. 5. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unter der Aufsicht des Staates und den Befugnissen der Landespolizei in allweg unvorgegriffen, der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Behuf ihre eigenen durch Äußere, in die Augen fallende Abzeichen kenntlich zu machenden Bahnpolizeibeamten und Wächter anstellt.

Art. 6. Die Kantonsregierung wird, in sofern die bereits bestehenden Vorschriften nicht genügen, für Er-

lassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn und Gefährdung des Verkehrs Bedacht nehmen.

Im Fernern macht sie sich anheischig, zur Sicherung der Einnahmen der Eisenbahn vorkommenden Falls und so viel an ihr liegt, angemessene Verwendung eintreten zu lassen.

Art. 7. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst mit den Bahnhöfen und Stationsgebäulichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial nicht in Besteuerung gezogen werden.

In dieser Steuerbefreiung sind die gesetzlichen Beiträge an die obrigkeitlich verwaltete Anstalt für gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

Einzelne Angestellte, die im Kanton wohnen, sowie Gebäude und Liegenschaften außer dem Bahnkörper unterliegen gleich andern der Besteuerung.

Art. 8. Die Aktiengesellschaft verpflichtet sich ihrerseits, in der Richtung von Rorschach über St. Gallen nach Wyl eine Eisenbahn durchgängig für den Lokomotivbetrieb zu erstellen und zu unterhalten, und zwar nach den besten Regeln der Kunst und nach bewährten Erfahrungen, wie es der Zweck der Bahn und die Nützlichkeit erfordert.

Art. 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Durchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, an Flüssen, Bächen, Abzugsgräben und Wasserleitungen erforderlich werden, soll die Ausführung und Unterhaltung auf Kosten der Aktiengesellschaft stattfinden, so daß dem Staate, den Korporationen und Privaten keine größern Lasten und Beschwerden erwachsen können.

als sie bisher getragen haben. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Fall des Widerspruchs die Kantonsregierung ohne Weitersziehung.

Art. 10. Sollten Staats- und öffentliche Gemeindefstraßen angelegt werden, welche die Eisenbahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft drei Vierteltheile derjenigen Mehrkosten zu tragen, die durch das Vorhandensein der Eisenbahn verursacht werden.

Art. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle nöthigen Vorkehrungen zu treffen, daß durch denselben der Verkehr auf den Straßen nicht unterbrochen und den Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde. Dergleichen hat auch die Gesellschaft auf ihre Kosten alle Veranstaltungen zu treffen, die bei dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen die öffentliche Sicherheit erfordert, namentlich die Bahn von der öffentlichen Straße abzusperren, da wo die Oberpolizei es für nöthig findet.

In allen diesen Fällen behält sich die Kantonsregierung das Entscheidungsrecht, so wie die Befugniß vor, zu jeder beliebigen Zeit die Bahn mit allen ihren Einrichtungen durch einen Abgeordneten untersuchen zu lassen, welchem überall der freie Zutritt gestattet werden muß.

Art. 12. Die Gesellschaft wird die Eisenbahn fortwährend, so lange die Konzession dauert, in vollständigem regelmäßigem Betrieb erhalten, und dem Publikum einen eben so guten, schnellen und sichern Dienst gewähren, als er auf den gut organisirten Eisenbahnen benachbarter Staaten geleistet wird, oder in Zukunft geleistet werden sollte.

Art. 13. Die Fundamental- und übrigen Statuten der Aktiengesellschaft, so wie die Baupläne, insbesondere die Pläne, betreffend die Bahnrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationsorte, die Uebergänge und Durchgänge, die Korrekturen von Straßen und Gewässern, bedürfen der Gutheißung der Kantonsregierung und können nach erfolgter Genehmigung nur mit deren Zustimmung abgeändert werden.

Art. 14. Das für die Bahnpolizei von der Gesellschaft aufgestellte Personale hat alle zu Sicherung der Bahn erforderlichen Vorschriften und Verbote zu handhaben, für Anwendung aller Gefährdungen der Bahnfahrt die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, etwaige Störer oder Beschädiger im Betretungsfalle selbst festzunehmen und dieselben an die betreffenden Vollziehungsbeamten zur Ueberweisung an die zuständige Strafbehörde abzuliefern.

Die Bahnpolizeiangeestellten und Bahnwärter werden von den betreffenden Vollziehungsbeamten für gewissenhafte und getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde genommen.

Art. 15. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzuzeigen.

Art. 16. Die Gesellschaft unterliegt, gleich jedem andern Privatunternehmen, den Gesetzen und Verordnungen des Kantons. Sie hat ihr Domizil in der Gemeinde St. Gallen zu nehmen und dort einen Bevollmächtigten anzuweisen, der Namens der Gesellschaft zu handeln befugt ist.

In dieser Gemeinde ist die Aktiengesellschaft für persönliche Klagen belangbar, wogegen für dingliche

Klagen nach jeweiliger Landesgesetzgebung das Forum der gelegenen Sachen zu gelten hat.

Art. 17. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens binnen achtzehn Monaten, vom Datum der Ratifikation gegenwärtiger Konzession durch den Großen Rath an gerechnet, die Erdarbeiten der Eisenbahn zu beginnen und zugleich genügenden Ausweis über die gehörige Fortführung des ganzen Unternehmens zu leisten, und zwar in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Frist die ertheilte Konzession erlischt.

Art. 18. Die Eisenbahn von Rorschach bis Wyl soll binnen sechs Jahren, vom Datum der Ratifikation der Konzessionsurkunde an, vollendet und dem Betrieb eröffnet werden. Sollte diese Verpflichtung inner der festgesetzten Frist nicht erfüllt werden, so wird der Große Rath den Endtermin für die Vollenbung in geeigneter Weise festsetzen.

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, größere oder kleinere Truppenkorps, welche im Kantonalmilitärdienste stehen, so wie deren Materiell, auf Anordnung der zuständigen Militärbehörde des Kantons, gegen die Hälfte der niedrigsten von ihr festgesetzten Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Für Zusammenzüge zum Zwecke von bloß militärischen Uebungen findet eine solche Verpflichtung nicht statt.

Größere Truppenkorps, die im Kantonalmilitärdienste stehen, so wie deren Materiell hat die Gesellschaft auf Requisition der betreffenden Truppenkommandanten, ohne Verzug auch durch außerordentliche Bahnzüge mit allen ihr zur Verfügung stehenden Transportmitteln zu befördern, immerhin unter Vergütung der niedrigsten von ihr festgesetzten Taxen. Von dieser Ermäßigung

der Preise sind jedoch die höhern Wagenklassen für die Unteroffiziere und Soldaten ausgeschlossen.

Art. 20. Die Kantonsregierung behält sich vor, die Maximalsätze für den Personen- und Waarentransport annähernd nach Maßgabe des Durchschnitts der Fahr- und Frachttarife auf den französischen, belgischen und deutschen Eisenbahnen mit Berücksichtigung der obwaltenden Lokalverhältnisse festzustellen.

Art. 21. Nach Ablauf der 99 Jahre behält sich der Kanton St. Gallen das Recht vor, je nach Gutfinden entweder die Konzession für eine weitere, dann zumal festzusetzende Reihe von Jahren zu erneuern, oder die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen.

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 oberste Zivilgericht des Kantons einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Bei Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung fällt ausschließlich in Berücksichtigung:

- a. Der Durchschnitt des Reinertrages der letzten zwanzig Jahre von der in Frage liegenden Bahn;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;

- c. die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und der Einrichtung derselben zum Betriebe in dem Zeitpunkt, in dem der Kanton sie an sich ziehen zu wollen erklärt, kosten würde.

Von den bei Ausmittlung der Entschädigung nach lit. b und c in Betrachtung fallenden Summen ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Kanton die Bahn nicht in neuem Zustand an sich zieht, ein angemessener Abzug zu machen.

Art. 22. Streitigkeiten zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft, deren Entscheid nicht bereits durch gegenwärtigen Konzessionsakt dem Kleinen Rathe vorbehalten ist, wie z. B. in den Art. 9, 11 und 13 und welche ihrer Natur nach dem Entscheide des Zivilrichters unterstellt werden müßten, sollen durch ein Schiedsgericht, das auf die gleiche Weise, wie solches im vorhergehenden Artikel vorgeschrieben erscheint, zu ernennen ist, ohne Weitersziehung entschieden werden.

Art. 23. So weit bei der Erstellung der in Frage liegenden Bahn Rechte und Verhältnisse des Bundes in Betracht kommen, sind die jeweiligen Bestimmungen und Vorschriften der Bundesverfassung und Bundesgesetze ausdrücklich vorbehalten.

Art. 24. Sollten bei der beabsichtigten Fortführung der in Frage liegenden Eisenbahn gegen Westen irgend welche Abänderungen in Bezug auf die gegenwärtige Konzession nothwendig oder wünschbar werden, so steht es der Aktiengesellschaft immerhin frei, dafür bei der Kantonsregierung mit einem dießfälligen Gesuch erneuert einzukommen.

St. Gallen, den 14. Juni 1852.

(L. S.)

Folgen die Unterschriften.

Wir die Ausschüsse der Aktiengesellschaft,

erklären hiemit Namens derselben:

Daß wir die in obiger Urkunde uns angebotene Konzession unbedingt angenommen haben und die darin vorgeschriebenen Verpflichtungen in allen Theilen pünktlich zu erfüllen versprechen.

St. Gallen, den 11. Juni 1852.

Folgen die Unterschriften.



Entwurf

eines

Beschlusses, die Eisenbahnen im Kanton St. Gallen
betreffend.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 9. August 1852.)

Die schweizerische Bundesversammlung,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons St. Gallen einer Aktiengesellschaft erteilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen und Wyl, d. d. 14. Juni 1852,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t:

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

1) Im Allgemeinen sollen die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, namentlich die Art. 8 bis und mit 14 pünktliche Beachtung finden.

2) Der Bund behält sich das Recht vor, außer den im Art. 8 des erwähnten Bundesgesetzes bezeichneten speziellen Leistungen für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens, auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die jedoch den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, von der Gesellschaft zu erheben.

3) Der Art. 19 des Konzessionsaktes ist dahin zu ergänzen, daß für das Militär im eidgenössischen Dienste und für das Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft der Art. 10 des zitierten Bundesgesetzes maßgebend ist.

4) Die Verfügungen des Bundesrathes über die Anwendung des Art. 4 des Bundesgesetzes werden vorbehalten.

5) Ebenso wird, entgegen dem Art. 6 des Konzessionsaktes, die Bundesgesetzgebung über Beschädigung von Eisenbahnen als maßgebend erklärt.

6) Die Prüfung des Ausweises über den zeitlichen Beginn der Erdarbeiten und über die gehörige Fortführung des ganzen Unternehmens nach Art. 17 des Konzessionsaktes ist auch dem Bundesrathe vorbehalten.

7) Derselbe wird auch diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

8) Der Art. 21 des Konzessionsaktes ist in Beziehung auf das Recht des Rückkaufes dahin abzuändern, daß dem Bunde das Recht zustehen soll, nach 20 Betriebsjahren die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen. Macht der Bund von die-

seiner Rechte erst nach Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer von 99 Jahren Gebrauch, so fällt bei Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung ausschließlich in Berücksichtigung:

- a. Der Durchschnitt des Reinertrages der Bahn nach dem Ergebnisse der letzten 20 Jahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;
- c. die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und der Einrichtung derselben zum Betriebe in dem Zeitpunkte, in dem der Bund sie an sich ziehen will, kosten würde.

9) Von den bei Ausmittlung der Entschädigung nach litt. b und c in Betracht fallenden Summen ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Bund die Bahn nicht in neuem Zustande an sich zieht, ein angemessener Abzug zu machen.

10) Will der Bund dagegen das ihm zustehende Recht des Rückkaufes vor Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer ausüben, so ist die Entschädigungssumme, wie sich dieselbe nach dem vorgeschriebenen Maßstabe herausstellen wird, um den Betrag von 10 % zu erhöhen.

11) Wenn der Bund die Eisenbahn an sich ziehen will, so hat er die Gesellschaft ein Jahr vorher von seiner Absicht in Kenntniß zu setzen.

12) 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 verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger

und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 9. August 1852.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Konzeffionsakt

der

Regierung des Kantons Thurgau, Namens des Staates, zu Gunsten des Herrn Ingenieur Sulzberger von Frauenfeld, zuhanden einer von ihm zu gründenden Gesellschaft für Uebernahme des Baues einer Eisenbahn von der thurgauischen Kantonsgränze bei Islikon bis Romanshorn.

(Vom 18. Mai 1852.)

A. Allgemeine Bestimmungen.

1) Die Dauer der Konzeffion ist auf neun und neunzig Jahre bestimmt.

Nach Abfluß dieser Zeit wird der Gesellschaft entweder eine neue Konzeffion ertheilt, oder man wird sich mit ihr über Erwerbung der Bahn, der Gebäude, des Betriebmaterials und der Vorräthe, zuhanden des Staats verständigen.

2) Die Regierung ist berechtigt, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn mit allem Betriebmaterial an sich zu kaufen. Als Kaufspreis hat sie den dannzumaligen Werth nebst 10 % dieser Summe als Entschädigung der Gesellschaft zu vergüten. Für den Fall eines solchen Ankaufes hat die Regierung der Gesellschaft, zwei Jahre vor Eintritt jenes Termins, von ihrer dahingigen Entschließung Kenntniß zu geben.

3) Wenn in den in Art. 1 und 2 bezeichneten Fällen die beiden Theile über die Ankaufssumme sich nicht verständigen können, so wird der Entscheid einem von beiden Theilen zu ernennenden Schiedsgerichte von sachkundigen Männern übertragen.

Diese ernennen zum Voraus einen Obmann, welchem, bei gleichgetheilten Stimmen, der Entscheid zukommt. Können sie sich über die Obmannswahl nicht verständigen, so soll das eidgenössische Bundesgericht für Vornahme dieser Wahl ersucht werden.

4) Die Gesellschaft wird ihre Statuten ins Staatsarchiv niederlegen und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmung übertragen wird. Sie macht der Regierung jedes Jahr von den Resultaten des Betriebes und dem Ertrage der Unternehmung umfassende Mittheilung.

5) Die Gesellschaft hat der Regierung für die gehörige Ausführung und Vollendung der Bahn und der weitem Betriebserfordernisse, so wie überhaupt für gehörige und rechtzeitige Erfüllung aller durch die Konzessionsurkunde ihr auferlegten Verpflichtungen annehmbare Personal- oder Realbürgschaft zu leisten. Diese Bürgschaft soll 150,000 Fr. betragen. Im Fall solche in Baarschaft geleistet wird, so ist dieselbe bei der Finanzverwaltung des Kantons Thurgau zu deponiren, welche es übernimmt, diese Summe zinstragend anzulegen und der Gesellschaft den für solche Depositengelder üblichen Zins zu vergüten.

Die Zurückstellung dieser Bürgschaft geschieht nach vollständiger Vollendung der sämtlichen Arbeiten.

6) Innerhalb drei Monaten, vom Tage der Ratifikation der Konzession durch den Großen Rath an ge-

rechnet, soll die im Art. 5 bestimmte Kaution deponirt und unter Mittheilung der Statuten der Gesellschaft für die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel Ausweisung geleistet werden, widrigenfalls diese Konzession nach Ablauf der drei Monate erlischt.

7) Die Gesellschaft soll binnen zwölf Monaten, vom Datum der Ratifikation dieser Konzession an gerechnet, die Bauarbeiten beginnen, widrigenfalls die im Art. 5 erwähnte Kautionssumme verfallen und die Konzession erloschen ist, sofern nicht eine Verständigung über eine allfällige Prolongation derselben zu Stande kommt.

8) Binnen längstens vier Jahren, vom Datum der Ratifikation der Konzessionsurkunde an, soll die Bahn nebst Zubehörde vollendet und der Betrieb organisiert sein.

9) Die Regierung bewilligt ihrerseits, im Falle der Stellung gleich günstiger Bedingungen, dieser Gesellschaft, in Rücksicht auf allfällige Konzessionirung von Zweigbahnen, den Vorzug vor jeder andern Societät.

10) Die Regierung wird keiner andern Gesellschaft eine Konzession für Anlage einer Eisenbahn im Thurthal in gleicher Richtung erteilen.

11) Die Gesellschaft unterwirft sich allen im Kanton Thurgau jeweilen in Kraft bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Reglementen. Sie wird einen bevollmächtigten Stellvertreter bezeichnen, der sein Domizil im Kanton nehmen wird.

B. Technische Bestimmungen.

12) Als Grundlage der gegenwärtigen Konzession wird das vorläufig im Jahr 1846 von der provisorischen Direktion der Zürich-Bodenseeabahn dem Regierungsrathe eingegebene Projekt einer Eisenbahn von der thurgauischen

Gränze bei Jölikon bis Romanshorn angenommen; dabei mögen auch die darauf bezüglichen Vorschläge der vom schweizerischen Bundesrathе berufenen englischen Ingenieure, Herren Stephenson MP und Swinburne, berücksichtigt werden.

Ebenfalls wird die Gesellschaft, bevor sie die Ausführung beginnt, die vollständig ausgearbeiteten Pläne über sämtliche auszuführenden Bauten und Anlagen der Regierung vorlegen. Ein Doppel der festgestellten Pläne wird im Staatsarchive deponirt.

13) Die Erdarbeiten sollen in solcher Solidität ausgeführt werden, um auf der Bahn Betriebsmaterial von derjenigen Stärke und Gewicht transportiren zu können, wie solches auf den Eisenbahnen der der Schweiz benachbarten Länder üblich ist.

Die Kunstarbeiten sind ebenfalls den obigen Bedingungen unterworfen und sollen daher in entsprechenden Dimensionen und Vollkommenheiten hergestellt werden.

14) Die Gesellschaft ist ermächtigt, die Bahn ein- oder doppelspurig herzustellen. Sollte die allfällig vor der Hand bloß einspurig gebaute Bahn der Frequenz nicht genügen, so macht sich die Gesellschaft anheischig, die Bahn zweispurig herzustellen.

15) Von den einmal festgestellten und im Staatsarchive deponirten Plänen kann ohne Autorisation der Regierung bei der Ausführung nicht abgewichen werden.

16) Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten zu kontrolliren und zu überwachen.

17) Die Gesellschaft übernimmt in eigenen Kosten nicht bloß die Anlage der Bahn und Zubehörde, sondern auch die damit verbundenen nothwendigen Veränderungen an bestehenden Kommunikationseinrichtungen, Wasserleitungen etc. Sie wird auch den Unterhalt und die zeitweise

Erneuerung aller der von ihr ausgeführten Arbeiten übernehmen.

18) Bezüglich der Zahl der Bahn- und Stationshöfe, so wie ihrer örtlichen Bezeichnung ist der von der provisorischen Direktion der Zürich-Bodensee-Bahn zu Winterthur im Jahre 1846 dem Regierungsrathe eingegebene Plan maßgebend, und Aenderungen hierin können nur in seinem Einverständnisse stattfinden.

C. Administrative Bestimmungen.

19) Der Bau der vorbezeichneten Eisenbahn wird als eine Unternehmung zum Wohle des Staates oder im allgemeinen Nutzen erklärt.

Demgemäß wird die Gesellschaft berechtigt, die Expropriation von Grundstücken, Gebäuden u., welche sie zur Anlage der Bahn und Zubehörden, so wie der mit dem Bau in Verbindung stehenden Anlagen und Veränderungen (§. 17) bedarf, nach betreffenden Gesetzen zu erwirken.

20) Bei sich ergebenden Schwierigkeiten und Anständen wird die Regierung über die Frage entscheiden, ob die Expropriationsgesetze ihre Anwendung finden oder nicht.

D. Bestimmungen über den Transport.

21) Die Gesellschaft macht sich verbindlich, auf der Bahn einen genügenden Dienst einzurichten. Es sollen täglich auf der ganzen Ausdehnung der Linie wenigstens zwei Züge abgehen.

Die Züge der Reisenden sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 25 Kilometer in der Stunde sich fortbewegen.

Auch der Vieh- und Waarentransport soll mittelst Lokomotiven stattfinden.

22) Das Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport soll folgendermaßen festgestellt sein:

a. Reisende.

	per Kopf und Kilometer.
Im Wagen I. Klasse, gedeckt, gepolstert und mit Gläsen geschlossen	12 Cent.
Im Wagen II. Klasse, gedeckt, mit Gläsen geschlossen und mit Sizen versehen	8 "
Im Wagen III. Klasse, gedeckt, mit Vorhängen und Sizen versehen	6 "

b. Vieh.

Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere und Zugthiere überhaupt	12 "
Kälber und Schweine	5 "
Schafe und Ziegen	3 "

c. Waare.

	per Tonne, per Kilometer.
I. Klasse: Gufwaaren, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, verarbeitet oder roh; Essig, Wein, Getränke überhaupt, Spirituosa, Del, Baumwolle und andere Spinnstoffe, Fourniere, fremde feine Holzarten, Farbhölzer, Zucker, Kaffee, Droguerien, Spezereiwaaren, Kolonialwaaren, überhaupt Manufakturwaaren	20 Cent.

per Tonne.
per Kilometer.

II. Klasse: Getreide, Obst, Sämereien, Mehl, Käse, Butter, Stroh, Heu, Kochsalz, Kalk, Gyps, Erze, Coke, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Bretter, Latten, Bohlen, Bauholz, Marmor in Blöcken, Haussteine, Asphalt, Roheisen, Stabeisen, Eisenblech, Blei in Barren 18 Cent.

III. Klasse: Kalk- und Gypsteine, Mühlesteine, Kiesel, Sand, Thon, Schiefer, Dachziegel, Ziegelsteine, Pflastersteine und Materialien aller Art für den Bau und Unterhalt der Straßen 16 "

IV. Klasse: Steinkohlen, Torf, Düngmittel, Asche und Schutt 12 "

per Stük,
per Kilometer.

Wagen mit 2 oder 4 Rädern und einem Bankett im Innern 30 Cent.

Wagen mit 4 Rädern und 2 oder mehr Banketten im Innern 36 "

23) Die Gesellschaft anbietet, in Kriegszeiten die Bahn der Militärgewalt zur Verfügung zu stellen und den Transport der Truppen und des Kriegsmaterials gegen Vergütung der Hälfte der Normaltaxe zu übernehmen. Auch größere oder kleinere Truppenkorps, welche im eidgenössischen oder Kantondienste stehen, so wie deren Waffen, Verpflegungsbedürfnisse und Militäreffekten aller Art hat die Gesellschaft auf Requisition der Militärbehörde oder des Truppenkommandanten gegen die Hälfte der mindesten der festgestellten Taxen zu übernehmen.

24) Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Reisenden und Waaren, welche ihr auf andern, mit dieser Bahn in Verbindung stehenden Bahnen zugeführt werden, zu den gewöhnlichen Taxen und Bedingungen zum Weitertransport zu übernehmen.

25) Die Gesellschaft macht sich verbindlich, bei Betrieb der Bahn alle Verbesserungen einzuführen, welche sowol in Rücksicht auf Schnelligkeit, als Sicherheit des Transports wünschbar sein werden.

26) Die Gesellschaft wird auf Verlangen der eidgenössischen Postbehörden den Transport der Postgegenstände und der Kondukteurs zu gleichen Bedingungen übernehmen, nach welchen Unternehmer anderer schweizerischer Bahnen sich für diese Leistungen verpflichten oder verpflichtet werden.

E. Polizeiliche Bestimmungen.

27) Die Polizei in den Bahnhöfen und im Revier der Bahn steht der Gesellschaft zu. Sie hat jedoch die dahierigen Reglemente der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Diese behält sich die Oberaufsicht über die Polizei und den Betrieb der Bahn vor.

28) Die Polizeiangestellten und Bahnwärter werden durch die Regierung in Eid genommen.

29) Die Bahnwärter und Polizeiangestellten sollen vorzugsweise aus Kantonsangehörigen gewählt werden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtige Konzeptionsakte, welche jedoch noch der Ratifikation des Großen Rathes des Kantons Thurgau bedarf, in Duplikaten ausgefertigt, mit der Unterschrift und dem Siegel der Regierung des Kantons Thurgau, so wie mit der Unter-

Schrift des Herrn Jakob Sulzberger bekräftigt, und beiden Theilen urschriftlich zugestellt worden.

Frauenfeld, den 18. Mai 1852.

Der Konzessionär: Der Präsident
 Sig. **J. Sulzberger.** des Regierungsrathes:
 Sig. **Dr. Kern.**

(L. S.)

Der Kanzleidirektor:
 Sig. **Müller.**

Nachtragsbestimmung.

Zu vorstehenden Konzessionsbestimmungen ist zwischen dem Regierungsrath des Kantons Thurgau und dem Konzessionär, Herrn Sulzberger, für sich und Namens der zu bildenden Gesellschaft, noch folgende Nachtragsbestimmung festgesetzt worden:

Sofern von der durch Herrn Sulzberger zu gründenden Gesellschaft innert zwei Jahren, vom Tage der Ratifikation dieser Konzession (vom 18. Mai 1852) an, bei Erwerbung von Konzessionen zu Errichtung von Eisenbahnen in den Bestimmungen über die Dauer der Konzession, über Ankauf der Bahn und über die Tarife, an deren Kantonen günstigere Bedingungen zugestanden werden sollen, so sollen solche günstigere Bedingungen auch auf die in der vorstehenden Konzessionsurkunde bezeichnete thurgauische Eisenbahn ihre Anwendung finden.

Frauenfeld, den 18. Mai 1852.

Der Konzessionär: Der Präsident
 Sig. **J. Sulzberger.** des Regierungsrathes:
 Sig. **Dr. Kern.**

(L. S.)

Der Kanzleidirektor:
 Sig. **Müller.**

Diesem Konzessionsakte wurde von dem Großen Rathe
des Kantons Thurgau die Genehmigung ertheilt.

Weinfelden, den 25. Mai 1852.

Der Vizepräsident des Großen Rathes:

(L. S.) Sig. **Ed. Häberli.**

Die Sekretäre:

Sig. **J. Miesmer.**

„ **Labhardt.**

Entwurf

eines

Beschlusses, die Eisenbahnen im Kanton Thurgau betreffend.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 9. August 1852.)

Die schweizerische Bundesversammlung,
nach Einsicht

einer durch die Regierung des Kantons Thurgau dem Herrn Ingenieur Sulzberger ertheilten Konzession für Uebernahme des Baues einer Eisenbahn von der thurgauischen Kantonsgränze bei Islikon bis Romanshorn, d. d. 18. Mai 1852,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes,

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t :

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

1. Im Allgemeinen sollen die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, namentlich die Art. 8 bis und mit 14 pünktliche Beachtung finden.

2. Der Bund behält sich das Recht vor, außer den in Art. 8 des erwähnten Bundesgesetzes bezeichneten speziellen Leistungen, für den regelmäßigen periodischen Per-

sonentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und je nach dem finanziellen Einfluß des Unternehmens auf den Postertag eine jährliche Konzessionsgebühr, die jedoch den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, von der Gesellschaft zu erheben.

3. Der Art. 23 des Konzessionsaktes ist dahin zu ergänzen, daß für das Militär im eidgenössischen Dienste und für das Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft der Art. 10 des zitierten Bundesgesetzes maßgebend ist.

4. Die Verfügungen des Bundesrathes über die Anwendung des Art. 4 des Bundesgesetzes werden vorbehalten.

5. Der Ausweis über die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel nach Art. 6 der Konzession und über den zeitlichen Beginn der Bauarbeiten nach Art. 7 der Konzession ist inner der Frist von zwölf Monaten, vom Datum der Ratifikation der Konzession an gerechnet, dem Bundesrathe vorzulegen, kraft Art. 11 des Bundesgesetzes.

6. Der Bundesrath wird auch diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im Schweizer-Eisenbahnwesen zu sichern.

7. Die Art. 1, 2 und 3 des Konzessionsaktes sind in Beziehung auf das Recht des Rückkaufes dahin abzuändern, daß dem Bunde das Recht zustehen soll, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen. Macht der Bund von diesem Rechte erst nach Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer von 99 Jahren Gebrauch, so fällt

bei Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung ausschließlich in Berücksichtigung:

- a. Der Durchschnitt des Reinertrags der Bahn nach dem Ergebnis der letzten zwanzig Jahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;
- c. die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe, in dem Zeitpunkte, in dem der Bund sie an sich ziehen will, kosten würde.

8. Von den bei Ausmittlung der Entschädigung nach litt. b. und c. in Betracht fallenden Summen ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Bund die Bahn nicht in neuem Zustande an sich zieht, ein angemessener Abzug zu machen.

9. Will der Bund dagegen das ihm zustehende Recht des Rückkaufes vor Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer ausüben, so ist die Entschädigungssumme, wie sich dieselbe nach dem vorgeschriebenen Maßstabe herausstellen wird, um den Betrag von 10 Prozent zu erhöhen.

10. Wenn der Bund die Eisenbahn an sich ziehen will, so hat er die Gesellschaft ein Jahr vorher von seiner Absicht in Kenntniß zu setzen.

11. 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 verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und

hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 9. August 1852.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Konzeptionsakt

der

Regierung des Kantons Waadt, Namens des Staates, zu Gunsten des Herrn Ingenieur J. Sulzberger, von Frauenfeld, oder der von ihm zu gründenden Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Morges und Lausanne nach Yverdon.

(Vom 8. Juni 1852.)

Dekret.

Der Große Rath des Kantons Waadt,
nach Einsicht des vom Staatsrathe vorgelegten Dekretsentwurfes,

beschließt:

Art. 1. Es wird dem Herrn Ingenieur J. Sulzberger, von Frauenfeld, im Kanton Thurgau, oder einer von ihm zu gründenden Gesellschaft eine Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Morges und Lausanne nach Yverdon unter nachstehenden Bedingungen bewilligt.

Art. 2. Die Dauer der Konzession ist, vom Datum der bestimmten Annahme dieses Dekretes an gerechnet, auf neun und neunzig Jahre festgesetzt.

Art. 3. Der Staat ist berechtigt, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn mit allem Betriebsmaterial vollständig an sich zu kaufen, wobei er den Konzessionären den dannzumaligen Werth nebst 10 % dieser Summe als Entschädigung ausbezahlt. Für den Fall,

daß der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen will, so hat er davon der Gesellschaft zwei Jahre vor Ablauf der festgesetzten zwanzig Jahre Kenntniß zu geben.

Art. 4. Wenn in den in Art. 2 und 3 vorgesehene Fällen die beiden Theile über die Ankaufssumme sich nicht verständigen können, so wird der Entscheid einem von beiden Theilen zu ernennenden Schiedsgerichte von sachkundigen Männern übertragen.

Diese ernennen zum Voraus einen Obmann, welchem, bei gleichgetheilten Stimmen, der Entscheid zukömmt. Können sie sich über die Obmannswahl nicht verständigen, so soll das eidgenössische Bundesgericht für Vornahme dieser Wahl ersucht werden.

Art. 5. Die Gesellschaft wird ihre Statuten ins Staatsarchiv niederlegen und dem Staatsrathe die Personen anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmung übertragen wird. Sie erstattet jedes Jahr über die Resultate des Betriebes und den Ertrag der Unternehmung dem Staatsrathe einen umfassenden Bericht.

Art. 6. Die Gesellschaft hat dem Staatsrathe für die gehörige Ausführung und Vollendung des Unternehmens hinreichende Personal- oder Realbürgschaft zu leisten. Diese Bürgschaft soll Fr. 150,000 betragen. Falls sie in Baarschaft geleistet wird, so verpflichtet sich der Staat, dieselbe mit 4 % zu verzinzen und sie nach vollständiger Vollendung sämtlicher Arbeiten wieder zurückzubezahlen.

Art. 7. Vom Datum dieses Dekretes an gerechnet, soll die Gesellschaft binnen zwölf Monaten die Bauarbeiten beginnen, und dieselben müssen im Zeitraume von vier Jahren vollendet und der Betrieb organisiert sein.

Art. 8. Falls die Gesellschaft die im vorigen Artikel festgesetzten Bedingungen nicht erfüllen sollte, so erlischt

die Konzession, und die deponirte Kautionssumme von Fr. 150,000 fällt dem Staat von Rechteswegen zu.

Art. 9. Drei Vierteltheile der für Auführung von Erdwällen, für Anlegung der Eisenbahn und anderen anzustellenden Arbeiter sollen aus Schweizerbürgern genommen werden.

Art. 10. Bei gleich günstigen Bedingungen wird der Staat dieser Gesellschaft vor jeder andern, die allfällig eine Verlängerung der Linie oder eine ihrer Zweigbahnen erstellen möchte, den Vorzug geben.

Art. 11. Der Staat verpflichtet sich, Niemandem eine Konzession für Anlegung einer Eisenbahn in der gleichen Richtung zu ertheilen.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich allen im Kanton Waadt in Kraft bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Reglementen zu unterziehen und auch einen Stellvertreter zu bezeichnen, der sein Domizil im Kanton nehmen wird.

Art. 13. Als Grundlage der gegenwärtigen Konzession wird der im September 1844 von Herrn Ingenieur Fraisse vorläufig ausgearbeitete Plan einer Eisenbahn von Morges am Genfersee bis Yverdon angenommen, ohne jedoch die Richtung der zu erstellenden Bahn unwiderruflich feststellen zu wollen.

Die Zweigbahn über Lausanne soll so gebaut werden, daß sie dieser Stadt so viel als möglich nahe komme.

Bevor die Gesellschaft das Unternehmen beginnt, hat sie einen vollständig ausgearbeiteten Plan über sämtliche, behufs der Erbauung einer Eisenbahn von Yverdon nach Morges und Lausanne, auszuführenden Arbeiten dem Staatsrathe vorzulegen.

Ein Doppel dieses Planes soll im Staatsarchive deponirt werden.

Art. 14. Die Erdarbeiten sollen in solcher Solidität ausgeführt werden, um auf der Bahn ein gleiches Material, wie auf den Eisenbahnen der benachbarten Länder transportiren zu können.

Die Kunstarbeiten sind den nämlichen Bedingungen unterworfen, und sollen daher entsprechende Dimensionen darbieten und gut ausgeführt sein.

Art. 15. Die Eisenbahn darf einspurig gebaut werden. Sollte diese aber später der Frequenz nicht genügen, so macht sich die Gesellschaft verbindlich, auf Verlangen des Staates die Bahn zweispurig herzustellen.

Falls Streit über die Nothwendigkeit einer zweispurigen Bahn entstehen sollte, so wird ein nach Art. 4 zu ernennendes Schiedsgericht von Experten über die Sache entscheiden.

Art. 16. Von den einmal festgestellten Plänen darf bei der Ausführung, ohne die Autorisation des Staatsrathes, in keiner Weise abgewichen werden.

Art. 17. Der Staat behält sich ausdrücklich das Recht vor, die Bauarbeiten zu kontrolliren und zu überwachen.

Art. 18. Die Gesellschaft übernimmt in eigenen Kosten nicht bloß die Erstellung der Bahn mit aller Zubehörde, sondern sorgt auch für hinreichende Einzäunung beider Seiten der Bahn auf der ganzen Länge. Sie wird ferner alle nothwendigen Veränderungen und Bauten an bestehenden Straßen, Wegen und Wasserleitungen übernehmen. Ebenso liegt ihr der Unterhalt und die zeitweise Erneuerung aller von ihr ausgeführten Arbeiten ob.

Art. 19. Der Bau einer Eisenbahn von Yverdon nach Morges und Lausanne wird als ein Unternehmen von „allgemeinem Nutzen“ erklärt.

Art. 20. Die Gesellschaft wird berechtigt, die zur Anlage der Eisenbahn nothwendige Expropriation von Grundstücken, Gebäuden etc., so wie die im Art. 18 dieses Dekrets erwähnten Veränderungen an bestehenden Kommunikationseinrichtungen und Wasserleitungen, nach den Gesetzen des Kantons zu erwirken.

Bei sich ergebenden Anständen über die Frage, ob das Expropriationsgesetz seine Anwendung finde oder nicht, hat der Staatsrath zu entscheiden.

Der Staatsrath wacht darüber, daß wenn die Expropriationsentschädigung nicht zum Voraus geleistet wird, sie dagegen sicher verbürgt werde.

Der Staat ist verantwortlich für die Bezahlung dieser Entschädigung, welche vom Datum der definitiven Preisbestimmung an Zins trägt.

Art. 21. Die Gesellschaft macht sich verbindlich, auf der Bahn einen genügenden Dienst einzurichten. Es sollen täglich auf der ganzen Ausdehnung der Linie wenigstens zwei Züge abgehen.

Die Züge der Reisenden sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 25 Kilometer in der Stunde sich fortbewegen, das Anhalten bei den Zwischenstationen und die daherigen Verzögerungen inbegriffen.

Art. 22. Das Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport ist folgendermaßen festgestellt:

Per Kopf und per Kilometer, (333 $\frac{1}{3}$ waadtl. Klafter).
a. Reisende.

Im Wagen I. Klasse, gedeckt, gepolstert und
mit Gläzen geschlossen 12 Cent.

Im Wagen II. Klasse, gedeckt, mit Gläsen geschlossen und mit Sizen versehen	8 Cent.
Im Wagen III. Klasse, gedeckt, mit Vorhängen und Sizen versehen	6 "

b. Vieh.

Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere und Zugthiere überhaupt	12 "
Kälber und Schweine	5 "
Schafe, Lämmer und Ziegen	3 "

Per Tonne von 1000 Kilometer, und per Kilometer,
(nämlich per 20 Zentner und 333 $\frac{1}{3}$ Klafter waadtl. Maß).

c. Waare.

- I. Klasse: Gußwaaren, verarbeitetes Eisen
und Blei, Kupfer und andere Metalle,
verarbeitet oder roh; Essig, fremde Weine,
Getränke, Spirituosa, Del, Baumwolle
und andere Wollwaaren, Fourniere,
fremde feine Holzarten, Farbhölzer, Zu-
ker, Kaffee, Droguerien, Spezereiwaa-
ren, Kolonialwaaren, Manufakturwaa-
ren, Reisegepäck über 25 Kilogramm (50
Pfund) 20 Cent.
- II. Klasse: Waadtl. Wein, Getreide,
Sämereien, Mehl, Käse, Butter, Stroh,
Heu, Kochsalz, Kalk, Gyps, Erze, Coke,
Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Bret-
ter, Latten, Bohlen, Bauholz, Marmor
in Blöcken, behauene Steine, Erdharz,
Asphalt, Roheisen, Stabeisen, Eisen-
blech, Blei in Barren 18 Cent.
- III. Klasse: Kalk- und Gypssteine, Mühl-
steine, Kiesel, Sand, Thon, Schiefer,

Dachziegel, Ziegelsteine, Pflastersteine und Materialien aller Art für den Bau und Unterhalt der Straßen	16 Cent.
IV. Klasse: Steinkohlen, Torf, Düngmittel und Asche	12 „

Per Stück und per Kilometer ($333\frac{1}{3}$ Klafter).

Wagen mit 4 Rädern und einem Sitz im Innern	30 „
Wagen mit 4 Rädern und 2 oder mehr Sitzen im Innern	36 „

Falls die konzessionirende Gesellschaft Konzessionen für andere Eisenbahnen in der Schweiz zu niederern Tarifansätzen, als solche in vorliegender Konzession enthalten sind, abschließen sollte, so verpflichtet sie sich, diese Tarifermäßigung auch auf den Kanton Waadt anzuwenden.

Art. 23. Die Gesellschaft anerbietet sich, in Kriegszeiten die Bahn zur Verfügung der Militärgewalt zu stellen, und den Transport der Truppen und des Kriegsmaterials gegen Vergütung der Hälfte der Normaltaxe zu übernehmen.

In Friedenszeiten befördert die Gesellschaft auf den gewöhnlichen Eisenbahnzügen die sowol für den eidgenössischen als den Kantonaldienst mobil gemachten Truppen um die Hälfte der festgestellten Taxe.

Art. 24. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Reisenden und Waaren, welche ihr auf andern, mit dieser Bahn in Verbindung stehenden Bahnen zugeführt werden, zu den gewöhnlichen Taxen und Bedingungen zum Weitertransport zu übernehmen.

Art. 25. Die Gesellschaft macht sich verbindlich, beim Betrieb der Bahn alle Verbesserungen einzuführen,

welche sowol in Rücksicht auf Schnelligkeit, als Sicherheit des Transports wünschbar sein werden.

Sie verpflichtet sich ferner, ihre Tarife so niedrig als möglich zu stellen, was jedoch ihr allein überlassen bleibt.

Art. 26. Der Kanton Waadt behält sich die der Eidgenossenschaft zukommenden Rechte des Postregals vor.

Art. 27. Die Polizei in den Bahnhöfen und im Revier der Bahn steht ausschließlich der Gesellschaft zu. Sie hat jedoch die dahерigen Reglemente dem Staatsrathе zur Genehmigung vorzulegen. Dieser behält sich die Oberaufsicht über die Polizei und den Betrieb der Bahn vor.

Art. 28. Die Polizeiangestellten und Bahnwärter werden in Eid genommen. Sie sollen vorzugsweise aus Kantonsangehörigen gewählt werden.

Art. 29. Sollte die Gesellschaft in Zeit von neunzig Tagen, vom Datum des gegenwärtigen Dekrets an gerechnet, nicht konstituiert sein, und sollte Herr Sulzberger die Summe von Fr. 150,000 als Garantie nicht einbezahlt haben, so wird die Konzession für ungültig erklärt.

Art. 30. Der im Art. 13 des vorliegenden Dekrets erwähnte vollständig ausgearbeitete Plan, besonders in Beziehung auf die Errichtung der Bahnen und die gute Anlegung der Bahnhöfe, soll dem Staatsrathе, welcher allfällig nöthig findende Modifikationen beschließen kann, zur Genehmigung vorgelegt werden.

Falls die Solidität der Erdarbeiten, die Dimensionen und die gute Konstruktion der Kunstarbeiten den Vorschriften des Art. 14 nicht entsprechen sollten, so hat der Staatsrath, nach einer durch Experten vorgenommenen Untersuchung, das Recht, die Gesellschaft zum

Bauen nach den Vorschriften anzuhalten. In diesem Falle kann der Staatsrath sogar die Arbeiten einstellen lassen, jedoch unter Berufung an den Großen Rath.

Hieraus allfällig entstehende Anstände unterliegen dem Rechtspruche von Schiedsrichtern, welche auf die im Art. 4 bezeichnete Weise zu ernennen sind.

Art. 31. Der Staatsrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekrets beauftragt.

Gegeben, unter dem Staatsiegel, zu Lausanne,
den 8. Juni 1852.

Der Präsident des Großen Rathes:

Sign. Jules Martin.

(L. S.)

Der Sekretär:

Sign. Es. Jaccard.

Entwurf

eines

Beschlusses, die Eisenbahnen im Kanton Waadt
betreffend.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 13. August 1852.)

Die schweizerische Bundesversammlung,
nach Einsicht

einer durch die Regierung des Kantons Waadt dem
Herrn Ingenieur Sulzberger ertheilten Konzession für
Uebernahme des Baues einer Eisenbahn von Morges
und Lausanne nach Yverdon, d. d. 8. Juni 1852,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen
Bundesrathes,

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,
beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedin-
gungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

1. Im Allgemeinen sollen die Vorschriften des Bun-
desgesetzes vom 28. Juli 1852, namentlich die Art. 8 bis
und mit 14 pünktliche Beachtung finden.

2. Der Bund behält sich das Recht vor, außer den
in Art. 8 des erwähnten Bundesgesetzes bezeichneten spe-
ziellen Leistungen, für den regelmäßigen periodischen Per-

sonentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und je nach dem finanziellen Einfluß des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die jedoch den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, von der Gesellschaft zu erheben.

3. Der Art. 23 des Konzessionsaktes ist dahin zu ergänzen, daß für das Militär im eidgenössischen Dienste und für das Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft der Art. 10 des zitierten Bundesgesetzes maßgebend ist.

4. Die Verfügungen des Bundesrathes über die Anwendung des Art. 4 des Bundesgesetzes werden vorbehalten.

5. Der Ausweis über die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel nach Art. 6 der Konzession und über den zeitlichen Beginn der Bauarbeiten nach Art. 7 der Konzession ist inner der Frist von zwölf Monaten, vom Datum der Ratifikation der Konzession an gerechnet, dem Bundesrath vorzulegen, kraft Art. 11 des Bundesgesetzes.

6. Der Bundesrath wird auch diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im Schweizer-Eisenbahnwesen zu sichern.

7. Der Art. 20 der Konzession ist in dem Sinne zu modifiziren, daß das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten auf das vorliegende Unternehmen seine Anwendung finde.

8. Die Art. 1, 2, 3 und 4 des Konzessionsaktes sind in Beziehung auf das Recht des Rückkaufes in dem Sinne auszudehnen, daß dem Bunde das Recht zustehen soll, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn sammt

dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen. Macht der Bund von diesem Rechte erst nach Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer von 99 Jahren Gebrauch, so fällt bei Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung ausschließlich in Berücksichtigung:

- a. der Durchschnitt des Reinertrags der Bahn nach dem Ergebnis der letzten zwanzig Jahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;
- c. die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe, in dem Zeitpunkte, in dem der Bund sie an sich ziehen will, kosten würde.

Von den bei Ausmittlung der Entschädigung nach litt. b. und c. in Betracht fallenden Summen ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Bund die Bahn nicht in neuem Zustande an sich zieht, ein angemessener Abzug zu machen.

9. Will der Bund dagegen das ihm zustehende Recht des Rückkaufes vor Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer ausüben, so ist die Entschädigungssumme, wie sich dieselbe nach dem vorgeschriebenen Maßstabe herausstellen wird, um den Betrag von 10 Prozent zu erhöhen.

10. Wenn der Bund die Eisenbahn an sich ziehen will, so hat er die Gesellschaft zwei Jahre vorher von seiner Absicht in Kenntniß zu setzen.

11. 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 verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 13. August 1852.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schöpf.

Konzeßionsakt

der

Regierung des Kantons Luzern, Namens des Staates, an Herrn Ingenieur J. Sulzberger, von Frauenfeld, zuhanden einer von ihm zu gründenden Gesellschaft für Erstellung einer Eisenbahn von Luzern über Wohlhausen gegen Zofingen.

(Vom 31. März 1852.)

A. Allgemeine Bestimmungen.

1) Die Dauer der Konzeßion ist auf neun und neunzig Jahre bestimmt.

Nach Abfluß dieser Zeit wird der Gesellschaft entweder eine neue Konzeßion ertheilt, oder man wird sich mit ihr über Erwerbung der Bahn, der Gebäude, des Betriebmaterials und der Borräthe, zuhanden des Staats verständigen.

2) Die Regierung ist berechtigt, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn mit allem Betriebmaterial an sich zu kaufen. Als Kaufspreis hat sie den dannzumaligen Werth nebst 10 % dieser Summe als Entschädigung der Gesellschaft zu vergüten. Für den Fall eines solchen Ankaufes hat die Regierung der Gesellschaft, zwei Jahre vor Eintritt jenes Termins, von ihrer daheringigen Entschließung Kenntniß zu geben.

3) Wenn die beiden Theile über die Ankaufsumme sich nicht verständigen können, so wird der Entscheid einem

von beiden Theilen zu ernennenden Schiedsgerichte von sachkundigen Männern übertragen.

Diese ernennen zum Voraus einen Obmann, welchem, bei gleichgetheilten Stimmen, der Entscheid zukömmt. Können sie sich über die Obmannswahl nicht verständigen so soll das eidgenössische Bundesgericht für Vornahme dieser Wahl ersucht werden.

4) Die Gesellschaft wird ihre Statuten ins Staatsarchiv niederlegen und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmung übertragen wird, Sie macht der Regierung jedes Jahr von den Resultaten des Betriebes und dem Ertrage der Unternehmung umfassende Mittheilung.

5) Die Gesellschaft hat der Regierung für die gehörige Ausführung und Vollendung der Bahn und der weitem Betriebserfordernisse annehmbare Personal- oder Realbürgschaft zu leisten. Diese Bürgschaft soll 150,000 Franken betragen. Im Fall solche in Baarschaft geleistet wird, werden die Kontrahenten sich darüber verständigen, ob diese Summe einfach in einem obrigkeitlichen Depot niedergelegt werden solle, oder ob die Regierung deren einseitige Verwendung gegen angemessene Verzinsung übernehmen wolle.

Die Zurükstellung dieser Bürgschaft geschieht nach vollständiger Vollendung sämtlicher Arbeiten.

6) Die Gesellschaft soll binnen zwölf Monaten, vom Datum der Ratifikation dieser Konzession an gerechnet, die Bauarbeiten beginnen, ansonst die Konzession erlischt, sofern nicht eine Verständigung über eine allfällige Prolongation derselben zu Stande kömmt.

7) Binnen längstens vier Jahren, vom Datum der Ratifikation der Konzessionsurkunde an, soll die Bahn nebst Zubehörde vollständig vollendet und der Betrieb organisiert sein.

8) Die Regierung bewilligt ihrerseits, im Falle der Stellung gleich günstiger Bedingungen, dieser Gesellschaft, in Rücksicht auf allfällige Konzessionirung von Zweigbahnen, den Vorzug vor jeder andern Sozietät.

9) Die Regierung wird keiner andern Gesellschaft eine Konzession für Anlage einer Eisenbahn in der gleichen Richtung ertheilen.

10) Die Gesellschaft unterwirft sich allen im Kanton Luzern jeweilen in Kraft bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Reglementen. Sie wird einen bevollmächtigten Stellvertreter bezeichnen, der sein Domizil im Kanton nehmen wird.

B. Technische Bestimmungen.

11) Als Grundlage der gegenwärtigen Konzession wird das vorläufig im Jahr 1850 durch Herrn Ingenieur J. Sulzberger von Frauenfeld bearbeitete Projekt einer Eisenbahn von Luzern über Wohlhausen bis an die Kantonsgränze bei Zofingen angenommen; dabei mögen auch die darauf bezüglichen Vorschläge der vom schweizerischen Bundesrathe berufenen englischen Ingenieure, Hrn. Stephenson MP und Hrn. Swinburne, berücksichtigt werden.

Jedenfalls wird die Gesellschaft, bevor sie die Ausführung beginnt, die vollständig ausgearbeiteten Pläne über sämtliche auszuführenden Bauten und Anlagen der Regierung vorlegen. Ein Doppel der festgestellten Pläne wird ins Staatsarchiv niedergelegt.

12) Die Erdarbeiten sollen in solcher Solidität ausgeführt werden, um auf der Bahn Betriebsmaterial von derjenigen Stärke und Gewicht transportiren zu können, wie solches auf den Eisenbahnen der der Schweiz benachbarten Länder üblich ist.

Die Kunstarbeiten sind ebenfalls den obigen Bedingungen unterworfen und sollen daher in entsprechenden Dimensionen und Vollkommenheiten hergestellt werden.

13) Die Gesellschaft ist ermächtigt, die Bahn ein- oder doppelspurig herzustellen. Sollte die allfällig vor der Hand bloß einspurig gebaute Bahn der Frequenz nicht genügen, so verpflichtet sich die Gesellschaft, die Bahn zweispurig herzustellen.

14) Von den einmal festgestellten und im Staatsarchive deponirten Plänen kann ohne Autorisation der Regierung bei der Ausführung nicht abgewichen werden.

15) Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten zu kontroliren und zu überwachen.

16) Die Gesellschaft übernimmt in eigenen Kosten nicht bloß die Anlage der Bahn und Zubehörde, sondern auch die damit verbundenen nothwendigen Veränderungen an bestehenden Kommunikationseinrichtungen, Wasserleitungen zc. Sie wird auch den Unterhalt und die zeitweise Erneuerung aller der von ihr ausgeführten Arbeiten übernehmen.

Art. 17. Bezüglich der Auswahl der Lokalitäten für die Bahnhöfe zu Luzern werden die Regierung und die Gesellschaft sich zur Zeit in näheres Einverständniß setzen, und es soll den Wünschen der Erstern Rechnung getragen werden.

C. Administrative Bestimmungen.

18) Der Bau der vorbezeichneten Eisenbahn wird als eine Unternehmung zum „Wohle des Staates“ oder von „allgemeinem Nutzen“ erklärt.

Demgemäß wird die Gesellschaft berechtigt, die Expropriation von Grundstücken, Gebäuden u., welche sie zur Anlage der Bahn und Zubehörenden, so wie der mit dem Bau in Verbindung stehenden Anlagen und Veränderungen (§. 16) bedarf, nach betreffenden Gesetzen zu erwirken.

19) Bei sich ergebenden Schwierigkeiten und Anständen wird die Regierung über die Frage entscheiden, ob die Expropriationsgesetze ihre Anwendung finden oder nicht.

D. Bestimmungen über den Transport.

20) Die Gesellschaft macht sich verbindlich, auf der Bahn einen genügenden Dienst einzurichten. Es sollen täglich auf der ganzen Ausdehnung der Linie wenigstens zwei Züge abgehen.

Die Züge der Reisenden sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 25 Kilometer in der Stunde sich fortbewegen.

21) Das Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport soll folgendermaßen festgestellt sein:

a. Reisende.

per Kopf, per
Kilometer.

Im Wagen I. Klasse, gedeckt, gepolstert und
mit Glazen geschlossen 12 Cent.

	per Kopf, per Kilometer.
Im Wagen II. Klasse, gedeckt, mit Gläsen ge- schlossen und mit Sizen versehen	8 Cent.
Im Wagen III. Klasse, gedeckt, mit Vorhängen und Sizen versehen	6 "

b. Vieh.

Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere und Zugthiere überhaupt	12 "
Kälber und Schweine	5 "
Schafe und Ziegen	3 "

c. Waaren.

	per Tonne, per Kilometer.
I. Klasse: Gußwaaren, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, ver- arbeitet oder roh; Essig, Wein, Getränke überhaupt, Spirituosa, Del, Baumwolle und andere Spinnstoffe, Fourniere, fremde feine Holzarten, Farbhölzer, Zucker, Kaffee, Droguerien, Spezereiwaaren, Kolonialwaaren, überhaupt Manufakturwaaren	20 Cent.
II. Klasse: Getreide, Sämereien, Mehl, Käse, Butter, Stroh, Heu, Kochsalz, Kalk, Gyps, Erze, Coles, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Bretter, Latten, Bohlen, Bauholz, Marmor in Blöcken, Haussteine, Asphalt, Roheisen, Stabeisen, Eisenblech, Blei in Barren	18 Cent.

per Tonne,
per Kilometer.

III. Klasse: Kalk- und Gypssteine, Mühlsteine,
Kiesel, Sand, Thon, Schiefer, Dachziegel,
Ziegelsteine, Pflastersteine und Materialien
aller Art für den Bau und Unterhalt der
Straßen 16 "

IV. Klasse: Steinkohlen, Torf, Düngemittel,
Asche und Schutt 12 "

per Stük,
per Kilometer.

Wagen mit 2 oder 4 Rädern und einem
Bankett im Innern 30 Cent.

Wagen mit 4 Rädern und 2 oder mehr
Banketts im Innern 36 "

22) Die Gesellschaft anerbietet, in Kriegszeiten die Bahn der Militärgewalt zur Verfügung zu stellen und den Transport der Truppen und des Kriegsmaterials gegen Vergütung der Hälfte der Normaltaxe zu übernehmen.

23) Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Reisenden und Waaren, welche ihr auf andern mit dieser Bahn in Verbindung stehenden Bahnen zugeführt werden, zu den gewöhnlichen Taxen und Bedingungen zum Weitertransport zu übernehmen.

24) Die Gesellschaft macht sich verbindlich, bei Betrieb der Bahn, alle Verbesserungen einzuführen, welche sowohl in Beziehung auf Schnelligkeit, als Sicherheit des Transports wünschbar sein werden.

25) Die Gesellschaft wird auf Verlangen der eidgenössischen Postbehörden den Transport der Postgegenstände und der Kondukteure zu gleichen Bedingungen übernehmen,

nach welchen Unternehmer anderer schweizerischer Bahnen sich für diese Leistungen verpflichten oder verpflichtet werden.

E. Polizeiliche Bestimmungen.

26) Die Polizei in den Bahnhöfen und im Revier der Bahn steht der Gesellschaft zu. Sie hat jedoch die bisherigen Reglemente der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Diese behält sich die Oberaufsicht über die Polizei und den Betrieb der Bahn vor.

27) Die Polizeiangestellten und Bahnwärter werden durch die Regierung in Eid genommen.

28) Die Bahnwärter und Polizeiangestellten sollen vorzugsweise aus Kantonsangehörigen gewählt werden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtiger Konzessionsakt, welcher jedoch noch der Genehmigung des Großen Rathes des Kantons Luzern bedarf, in Dupplikaten ausgefertigt, mit der Unterschrift und dem Siegel der Regierung des Kantons Luzern, so wie mit der Unterschrift des Herrn Jakob Sulzberger bekräftigt, und beiden Theilen erschriftlich zugestellt worden.

Luzern, den 31. März 1852.

Der Konzessionär:	Der Statthalter:
J. Sulzberger , Ingenieur,	J. N. Steiger .
aus Frauenfeld.	

Namens des Regierungsrathes,
Der Staatschreiber:
Jost Rager.

Wir Präsident und Großer Rath des Kantons Luzern,

nach Kenntnißnahme von dem uns zur Ratifikation vorgelegten Konzessionsakte des hierseitigen Regierungsraths an Herrn Ingenieur Sulzberger von Frauenfeld, zuhanden einer von ihm zu gründenden Gesellschaft für Erstellung einer Eisenbahn von Luzern über Wohlhausen an die Kantonsgränze gegen Zofingen, d. d. 31. März 1852;

auf die hierüber erstatteten Berichte des Lit. Regierungsrathes und einer aus unserer Mitte bestellten Kommission;

in Würdigung der für Ertheilung besagter Konzession in vorliegenden Berichten angeführten Gründe,

b e s c h l i e ß e n :

I. Vorgenanntem Konzessionsakte sei anmit unsere Ratifikation ertheilt und daher der fragliche Vertrag auch unsererseits genehmigt, jedoch unter der Bedingung:

- a. Daß von heute an innerhalb spätestens 3 Monaten die im Art. 4 der Konzessionsakte benannten Gesellschaftsstatuten der Regierung eingereicht und die im Art. 5 anbedungene Kaution deponirt sein werde; widrigenfalls die Konzession als erloschen betrachtet würde. Auch soll die Kaution ausdrücklich dafür dienen, daß alle durch den Vertrag der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen gehörig und rechtzeitig erfüllt werden.
- b. Daß die Gesellschaft bei der vom Konzessionär zum Art. 20 gegebenen Erklärung: auch die Waarenzüge nur mittels Lokomotiven zu befördern, behaftet bleibe.

II. Gegenwärtiger Ratifikationsbeschluß soll dem Konzeptionsakte urkundlich nachgetragen, dem Regierungsrathe zur Vollziehung mitgetheilt und urschriftlich ins Staatsarchiv niedergelegt werden.

So beschloffen in unserer Sitzung, Luzern, den
13. Mai 1852.

Der Präsident:

Sign. **J. M. Knüfel.**

Namens des Großen Rathes:

Die Sekretäre: Mitglieder desselben:

Sign. **B. Suber.**

„ **J. Häller.**

Entwurf

eines

Beschlusses, die Eisenbahnen im Kanton Luzern
betreffend.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 14. August 1852.)

Die schweizerische Bundesversammlung,
nach Einsicht

einer durch die Regierung des Kantons Luzern dem
Herrn Ingenieur Sulzberger ertheilten Konzession zum
Baue einer Eisenbahn von Luzern über Wohlhausen gegen
Zofingen, d. d. 31. März und 13. Mai 1852,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen
Bundesrathes,

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedin-
gungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

1. Im Allgemeinen sollen die Vorschriften des Bun-
desgesetzes vom 28. Juli 1852, namentlich die Art. 8 bis
und mit 14 pünktliche Beachtung finden.

2. Der Bund behält sich das Recht vor, außer den
in Art. 8 des erwähnten Bundesgesetzes bezeichneten spe-

ziellen Leistungen, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und je nach dem finanziellen Einfluß des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die jedoch den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, von der Gesellschaft zu erheben.

3. Der Art. 22 des Konzessionsaktes ist dahin zu ergänzen, daß für das Militär im eidgenössischen Dienste und für das Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft der Art. 10 des zitierten Bundesgesetzes maßgebend ist.

4. Die Verfügungen des Bundesrathes über die Anwendung des Art. 4 des Bundesgesetzes werden vorbehalten.

5. Der Ausweis über die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel über den zeitlichen Beginn der Bauarbeiten nach Art. 6 der Konzession ist inner der Frist von zwölf Monaten, vom Datum der Ratifikation der Konzession an gerechnet, dem Bundesrath vorzulegen, Kraft Art. 11 des Bundesgesetzes.

6. Der Bundesrath wird auch diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im Schweizer-Eisenbahnwesen zu sichern.

7. Bei Art. 9 des Konzessionsaktes wird der Vorbehalt gemacht, daß derselbe den Vorschriften des Art. 17 des Bundesgesetzes nicht präjudizire.

8. Die Art. 1, 2 und 3 des Konzessionsaktes sind in Beziehung auf das Recht des Rückkaufes dahin abzuändern, daß dem Bunde das Recht zustehen soll, nach zwanzig Betriebsjahren die Eisenbahn sammt dem Mate-

rial, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen. Macht der Bund von diesem Rechte erst nach Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer von 99 Jahren Gebrauch, so fällt bei Ausmittlung der festzusetzenden Entschädigung ausschließlich in Berücksichtigung:

- a. der Durchschnitt des Reinertrags der Bahn nach dem Ergebnisse der letzten zwanzig Jahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;
- c. die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe, in dem Zeitpunkte, in dem der Bund sie an sich ziehen will, kosten würde.

Von den bei Ausmittlung der Entschädigung nach litt. b. und c. in Betracht fallenden Summen ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Bund die Bahn nicht in neuem Zustande an sich zieht, ein angemessener Abzug zu machen.

9. Will der Bund dagegen das ihm zustehende Recht des Rückkaufes vor Ablauf der ordentlichen Konzessionsdauer ausüben, so ist die Entschädigungssumme, wie sich dieselbe nach dem vorgeschriebenen Maßstabe herausstellen wird, um den Betrag von 10 Prozent zu erhöhen.

10. Wenn der Bund die Eisenbahn an sich ziehen will, so hat er die Gesellschaft ein Jahr vorher von seiner Absicht in Kenntniß zu setzen.

11. 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 verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Also den gesetzgebenden Rätthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 14. August 1852.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Dr. Furrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Entwurf eines Vertrags mit dem Grossherzogthum Baden, betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet. (Vom 27. Juli 1852.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1852
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.08.1852
Date	
Data	
Seite	1-72
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 962

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.