

# Schweizerisches Bundesblatt.

XXIV. Jahrgang. III. Nr. 37. 17. August 1872.

---

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

---

## B e r i c h t

der

nationalrätlichen Commission, betreffend die Weltausstellung  
in Wien im Jahre 1873.

(Vom 17. Juli 1872.)

### Tit. I

Der Bundesrath beantragt Ihnen durch seine Botschaft vom 26. Juni eine finanzielle Betheiligung Seitens des Bundes bei der Weltausstellung in Wien, in der Weise, daß derselbe die einheitliche Organisation und Leitung der schweizer. Abtheilung und zugleich auch einen Theil der Kosten übernehme.

Der hiefür beanspruchte Credit von Fr. 400,000 würde in zwei gesonderten Kategorien zur Verwendung kommen: einerseits zur Begünstigung der Aussteller durch Uebernahme der allgemeinen Kosten; anderseits zur Erleichterung des Besuches der Ausstellung durch Beiträge an Arbeiter und Handwerker.

Nach vorliegendem Dekrets-Entwurfe würden dem Bunde zufallen: die Kosten der allgemeinen baulichen Anordnung und Ausstattung des Ausstellungsraumes; der Platzmiethe für alle Ausstellungsgegenstände und Beforgung derselben; des Hin- und Rücktransportes bis zu einer bestimmten Gränze; der Versicherung gegen Transport- und Feuerschaden; der Unterstellung, Unterhaltung und Beforgung des ausgestellten Viehs, und endlich des Commissariats und der Preisrichter.

Die Aussteller dagegen hätten zu tragen: die Kosten der Herstellung der Fundamentierungsarbeiten und sekundären Transmissionen; der Ausstellungsbehälter, der Schaufchränke, Tische und überhaupt der innern Einrichtung der schweiz. Abtheilung, und sodann alles desjenigen, was nicht auf Kosten des Bundes selbst zu erfolgen hat.

Die Arbeiter und Handwerker, welche die Ausstellung besuchen und Anspruch auf die Beiträge des Bundes machen, hätten den Nachweis zu leisten, daß sie von ihren resp. Kantonen ebenfalls Beiträge und zwar im Verhältniß von zwei Dritttheilen erhalten.

Dies ist der Inhalt des Dekretentwurfes. Der Ständerath hat denselben mit einer einzigen wesentlichen Abänderung angenommen, welche dahin zielt, den Arbeitern und Handwerkern den Besuch der Ausstellung in einem erweiterten Maße zu erleichtern. Zu diesem Zwecke hat er die hiefür ausgeworfene Summe von Fr. 25,000 auf Fr. 30,000 erhöht und die Beschränkung der Beiträge der Kantone von zwei Dritttheilen auf diejenige Summe, welche der Bund selbst dafür auswirft, reduziert.

Die Commission, welche Sie zur Vorberathung dieses Gegenstandes bezeichnet haben, hat sich zunächst die Frage gestellt:

- 1) Ob es überhaupt Sache des Bundes sei, sich bei solchen Ausstellungen mittelst finanzieller Unterstützungen zu betheiligen, und
- 2) Ob im vorliegenden Falle die zu erzielenden Resultate den hiefür geforderten Geldmitteln entsprechen.

Mit Bezug auf die erste Frage können wir uns kurz fassen, da dieselbe bei ähnlichen Anlässen schon wiederholt zur Sprache kam.

Die Schweiz, als industrielles Land, kann sich schlechterdings dem industriellen Konkurse, an welchem alle Völker der Welt theilnehmen, nicht entziehen; sie kann auf diesem Gebiete ebenso wenig, als auf denjenigen des politischen, socialen und geistigen Lebens eine Sonderstellung einnehmen; sie kann dies um so weniger thun, als ihre Erzeugnisse ihre Absatzgebiete nicht oder zum größten Theile nicht im eigenen Lande haben.

Mit diesen wenigen Sätzen begründen wir die Nothwendigkeit der Beschickung der Wienerausstellung.

Aber ebenso nothwendig wird es dann, die Betheiligung der Schweiz auf eine Weise zu organisiren, welche ihrer Stellung würdig ist. Nicht nur der Industrielle als solcher, sondern das ganze schweizerische Volk hat ein Interesse daran, daß die Erzeugnisse seines Gewerbestreibes im vortheilhaftesten Lichte dargestellt werden.

Nun ist es einleuchtend, daß es nicht möglich wäre, ein solches Resultat ohne Eingreifen des Bundes zu erreichen. Eine einheitliche

Organisation und Leitung der schweizerischen Abtheilung, nach einem festgesetzten Plane, ist durchaus geboten. Ohne dieselbe würde die Betheiligung Seitens der Industrie, der Kunst und der Landwirthschaft eine weit geringere sein und die schweizerische Abtheilung würde nur ein unvollkommenes und verworrenes Bild unseres gewerblichen Lebens darstellen. Wir glauben deßhalb, daß es für den Bund geboten ist, in der Weise vorzugehen, wie Ihnen der Bundesrath vorschlägt. In dieser Beziehung folgen wir nur den Erfahrungen und dem Beispiele anderer Länder.

Bezüglich der Frage, ob die zu erzielenden Resultate im Einklange stehen mit den für diesen Zweck geforderten Mitteln, kann die Commission nicht mit positiven Zahlen antworten. Sie weiß nur, daß sich unsere Industrien und mit ihnen der Wohlstand unseres Landes in den letzten 20 Jahren bedeutend gehoben haben und sie ist geneigt, dieß zum großen Theil auf Rechnung der Ausstellungen zu setzen. Es lassen sich hiefür Beweise anführen.

Wer die Verhältnisse unserer Industrien, deren Freuden und Leiden kennt, weiß, daß immer noch ein großer Theil schweizerischer Erzeugnisse durch Zwischenhändler und Kommissionäre auf den Markt gebracht wird. Es ist dieß ein ungesunder Zustand; denn in Folge dessen gelangt der Produzent eines Theiles nicht in den Vollgenuß des Ertrages seiner Arbeit, andern Theiles wird er zu oft zu einem Geschäfte verleitet, welches nicht auf solider Basis, das heißt nicht auf wirklichem Verkaufe, sondern nur auf Verkaufsaussichten beruht. Die großen Weltausstellungen, zu welchen die Käufer aller Länder hinstürmen, bieten nun die günstigste Gelegenheit, den direkten Verkehr zwischen diesen und den Produzenten herbeizuführen. Es ist dieß ein Umstand, auf welchen nicht genugsam hingewiesen werden kann, denn gerade hierin liegt oft die Concurrenzfähigkeit der Erzeugnisse mancher Industriezweige.

Man könnte dagegen einwenden, daß der Industrielle selbst das nächste Interesse habe, dieses Verhältniß herbeizuführen. Es kann dieß nicht bestritten werden, allein der Staat ist nicht minder dabei interessirt, wenn überhaupt zugegeben wird, daß das Gedeihen der Industrie den Wohlstand eines Landes hebe. Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Industriellen selbst keinen großen Eifer zur Beschickung der Ausstellung in Wien kundgeben. Wir möchten daraus nicht den Schluß ziehen, daß sie sich keine nachhaltigen Vortheile von der Ausstellung versprechen. Uns liegt eine andere Erklärung dieser Erscheinung näher.

Diejenigen Industriellen, welche sich in ihren resp. Branchen eine hervorragende Stellung errungen haben, bedürfen des Mittels der Ausstellung nicht mehr oder doch in weit geringerem Maße; sie sind

den Käufern bekannt, oder finden andere Mittel, sie aufzusuchen. Für diese Klasse von Industriellen sind die Ausstellungen mit keinem großen Vortheile verbunden und es ist daher begreiflich, daß sie eine reservirte Stellung gegen dieselbe einnehmen.

Auf der andern Seite erwartet man gerade von ihnen, als den Spitzen der betreffenden Industriezweige, daß sie die Initiative hiefür ergreifen.

Weitauß der größere Theil unserer Produzenten befindet sich jedoch nicht in dieser glücklichen Lage und für diesen Theil kann die Beschickung der Ausstellung zur Wohlthat werden.

Eine andere Ursache, welche auf die ungünstige Stimmung hinwirkt, sind die bedeutenden Kosten und Umstände, welche dem Aussteller immer erwachsen, und welchen er sich nur dann unterzieht, wenn er die Gewißheit hat, daß durch Mitwirkung des Bundes etwas Rechtes geschaffen werden kann.

In Würdigung aller dieser Verhältnisse ist die Commission zur einstimmigen Ansicht gekommen, daß die Vortheile, welche das Land aus der Ausstellung ziehe, die hiefür geforderten Mittel in unberechenbarer Höhe übersteigen, daß indem der Bund zur Förderung der Industrie und der Landwirthschaft mit der einen Hand spende, er mit der andern aus dem Wohlstande des Landes um so reichlicher schöpfen könne, und sie beantragt Ihnen daher unbedingte Genehmigung des verlangten Credits.

Ganz besondere Aufmerksamkeit hat die Commission demjenigen Theile des Dekretentwurfes gewidmet, welcher sich auf die Beiträge an Arbeiter und Handwerker zur Erleichterung des Besuches der Ausstellung bezieht. Sie verspricht sich hievon für unsere Kleingewerbe und Handwerke bedeutende Erfolge und sie wünscht, daß von dieser Begünstigung in weitgehender Weise Gebrauch gemacht werde. Dadurch, daß es den Arbeitern und Handwerkern ermöglicht wird, durch eigene Anschauung die Leistungen und Fortschritte ihrer Gewerke und die dabei zur Anwendung kommenden Hilfsmittel kennen zu lernen, wird bei denselben der Impuls zur eigenen Vervollkommnung angeregt und es kann dieß zur eigentlichen Fortbildungsschule für sie werden.

Ihre Commission war daher einstimmig der Ansicht, daß die für diesen Zweck geforderten Fr. 25,000, welche vom Ständerath auf Fr. 30,000 erhöht wurden, unzureichend seien, und sie beantragt Ihnen eine namhafte Erhöhung der Summe.

Nur über die Bedingungen, unter welchen die Beiträge verabfolgt werden sollen, theilten sich die Ansichten der Commission. Während die Mehrheit derselben von dem Standpunkte ausging, daß die Beiträge ohne Beschränkung, das heißt ohne die Bedingung, daß dieselben nur solchen Arbeitern und Handwerkern verabreicht werden sollen, welche auch von ihren Kantonen unterstützt werden, nahm die Minderheit den letzten Satz des ständeräthlichen Beschlusses auf. Die Gründe für beide Ansichten werden Ihnen bei der Spezialberathung in besondern Referaten dargelegt werden.

Die Commission beschäftigte sich sodann auch mit der Eingabe des Grütlivereins, welcher für seine Mitglieder eine Separatausstellung, Borschüsse Seitens des Bundes bis auf 70% der Ausstellungsgegenstände und andere Begünstigungen verlangte. Die Sache war jedoch weder formell noch praktisch durchführbar. Formell mußte sich die Frage erheben, in wie fern es sich mit den Grundsätzen unserer Constitution vereinigen lasse, den Mitgliedern eines Vereins als solchen, gegenüber andern Schweizerbürgern eine privilegierte Stellung einzuräumen, während doch die Bundesverfassung alle Privilegien abschafft. Bei praktischer Durchführung des Gedankens wäre man auf beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten gestossen, ohne dabei einen besondern Zweck zu erreichen. Die Mitglieder des Vereins sind ja ohnehin berechtigt, unter den gleichen Begünstigungen, wie die Nichtmitglieder, auszustellen. Produciren sie Artikel des ausländischen Consums, so stehen sie bezüglich der Erfolge auf ganz gleicher Linie wie die übrigen Aussteller; sind dagegen ihre Produkte nur für den einheimischen Markt berechnet, so würde deren Ausstellung in Wien ohne irgend welchen praktischen Nutzen sein. Es scheint uns, daß eine erweiterte Begünstigung des Besuchs der Ausstellung mehr den Zwecken der Mitglieder des Vereins entsprechen sollte.

Was die Organisation der schweizerischen Abtheilung betrifft, so wird dieselbe analog derjenigen der Pariser Ausstellung stattfinden.

Die daselbst gesammelten werthvollen Erfahrungen werden bei dieser Gelegenheit zur Verwerthung kommen und es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß wie in Paris, so auch in Wien die schweizerische Abtheilung ein vollständiges, geordnetes und anziehendes Bild der Gewerbsthätigkeit unseres Landes widerspiegeln werde; es ist dieß um so eher zu erwarten, als es dem Bundesrath gelungen ist, eine ausgezeichnete Kraft in der Person des Herrn Rieter als Generalkommissär zu gewinnen.

Wir kommen nun schließlich auf den Kostenpunkt zurück. Als Basis der Berechnung der Kosten mußte die Spezialrechnung der Ausstellung

in Paris angenommen werden. Durch den frühern Generalkommissär Herrn Feer-Herzog und durch Herrn Oberst Nieter wurde auf Grund derselben eine detaillirte Kostenberechnung entworfen. Nach dieser Zusammenstellung beziffert sich die Gesamtsumme der Kosten auf Fr. 400,000.

Die Commission ist nicht im Falle, ein Urtheil über die Ansätze der einzelnen Posten abzugeben; sie hat aber ein so unbedingtes Vertrauen in die Gewissenhaftigkeit und Sachkenntniß der mit dieser Arbeit betraut gewesenen Experten, daß es ihr nicht einfiel, die Wichtigkeit der Ansätze in Zweifel zu ziehen oder daran zu feilschen.

Dagegen will sie Ihnen noch einige Aufschlüsse geben.

Bei der Ausstellung in Paris fielen dem Generalkommissariate sämtliche Kosten der Erstellung der Separatgebäude, der Triebkraft, der Ausstellungsbehälter und überhaupt der innern Einrichtung zu. Bei der Ausstellung in Wien dagegen übernimmt die österreichische Regierung einen Theil dieser Leistungen, während ein anderer Theil den Ausstellern überbunden wird. Trotz der hiedurch erzielten Ersparnisse von zusammen circa Fr. 160,000 steigen dennoch die Gesamtkosten auf annähernd die gleiche Höhe, wie diejenigen der Ausstellung in Paris.

Der Grund hievon liegt theils in dem geforderten Platzgeld im Betrage von Fr. 86,000, theils in den außerordentlichen Verhältnissen des Platzes Wien, welche bei der Kostenberechnung berücksichtigt werden mußten, und endlich in der Summe, welche zur Erleichterung der Besuche für Handwerker ausgeworfen ist.

Da Ihnen die Commission beantragt, diese letztere Summe, gegenüber derjenigen, welche der Ständerath votirt hat, um Fr. 30,000 zu erhöhen, so hätte sie Ihnen consequenter Weise auch eine Erhöhung des Gesamtkredites beantragen sollen.

Man hat jedoch geglaubt, davon Umgang nehmen zu dürfen. Zufolge einer Mittheilung des Generalkommissärs Herrn Nieter, welcher sich zur Zeit in Wien befindet, wird bei Berechnung der Platzmiete nicht, wie angenommen wurde, der Gesamttraum, sondern nur der von den Ausstellern wirklich benutzte Raum in Anschlag gebracht und es dürfte sich hieraus eine Minderausgabe von Fr. 10 bis Fr. 15,000 ergeben. Im Fernern fällt der Ansatz für die Büreaux des Generalkommissariats mit Fr. 15,000 weg. Man hatte hiefür ein Schweizer-Chalet in Aussicht genommen, dessen Minderwerth bei Schluß der Ausstellung auf Fr. 15,000 veranschlagt war. Die hiefür nothwendigen Räumlichkeiten werden nun von der kaiserlichen Regierung zur Ver-

fügung gestellt. Endlich glaubt der Generalkommissär, daß sich einige Ersparnisse auf der Manutention und andern Posten machen lassen. Diese Ersparnisse zusammen würden dem Betrage gleich kommen, welchen wir zur Erhöhung der Beiträge an Arbeiter und Handwerker beantragen, und die Commission kam zum Schlusse, den ursprünglichen Ansatz von Fr. 400,000 festzuhalten. Sollte derselbe in Folge dieses Umstandes überschritten werden müssen, was wir jedoch bezweifeln, so wird der Rath keinen Anstand nehmen, denselben durch einen Nachtragskredit zu ergänzen.

Bern, den 17. Juli 1872.

Namens der nationalrätthlichen Commission,  
Der Berichterstatter:  
**Isler.**

---

Note. In der französischen Ausgabe (Feuille fédérale) ist obiger Bericht ersetzt durch das Referat des Herrn Desor.

---

## Kommissionalbericht

an

die schweizerische Bundesversammlung über das Begnadigungsgesuch von Joh. Eugster von Wald, Kts. Appenzell A. Rh., gewesenem Stationsverwalter in Wesen, zur Zeit Telegraphenaufseher in Brunnen, Kts. Schwyz.

(Vom 18. Juli 1872.)

### Tit. I

Das der Bundesversammlung gegenwärtig zur Behandlung vorliegende Traktandum hat folgende, den Akten entnommene geschichtliche Veranlassung.

Am 8. Dezember 1870 war auf den „Vereinigten Schweizerbahnen“ der Zug 83a — ein Güterzug — bei seiner Fahrt von Zürich bis Rapperswil und Wesen verschiedener Ursachen wegen mit ansehnlichen Verspätungen in Wesen eingetroffen.

Nach dem Fahrtenplan sollte dieser Zug auf der Station Unterterzen mit einem von Chur kommenden Güterzuge 86a und dann auf der Station Mels mit dem Schnellzuge 86 kreuzen.

In der Absicht nun, die beiden von Chur kommenden Züge keine zu große Verspätung erleiden zu lassen, bestimmte der Stationsvorsteher Joh. Eugster in Wesen, die Kreuzungen des in Wesen verspätet angekommenen Güterzuges 83a von Wesen aus auf andere Stationen zu verlegen.

Er telegraphirte deshalb nach Wallenstadt und Sargans, daß die Kreuzung des Güterzuges 83a mit dem Güterzuge 86a nicht in Unterterzen, sondern auf der Wesen näher gelegenen Station Murg, und die Kreuzung des gleichen Zuges 83a mit dem Schnellzuge 86 nicht auf der Station Meß, sondern auf der Station Wallenstadt stattfinden.

Einige Zeit nach diesen Anordnungen ließ dann Eugster den Güterzug 83a von Wesen abgehen, und verließ dann, vorgeblich wegen damaliger Kränklichkeit, das Stationsgebäude, kehrte aber nach kurzer Zeit wieder dahin zurück.

Bei seiner Rückkehr machte ihm der Einnehmer und Telegraphist der Station die Anzeige, daß die Depesche nach Wallenstadt daselbst verspätet angekommen sei, und daß sonach der von Thur kommende Güterzug 86a von der Verlegung der Kreuzung nicht mehr habe verständigt werden können.

Nun war die Verlegenheit groß. Die Generaldirektion stellt sie nach gepflogener Untersuchung in ihrem Berichte an den Verwaltungsrath also dar:

„Zug 83 a stand in Murg, weil er gemäß gehörig erhaltener Weisung dort, anstatt in Unterterzen, mit Zug 86a kreuzen sollte.

„Zug 86a stand in Unterterzen, weil hier die fahrplanmäßige Kreuzung mit dem Zug 83a stattfinden sollte, und er von einer Abänderung keine Anzeige hatte.

„Zug 86 stand in Wallenstadt, weil er gemäß erhaltener Weisung dort, statt in Meß, mit dem Zug 83a kreuzen sollte.

„Um diese Züge wieder in Gang zu bringen, kam der Bahnhofsvorsteher in Wesen auf den Gedanken, gerade den auf der Station Wallenstadt stehenden Schnellzug 86 bis Unterterzen gehen und hier dem Güterzug 86a vorfahren zu lassen, um sowohl diesen von der Kreuzung mit 83a in Murg zu benachrichtigen, als ihn selbst nunmehr in Murg statt in Wallenstadt mit Zug 83a kreuzen zu lassen. (Der Gedanke wurde durch daheringe Depesche ausgeführt.)

„Auf diese Weise, obschon die für Kreuzungsverlegungen bestehenden Vorschriften nicht genau beobachtet werden konnten, wäre die Sache nach dem Bericht der Generaldirektion noch gut abgelaufen, wenn mittlerweile nicht ein anderer fataler Zwischenfall vorgekommen wäre.

„In Murg nämlich wartete der Zug 83a schon 48 Minuten lange auf den Zug 86a gemäß angeordneter, und dieser auf jenen in Unterterzen laut fahrplanmäßiger Kreuzung. Beide Stationen sind gegenseitig sichtbar, und da man in Murg den Zug 86a auf der Station Unterterzen zu erblicken glaubte, dieser aber sich nicht vorwärts bewegte, erklärte man sich dort Letzteres dadurch, daß dieser Zug keine

Kenntniß von der nach Murg verlegten Kreuzung habe (was auch wirklich der Fall war). Der Stationsvorstand in Murg ließ deshalb durch das Bahnpersonal vorschriftgemäß eine schriftliche Anzeige nach Unterterzen bringen, daß der Zug 86a nach erhaltener Ordre in Murg mit Zug 83a kreuzen müsse.

„Infolge dessen fuhr Zug 86a nach Murg vor, kreuzte hier mit dem Zug 83a und setzte seinen Weg weiter fort. Der Zug 83a fuhr darauf nach Unterterzen und sofort von da wieder ab, um gemäß der in Wesen erhaltenen Weisung mit dem Zug 86 in Wallenstadt zu kreuzen.

„Dieses geschah leider zu derselben Zeit, als der Stationssteher Gugster in Wesen die oben erwähnte Depesche nach Wallenstadt zur Abfertigung des Zuges 86 in der Richtung nach Unterterzen gegeben hatte. Die beiden Züge, nichts von einander wissend, mußten sich daher auf offener Linie begegnen und der Zusammenstoß, der in der Nähe der Ortschaft MoIs erfolgte, war unvermeidlich.

„Das Fahrpersonal beider Züge, bemerkt der mehrerwähnte Bericht, hat bei dem Zusammenstoße seine Pflicht vollständig gethan. Sowie die Führer sich in Sicht waren, wurde durch wiederholte Nothsignale, Bremsenanziehen und Kontredampf das Möglichsie gethan, den Zug zu stellen.

„Von Reisenden wurde zum Glück Niemand verletzt. Dagegen trugen außer zwei Postbeamteten sieben Bahnangestellte mehr oder weniger schwere Verletzungen davon, durch welche sie zusammen 429 Tage arbeitsunfähig gemacht wurden. Die Bahnverwaltung selbst erlitt an Betriebsmaterial, an den Transportgütern, an Zerstörung des Bahnkörpers, Arztkosten u. s. w. einen Schaden, der zu Fr. 20,800. 43 berechnet wurde.

„Aus dem ganzen Sachverhalte, sagt der Bericht der Generaldirektion, geht hervor, daß die alleinige Schuld an dem stattgefundenen Unfall dem Stationsvorstand Gugster in Wesen zugeschrieben werden muß, weil er, nachdem die Kreuzung des Zuges 86 mit dem Zuge 83a ganz vorschriftgemäß nach Wallenstadt verlegt worden war, diese Verfügung einseitig wieder aufhob und den Zug 86 nach Unterterzen, resp. Murg beorderte, ohne den Zug 83a davon benachrichtigen zu können. Gugster ist infolge dessen sofort im Dienste suspendirt worden und hierauf ins Falliment gerathen.

Im Weiteren aber wurde gegen denselben, in Anwendung des Art. 67 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom Jahr 1853, betreffend das Delikt der Beschädigung und Gefährdung von Eisenbahnzügen wegen fahrlässiger Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, eine Strafunteruchung angeordnet und deren Behandlung und Aburtheilung den Gerichten des Kantons St. Gallen übertragen.

Auf Grundlage einer umfangreichen, durch die Staatsanwaltschaft des Kantons eingeleiteten Untersuchung, deren Ergebnisse durch die Gründe der Vertheidigung, wie dieselben im Berichte des Bundesrathes in Kürze zusammengestellt sind, nicht entkräftet werden konnten, dagegen in Würdigung des konstatirten damaligen kränklichen Zustandes des Beklagten und anderer Verumständungen, welche mildernd in Berücksichtigung fielen, erkannte das Bezirksgericht Sargans unterm 29. Januar 1872, in Anwendung der Art. 64, Lit. d, sowie 4, 8 und 74 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht: den Beklagten der ihm zur Last gelegten Fahrlässigkeit für schuldig, und belegte ihn mit drei Monaten Gefängniß und Fr. 300 Geldbuße, nebst Tragung der Untersuchungs- und Gerichtskosten.

Der Verurtheilte ließ das Urtheil in Rechtskraft erwachsen, ohne daß er dagegen Appellation ergriff. Hingegen wurde die Strafe nicht angetreten und das Urtheil bis heute nicht vollzogen, weil für den Verurtheilten ein Begnadigungsgesuch in Aussicht gestellt wurde.

Bereits unterm 19. März abhin reichte denn auch Hr. Advokat Good in Mels, Namens des Johann Eugster, ein solches Gesuch an die Bundesversammlung ein. In demselben wird vorab die Richtigkeit des Urtheils über die Schuldfrage in Zweifel gezogen; wegen bedenklicher Krankheit zur Zeit des Vorfalles könne ihm eine allfällige Sorglosigkeit nicht zur Last gelegt werden; übrigens hätten die Folgen einer solchen von dem Stellvertreter Hübscher durch rechtzeitiges Einschreiten, wozu dieser verpflichtet war, verhindert werden können; günstig zeuge auch für Eugster, daß er trotz seiner Krankheit den Dienst verrichtet habe, ferner daß selbst die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen ihm ein günstiges Zeugniß nicht versagen konnte, und daß endlich auch das Telegraphen-Inspektorat in Zürich, unter welchem Eugster gegenwärtig als Telegraphenaufseher in Brunnen stehe, mit seinem Verhalten sich zufrieden erkläre. Endlich wolle die h. Bundesversammlung nicht minder in dem Umstande einen gewichtigen Grund der Begnadigung finden, daß der Petent ein mittelloser Familienvater sei, durch dessen Strafe Frau und Kinder unschuldiger Weise am härtesten betroffen werden.

Ueber dieses Begnadigungsgesuch wurde nun vorab die Regierung des Kantons St. Gallen einvernommen. Diese erklärte jedoch mit Schreiben vom 22. April lezthün, daß sie bei allseitiger Würdigung der Verhältnisse unmöglich veranlaßt sein könne, das Begnadigungsgesuch zur Entsprechung zu empfehlen.

Dabei wollte die Regierung, weil das Begnadigungsgesuch selbst die Richtigkeit der dortigen Rechtsprechung in Frage gestellt hat, nicht unterlassen, auch das Gutachten ihrer Staatsanwaltschaft in Sachen einzuholen. Unterm 17. April läßt sich diese Amtsstelle diesfalls also

vernehmen, daß der Rechtspruch, wenn auch eine daheringe Rectifikation nicht in der Kompetenz der Bundesversammlung liegt, in allen Theilen vollkommen gerechtfertigt und zudem keineswegs allzuhart erscheint. (Der Berichterstatter theilt das Gutachten im ganzen Umfange mit.)

Der Bundesrath endlich, nach Einholung des Gutachtens des Justiz- und Polizeidepartements, spricht sich dahin aus: „Wir unsererseits schließen uns der Ansicht der Regierung von St. Gallen an und finden ebenfalls, es sei dem Gesuche des Petenten nicht zu entsprechen und zwar wesentlich mit Rücksicht auf die große Gefahr, die jedes Versäumniß im Eisenbahndienst für das Leben und Eigenthum Anderer haben kann. Eugster konnte in seiner Stellung diese Gefahr ganz wohl und viel besser ermessen, als andere Functionäre in untergeordneten Stellungen. Es erscheint daher wirklich als ein strafbares Versäumniß, daß er drei Eisenbahnzüge, die theils einander folgten, theils sich kreuzten, nicht einer größern Aufmerksamkeit würdigte, als er es gethan hat. Unter solchen Umständen finden wir einen Strafnachlaß nicht am Platze.“

Hr. Präsident! Meine Herren! — Ihre Kommission hat gefunden, daß es sich bei dem vorliegenden Begnadigungsgesuch nicht bloß um eine Sache handle, welche einzig die Person des Petenten betrifft, sondern daß hier eine Angelegenheit in Frage stehe, bei welcher die Sicherheit der Personen im öffentlichen Verkehr mit Leib und Leben, sowie der gute Ruf und das allgemeine Vertrauen, womit unsere schweizerischen Eisenbahnen bis dahin in besonders glücklicher Weise begleitet waren, im höchsten Grade theilhaft sind. Ihre Kommission hat daher die Angelegenheit in ernste und allseitige Berathung gezogen und darin eine hohe und schwerwiegende Pflicht des Bundes gefunden, daß er hier seine Tutel, sein hoheitliches Schirmrecht mit aller Sorgfalt handhabe und den Gegenstand dieses Schirmrechts mit aller Strenge gegen das Einreißen von Nachlässigkeiten jeder Art sicher stelle.

Was die Person des Petenten und deren Berücksichtigung anbelangt, so wurden auch im Schoße der Kommission alle die Momente gewürdigt, welche zu Gunsten des Petenten in die Waage gelegt werden können. Derselbe hat 14 Jahre lang sich im Dienste gut gehalten und im Allgemeinen außer kleinern Versehen sich die Zufriedenheit der Bahnverwaltung erworben. Er war bei einer mäßigen Besoldung genöthigt, sich nebenbei noch mit einem andern Erwerbe zu befassen, um seiner Familie das nöthige Auskommen zu sichern, was wohl hie und da seinen offiziellen Dienstverrichtungen nicht förderlich sein mochte. Auch scheint das Verhältniß zu seinem Stellvertreter, dem Einnehmer und Telegraphisten des Stationsortes, ihm nicht immer die wünschbare Unterstützung geboten zu haben. Der Mangel von Telegraphen,

namentlich auf den Kreuzungsstationen, welchem Umstande auch das Bezirksamt die Ursache des unglücklichen Vorfalles zuschreibt, hat ihm offenbar die Abwehr des Unglückes unmöglich gemacht. Durch die sofortige Dienstentlassung und die Nachnahme für den angerichteten Schaden mit seinem ganzen Vermögen ist der Petent mit seiner Familie als armer Mann auf die Gasse gestellt und bereits so in empfindlichster Weise für seine Fahrlässigkeit gestraft worden.

Die Kommission hat allen diesen mildernden Momenten ihre Würdigung nicht versagt.

Allein die Kommission durfte vor Allem auch jenen ruhigen, rein objektiv gehaltenen Betrachtungen, welche die Staatsanwaltschaft an der Hand der Akten in ihrem Gutachten über das Begnadigungsgesuch angestellt hat, eine gleiche Würdigung nicht versagen. Und sie durfte dieses um so weniger unterlassen, als jene Betrachtungen ungleich schwerer ins Gewicht fallen.

Es schien der Kommission höchst gefährlich zu sein, mit individuellen Verhältnissen und ungünstigen Situationen, wie sie wohl bei hundert andern Stationsvorständen zu finden sein dürften, diesen wichtigen Beamten die große Verantwortlichkeit ihres Dienstes gegenüber dem Publikum und ihren Bahnverwaltungen zu lockern und zu erleichtern. Es schien der Kommission gefährlich, gerade in dem vorliegenden Falle, in welchem es nur ein Spiel des Zufalls und keineswegs ein Verdienst des Schuldigen ist, daß das Unglück nicht eine grauenvollere Katastrophe, nicht ein schrecklicheres Ereigniß in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnbetriebes wurde, dem verletzten Gesetze nicht einmal die schon von dem Richter gemilderte Sühne zu Theil werden zu lassen, bevor der Schuldige die Gerechtigkeit dieser Sühne faktisch anerkannt und sich dem Spruche dieser Gerechtigkeit unterzogen hat. Es schien der Kommission endlich auch nicht nur gefährlich, sondern zugleich höchst ungerecht zu sein, wenn sie die vorübergehende unglückliche Lage der Familie des Schuldigen als Begnadigungsgrund für die Bestrafung eines Vergehens geltend machen wollte, das mit einem Schlag Hunderte von Familien ihrer theuersten Glieder berauben und in ein tiefstes, nie mehr gut zu machendes Unglück versetzen kann.

In Uebereinstimmung daher sowohl mit den Ansichten der Regierung von St. Gallen als denjenigen des Bundesrathes kann die Mehrheit der Kommission selbst eine theilweise Entsprechung des Begnadigungsgesuches Ihnen nicht beantragen, während eine Minderheit geneigt wäre, dem Petenten die Geldstrafe ganz und die Gefängnisstrafe zu  $\frac{2}{3}$  zu erlassen, d. h. die Letztere auf einen Monat zu ermäßigen.

Wie bereits angedeutet, glaubte aber Ihre Kommission, den vorliegenden Fall auch noch von einem allgemeineren Gesichtspunkte aus betrachten zu sollen. Es wollte ihr nämlich scheinen, der in Frage liegende Vorfall dürfte geeignet sein, die Aufmerksamkeit der Bundesbehörden nach verschiedenen Richtungen auch auf die Erzielung einer größern Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hinzulenken. Und sie stellte sich in dieser Beziehung die Frage: Ob der h. Bundesrath nicht zu veranlassen wäre, eine Untersuchung darüber anzustellen, ob und in welcher Weise von Bundeswegen allfällige Maßregeln zum größern Schutze der persönlichen Sicherheit im Betrieb der Eisenbahnen zu ergreifen und reglementarisch vorzuschreiben wären.

Da jedoch gegenwärtig bereits ein neues Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen bei den Räten zur Behandlung vorliegt, so hofft die Kommission, es werden in demselben auch nach dieser Richtung entsprechende Bestimmungen Platz greifen. Sie hat deshalb hier von einem bezüglichen Antrage Umgang genommen.

Dagegen hat die Kommission eine in die Akten wiederholt niedergelegte Bemerkung des mit der Untersuchung betrauten Bezirksamtes Sargans jetzt schon einer einflächtigen Würdigung werth erachtet.

Die gedachte Amtsstelle schließt nämlich am 16. März d. J. den Einbegleit der Untersuchungsakten an die Staatsanwaltschaft mit folgenden Worten: „Immerhin kann nicht genug betont werden, daß, um künftig derlei Unfällen vorzubeugen, nur auf solchen Stationen Kreuzungen stattfinden dürften, auf welchen Telegraphenbüreau vorhanden sind. Dies wäre ebenso sehr zur Beruhigung des fahrenden Publikums, als im Interesse der Bahnen selbst.“

Und in der That, es geht aus dem Hergang des Vorfalls, der die Veranlassung des Eugster'schen Begnadigungsgesuches ist, bis zur Evidenz hervor, daß das Bahnunglück vom 8. Dezember 1870 bei Mols nicht begegnet wäre, beziehungsweise hätte verhütet werden können und ganz sicher auch verhütet worden wäre, wenn auf allen Kreuzungsstationen der dortigen Bahnlinie je ein Telegraphenbüreau vorhanden gewesen wäre.

In Umfassung des Vorgetragenen schließt daher die Kommission ihren Bericht mit folgenden Anträgen:

I. Betreffend das Begnadigungsgesuch.

a. Antrag der Mehrheit:

Es sei in das Begnadigungsgesuch von Johann Eugster von Wald, Kts. Appenzell A. Rh., gewesenem Stationsvorsteher in Wesen, nicht einzutreten.

b. Antrag der Minderheit:

Es sei dem Petenten die Geldstrafe ganz, und die Gefängnißstrafe zu  $\frac{2}{3}$  im Wege der Gnade zu erlassen.

II. Bei diesem Anlaße sei der Bundesrath einzuladen, in Erwägung zu ziehen, ob die Bahngesellschaften nicht angehalten werden sollten, im Interesse der öffentlichen Sicherheit Telegraphenbüreaux auf allen Stationen, jedenfalls aber auf allen Kreuzungsstationen zu errichten.

Bern, am 18. Juli 1872.

Namens der Kommission,  
Der Berichterstatter:  
H. Keller, Ständerath.

---

## Konzeffion

zu

Gunsten des Komité für eine Wynenthalbahn zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aarau über Kulm, Reinach nach Menziken (Kantonsgrenze) und von Reinach nach Beinwil (eventuell bis zur Kantonsgrenze).

(Vom 28. Hornung 1872.)

---

Der Große Rath des Kantons Aargau,

Auf das vom Komité für eine Wynenthalbahn zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft gestellte Konzeffionsgesuch und den Vorschlag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1. Dem Komité für die Wynenthalbahn ist zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzeffion zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Aarau über Kulm, Reinach bis Menziken (Kantonsgrenze) und von Reinach nach Beinwil (eventuell bis zur Kantonsgrenze) unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

§ 2. Die Konzession wird für 85 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die übrigen, auf aargauischem Gebiete konzessionirten Eisenbahnen, ertheilt.

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

§ 3. Die Bahngesellschaft nimmt ihr Domizil im Kanton Aargau. Dasselbe wird durch die Statuten näher bestimmt werden. An demselben kann sie für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Aargau eingegangen werden oder in demselben zu erfüllen sind, belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 4. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

Ueber die Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und die Verbindungsstraßen derselben hat überdies eine Verständigung mit dem Regierungsrathe einzutreten.

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

Die Eisenbahn soll von Karau bis Menziken (Kantonsgrenze) und von Reinach bis Beinwyl binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

§ 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach beendigtem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zweck wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohl eingerichteten Bahnen des

In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.

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

§ 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dergl. weder während des Baues der Bahn noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung der letzteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu erzezen, der Gesellschaft ob.

§ 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

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

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

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats-

oder Gemeindefwegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

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

§ 12. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

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

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

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

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

§ 15. Die Gesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

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

Bestimmung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

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

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

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

§ 18. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

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

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

Nichtet die Gesellschaft daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt ist, so ist sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21. Die Gesellschaft hat die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

§ 22. Die zu bildende Gesellschaft hat sich mit derjenigen Bahn, in welche die Wynenthalbahn einmünden wird, behufs Erzielung eines angemessenen Anschlusses auf dem Territorium des Kantons Aargau zu verständigen. Kann eine Vereinbarung nicht erzielt werden, so steht dem Regierungsrathe das Entscheidungsrecht zu, soweit nicht der Bundesrathsbeschluss betreffend Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen, vom 11. August 1858, maßgebend ist.

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

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

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

§ 25. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

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

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Billets, für die Hin- und Rückfahrt an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermäßigung von 20<sup>o</sup>/o auf obiger Tage auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

Für das Gepäck der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist) darf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

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

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

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde, das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 28. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

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

§ 30. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh bis auf 40<sup>o</sup>/o der gewöhnlichen Tage und diejenige für Waaren bis auf 8 Stk. per Zentner und Stunde erhöht werden.

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

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

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

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

§ 33. Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

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

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

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

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

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

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte

der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 39. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Aargau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

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

§ 41. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61. und 76. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der ganze Bahnkörper der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages zu bezahlen, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 61. Jahre der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache und im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages; immerhin

jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

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

§ 44. Der Regierungsrath ist berechtigt, ein Mitglied in dem Verwaltungsrath der Gesellschaft zu wählen.

§ 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 46. Außer den in den §§ 12, 37 und 42 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 47. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder

Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

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

Gegeben in Aarau, den 28. Hornung 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:

**Pl. Weissenbach.**

Die Sekretäre:

**Eduard Meisli.**

**E. Ruffhaumer, Fürsprech.**

## Konzeſſion

zu

Gunſten des Eiſenbahnkomites des Suhrenthals zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von Aarau über Suhr, Rölliken, ins Wiggerthal bis an die Kantonsgrenze bei Niederwyl.

(Vom 28. Hornung 1872.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,  
auf das vom Eiſenbahnkomite des Suhrenthals geſtellte Konzeſſions-  
geſuch und den Vorſchlag des Regierungsrathes,

beſchließt:

§ 1. Dem Eiſenbahnkomite des Suhrenthals iſt zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft die Konzeſſion zum Bau und Betriebe einer Eiſenbahn von Aarau über Suhr, Rölliken, ins Wiggerthal, bis an die Kantonsgrenze bei Niederwyl, unter den in den nachfolgenden Beſtimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

§ 2. Die Konzeſſion wird für 85 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der übrigen auf aargauischem Gebiete bewilligten Eiſenbahnkonzeſſionen, ertheilt.

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

§ 3. Die Bahngesellschaft nimmt ihr Domizil im Kanton Aargau.  
Daselbe wird durch die Statuten näher bestimmt werden. An dem-  
selben kann sie für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Aargau ein-  
gegangen werden oder in demselben zu erfüllen sind, belangt werden.  
Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§ 4. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung  
des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheißung nur mit  
Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

Ueber die Anlegung der Bahnhöfe, Stationen und Haltstellen und  
die Verbindungsstraßen derselben hat überdies eine Verständigung mit  
dem Regierungsrathe einzutreten.

§ 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens innert Jahresfrist  
nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Kon-  
zession die Erdarbeiten der Bahn auf hiesigem Territorium zu beginnen,  
widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll, Fälle von höherer Gewalt vorbehalten, binnen  
5 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Kon-  
zession an gerechnet, vollendet sein und dem regelmäßigen Betriebe  
übergeben werden.

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

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

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

§ 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung der letzteren unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich. Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruches der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

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

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

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärterhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in

Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

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

§ 12. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen.

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

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

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

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

§ 15. Die Gesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

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

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

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

§ 18. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwiderhandeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

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

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

Nichtet die Gesellschaft daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt ist, so ist sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

§ 21. Die Gesellschaft hat die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

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

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

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

§ 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

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

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

Für das Gepäc der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäc, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist) darf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

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

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

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

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

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

§ 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tagesbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst,

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

§ 32. Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

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

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

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

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

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

§ 37. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwert veranlaßt werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Argau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

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

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61. und 76. Jahres, von dem Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der ganze Bahnkörper der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Meinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Aargau den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 61. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache Werth dieses Meinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Meinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

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

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

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

§ 43. Der Regierungsrath ist berechtigt, ein Mitglied in den Verwaltungsrath der Gesellschaft zu wählen.

§ 44. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bahn dem Regierungsrathe einzureichen.

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

§ 46. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmannes nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

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

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

Gegeben in Aarau, den 28. Hornung 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:  
**H. Weisenbach.**

Die Sekretäre:  
**Eduard Meili.**  
**L. Rufbaumer, Fürsprech.**



## K o n z e s s i o n

zum

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Basel bis zur  
Kantonsgrenze bei Aesch.

(Vom 13. April 1872.)

---

Der Kanton Basellandschaft erteilt der bernischen Jurabahnengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der auf basellandschaftlichem Gebiet liegenden Strecke derselben von der Grenze des Kantons Baselstadt in der Nähe von Mutschfeld bis zur Kantonsgrenze bei Aesch unter nachfolgenden Bedingungen und mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden:

Art. 1. Die Konzession wird für 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die Schweizerische Centralbahn im hiesigen Kanton bestehenden Konzession vom 6. Dezember 1852 erteilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraums soll die Konzession erneuert werden, insofern sie nicht in Folge eingetretenen Rückkaufes erloschen sein sollte.

Art. 2. Der Kanton Basellandschaft verpflichtet sich, den Konzessionären dieser Eisenbahn bei gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern um Bau und Betrieb von einmündenden oder Zweigbahnen einzuräumen, soweit nicht bereits ältere derartige Berechtigungen bestehen.

Art. 3. Die Konzessionäre können für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Basellandschaft eingegangen worden, oder in demselben zu erfüllen sind, in Arlesheim belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Bauarbeiten dürfen erst begonnen werden, nachdem die Baupläne dem Regierungsrathe vorgelegt und dessen Genehmigung erhalten haben. Für nachherige Abweichungen von diesen Plänen ist in allen vorkommenden Fällen die Genehmigung des Regierungsrathes vor Beginn der Arbeit einzuholen.

Art. 5. Die Bahn soll vom Centralbahnhof in Basel aus in möglich direkter Richtung zur Brücke bei Mönchenstein, von dort vermittelst einer soliden Brücke an's rechte Ufer der Birz und diesem entlang zur Kantonsgrenze bei Aesch geführt werden. Bei Mönchenstein, Arlesheim-Dornach und Aesch haben die KonzeSSIONÄRE den Verhältnissen angemessene Personen- und Güterstationen nebst Zufahrten zu denselben anzulegen.

Für die Richtung der Bahn und die Anlage der Stationen sind die bezüglichen Bestimmungen der Uebereinkunft maßgebend, welche unterm 13. April 1872 zwischen dem Regierungsrath und der Jura-Bahndirektion getroffen wurde.

Art. 6. Die KonzeSSIONÄRE sind verpflichtet, spätestens innert 6 Monaten, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, die Bauarbeiten zu beginnen, widrigenfalls diese KonzeSSION erloschen wäre. Die Bahn soll von Basel bis Delsberg, Einflüsse höherer Gewalt vorbehalten, binnen zwei Jahren, ebenfalls vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, vollendet und dem regelmäßigen Betrieb übergeben werden.

Art. 7. Die KonzeSSIONÄRE verpflichten sich, die Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, sofort nach vollendetem Bau in Betrieb zu setzen und für die ganze Dauer der KonzeSSION in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betrieb zu erhalten. Zu diesem Zweck haben sie die auf andern Bahnen des In- und Auslandes mit Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebs eingeführten Verbesserungen ebenfalls eintreten zu lassen.

Der Regierungsrath behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten zu kontrolliren und überwachen zu lassen.

Art. 8. Die KonzeSSIONÄRE haben in eigenen Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, daß die Cirkulation auf Straßen und Wegen und für Wasserleitungen sowohl während des Bahnbaues als später durch den Bahnunterhalt nicht unterbrochen werde. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Art. 9. Wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchfahrten und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Dohlen, Flüssen, Kanälen,

Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle vorkommenden Kosten den KonzeSSIONÄREN zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder Schaden noch eine größere Last als die bereits getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Streitfall der Regierungsrath endgültig.

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

Art. 10. Die KonzeSSIONÄRE werden die Bahn, soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, einfrieden. Ueberhaupt haben sie in eigenen Kosten alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche mit Bezug auf die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit vom Regierungsrath angeordnet werden.

Art. 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Wege, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so haben die KonzeSSIONÄRE für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverfümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

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

Art. 12. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die volle Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben die Bewilligung dazu ertheilt haben wird.

Auch während dem Betrieb der Bahn ist der Regierungsrath jederzeit zur Anordnung einer solchen Untersuchung befugt. Sollten dabei Mängel entdeckt werden, welche die Sicherheit der Bahnbenutzung gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, deren sofortige Beseitigung zu fordern und, falls diesem Begehren nicht entsprochen werden sollte,

selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Konzeßionäre zu treffen.

Art. 13. Mit Vorbehalt der in gegenwärtiger Konzeßion enthaltenen Beschränkungen unterliegt die Bahn gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 14. Die Jurabahn-Gesellschaft ist in ihrer Eigenschaft als Konzeßionär dieser Bahn sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung von Kantons- und Gemeindesteuern befreit. In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge an die obligatorische kantonale Brandversicherungskasse nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung keine Anwendung auf Gebäulichkeiten und Elegenschaften, welche sich im Besitze der Konzeßionäre befinden, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Bahn zu haben.

Art. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen lassen, wovon authentische Ausfertigungen ins Staatsarchiv niederzulegen sind. Später vorkommende Veränderungen sollen jeweilen auf Kosten der Konzeßionäre nachgetragen werden.

Art. 16. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem — überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als: Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen etc., welche beim Bau der Bahn gefunden werden, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 17. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Konzeßionären ob. Dabei bleiben doch den zuständigen basellandschaftlichen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergewaltrechts verbundenen Befugnisse in vollstem Umfange vorbehalten.

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

Art. 18. Die Beamten und Angestellten der Konzeßionäre, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch

sosort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

Art. 19. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Baselland aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Baselland oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Art. 20. Die Konzeßionäre verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämmtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

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

Art. 21. Die Konzeßionäre haben die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

Art. 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

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

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

Art. 24. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens 3 Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein; ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

Art. 25. Die Konzeßionäre werden ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

Art. 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

Art. 28. Für Wagen setzen die Konzeßionäre die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

Art. 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40% der gewöhnlichen Taxe und diejenige für Waaren bis auf 8 Cts. per Zentner und Stunde erhöht werden.

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

Die Konzeßionäre sind berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxenbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 32. Die Konzeßionäre haben für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

Art. 33. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Art. 34. Wenn die Konzeßionäre es für angemessen erachten, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

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

Art. 35. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

Art. 36. Wenn die Bauunternehmung drei Jahre nach einander einen 10<sup>o</sup>/o übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von den Konzessionären aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und den Konzessionären zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

Art. 37. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle das im eidgenössischen oder kantonalen Dienste stehende Militär nebst Kriegsmaterial um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die Versender die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsgewehr veranlaßt werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 38. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Basel-Landschaft polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 39. Zur Sicherheit des Bezugs der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

Art. 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (Art. 1) gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Jurabahn in den Kantonen Baselland, Solothurn und Bern den Konzessionären abgenommen wird.

Art. 41. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Bei stattfindendem Rückkaufe im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 63. Jahre der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache und im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b) Im Falle des Rückkaufes mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c) Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 42. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, den Archiven des Kantons Baselland und der Konzessionäre einzuverleiben.

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

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

Art. 43. Die KonzeSSIONÄRE sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Jurabahn dem Regierungsrathe einzureichen.

Art. 44. Außer den in den Art. 13 und 40 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser KonzeSSIONSURKUNDE beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 45. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser KonzeSSIONSURKUNDE auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den Letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Art. 46. Den KonzeSSIONÄREN steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Landrathes diese KonzeSSIONSakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bei Uebertragung der KonzeSSION an eine andere Gesellschaft kann derselben eine angemessene Kaution auferlegt werden.

Art. 47. Für die Erfüllung sämtlicher durch gegenwärtigen KonzeSSIONSvertrag eingegangenen Verbindlichkeiten leistet die Jurabahn-Gesellschaft bei der Regierung des Kantons Baselland drei Monate nach Genehmigung der KonzeSSION durch die Bundesbehörden eine annehmbare Real- oder Personalkaution von hunderttausend Franken. Falls diese Kaution in Baar geleistet wird, hat der Kanton dieselbe mit vier Prozent per Jahr zu verzinsen.

Die Hälfte der Hinterlage wird der Gesellschaft auf ihr Verlangen zurückerstattet, sobald der Landerwerb zum Bahnbau auf basellandschaftlichem Gebiete erledigt sein wird. Die andere Hälfte wird zurückgegeben, nachdem die Bahn im Sinne der Art. 6 und 12 dieser KonzeSSION dem Verkehr übergeben sein wird.

Art. 48. Sollte die Gesellschaft in KonzeSSIONSakten oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtiger KonzeSSIONSakt.

enthält, so sollen dieselben auch für hierseitigen Kanton und die durch denselben gehende Strecke der Jurabahn ihre Anwendung finden.

Art. 49. Die Regierung des Kantons Baselland ist berechtigt, eine Stelle im Verwaltungsrathe der Jurabahngesellschaft zu besetzen.

Art. 50. Der Regierungsrath wird die in Folge dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen treffen.

Also übereingekommen unter Vorbehalt der erforderlichen Ratifikationen.

Liestal, den 13. April 1872.

Namens des Regierungsrathes,

Der Präsident:

**Joh. Bussinger.**

Der Landtschreiber:

**G. A. Rebmann.**

Namens der bernischen Jurabahngesellschaft:

**Marti.**

Der Landrath des Kantons Basel-Landschaft, auf den Antrag seiner in Sachen aufgestellten Spezialkommission,

beschließt:

Genehmigung der Konzession in ihrer Gesamtheit und Vorlage derselben an die nächste Volksabstimmung.

Liestal, den 15. April 1872.

Der Landrath des Kts. Basel-Landschaft,

Der Präsident:

**Dr. J. Baader.**

Der Landtschreiber:

**G. A. Rebmann.**

## **Bericht der nationalrätlichen Kommission, betreffend die Weltausstellung in Wien im Jahre 1873. (Vom 17. Juli 1872.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1872             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 37               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 17.08.1872       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 53-100           |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 007 385       |

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.