

B o t t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Eisenbahn Winterthur-Bülach-
Baden, mit Abzweigung nach Niederwenigen.

(Vom 26. Februar 1872.)

Z i t t . !

Mit Zuschrift vom 16. d. d. übermittelt die Regierung des Kantons Zürich noch eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Winterthur-Bülach-Baden, mit Abzweigung von Bülach bis an die Kantonsgrenze.

Diese Konzession, für welche die Genehmigung des Bundes nachgesucht wird, ist dem Verwaltungsrathe der Löfthalbahn und dem Komite für die Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen erteilt. Sie ist in allen wesentlichen Bestimmungen gleichlautend mit der Ihnen bereits vorliegenden Konzession für die letztgenannte Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen (Zürichergebiet) und kann daher in der dem bezüglichen Beschlusentwurfe entsprechenden Weise genehmigt werden.

Demgemäß empfehlen wir Ihnen den nachfolgenden Beschluswurf zur Genehmigung, und erneuern Ihnen bei diesem Anlaße die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. Februar 1872.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schick.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn Winterthur-Bülach-Baden (Zürchergebiet), mit Abzweigung nach Niederwenigen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom zürcherischen Kantonsrathe unterm 1. Februar 1872 dem Verwaltungsrathe der Tödtthalbahngesellschaft und dem Komite für eine Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Winterthur-Bülach-Baden, mit Abzweigung von Bülach bis an die Kantonsgrenze bei Niederwenigen ertheilten Konzession;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 26. Februar 1872;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

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

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservofond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 31., 46., 61., 76. und 91. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird 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 Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum 61. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 91. 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. Im Falle des Rückkaufes bei Ablauf der Konzession, im Jahre 1969, ist nur noch der Betrag der Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.

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

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von einem Jahre, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdbarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Konzeſſion

zu

Gunſten des Seethalbah-Comite's und der Bahngeſellſchaft
 Wildegg-Lenzburg zu Handen einer zu bildenden Geſell-
 ſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von
 Bözenegg bis zur Nordoſtbahn.

(Vom 30. November 1871.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,
 auf das vom Seethalbah-Comite und der Bahngeſellſchaft Wildegg-
 Lenzburg zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft geſtellte Konzeſſions-
 geſuch,

beſchließt:

§ 1. Dem Seethal-Comite und der Bahngeſellſchaft Wildegg-
 Lenzburg iſt zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft die Konzeſſion
 zum Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von Bözenegg an die Nordoſt-
 bahn unter den in den nachſolgenden Beſtimmungen enthaltenen Be-
 dingungen ertheilt.

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

§ 2. Die Konzession wird für 86 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 daunzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückaufes erloschen ist.

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft 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 Gutheißung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

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

§ 6. Die 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 binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession 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 vorgeschriebene 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 Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit

und Schnelligkeit des Dienstes auf anderen wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn einzutreten 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 unehörtiger 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 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 Gemeindswegen 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 Gemeindswegen 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 ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Bahngesellschaft 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 Bahngesellschaft 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 Bahngesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen aargauischen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergewaltsrechts 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 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 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 aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Vornehmern, die entweder Bürger des Kantons Aargau oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

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

Nichtet die Gesellschaft daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt wird, 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 der Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu expediren, 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 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 % 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 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 Herden, 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 aufzugebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tagensbestimmungen 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 Tagen 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 Tagen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, 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 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 Gegen-

stände 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 Aargau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

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

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 17., 32., 47., 62. und 77. Jahres, von dem Tage der Konzessions-ertheilung 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 die ganze Bahnstrecke der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Bei stattfindendem Rückkaufe im 17., 32. und 47. 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 62. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 77. 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 Abschreibungs-

rechnung 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

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

§ 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 Weiteren 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 Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der

✠

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

§ 47. Der Bahngesellschaft 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 30. November 1871.

Der Präsident des Großen Rathes:

Pl. Weissenbach.

Die Sekretäre:

Eduard Reinli.

L. Rußbaumer, Fürsprech.



Konzeſſion

zu

Gunſten des Eiſenbahnkomite in Laufenburg zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von Stein über Laufenburg durch das Surbthäl biß an die Kantonsgrenze bei Schneifingen.

(Vom 30. Wintermonat 1871.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

auf daß vom Eiſenbahnkomite in Laufenburg für eine Bahn von Stein über Laufenburg durch daß Surbthäl biß an die Kantonsgrenze bei Schneifingen geſtellte Konzeſſionsgeſuch,

beſchließt:

§ 1. Dem genannten Komite iſt zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft die Konzeſſion zum Bau und Betriebe einer Eiſenbahn von Stein über Laufenburg durch daß Surbthäl biß an die Kantonsgrenze bei Schneifingen unter den in den nachſolgenden Beſtimmungen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Dabei bleibt übrigenß, in Vollziehung von § 2 deß 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 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die Nordostbahn, schweizerische Centralbahn und Bözbergbahn bestehenden Konzessionen ertheilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes 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 Gutheißung 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. 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 Konzession die Erdarbeiten der Bahn auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll binnen 5 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession 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 Konzessionsdauer 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 Bahnbau'es 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 Bau'es 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 Bau'es 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 Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die bisherige

4 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 Bahn in ihrem unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindswegen 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 ihres 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 begriffen. 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 kantonischen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechts verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von 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 in's Handgeklüßte 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 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 Beheizung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Richtet 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 mitzuthellen.

§ 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 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 festgesetzt.

§ 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 Herden, 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 der 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 aufzugebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Tagensbestimmungen 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 nach Ihrem Inkrafttreten.

§ 34. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tagen 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 Tagen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von 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 Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 38. Die 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.

§ 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 17., 32., 47., 62. und 77. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweils fünf Jahre vorher hiervon benachrichtigt 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 17., 32. und 47. 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 62. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 77. 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 übrigenß 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 Ein-

richtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rücklauf 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, welche 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 Staates 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.

§ 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 Uebernehmung der Bahn dem Regierungsrathe einzureichen.

§ 45. Außer den in den §§ 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren 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 Vorgeschlagenen 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 weiteren Vorsehrungen beauftragt.

Gegeben in Aarau, den 30. Wintermonat 1871.

Der Präsident des Großen Rathes :

Pl. Weissenbach.

Die Sekretäre:

L. Ruzsbaumer, Fürsprech.

Eduard Reinli.



Konzeſſion

zu

Gunſten der Initiativgeſellſchaft der Bahn Lyß-Solothurn-Aarau zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft für den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von der ſolothurniſchen Kantonsgrenze bei Erlinsbach (linkes Aarufer) bis Aarau.

(Vom 30. November 1871.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

auf das vom Comité der Initiativgeſellſchaft der Bahn Lyß-Solothurn-Aarau zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft geſtellten Konzeſſionsgeſuch,

beſchließt:

§ 1. Dem Comité der Initiativgeſellſchaft der Bahn Lyß-Solothurn-Aarau iſt zu Handen einer zu bildenden Geſellſchaft die Konzeſſion zum Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von der ſolothurniſchen Kantonsgrenze auf dem linken Aarufer von Erlinsbach bis Aarau unter den in den nachſolgenden 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 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die Nordostbahn, schweizerische Centralbahn und Böhrenbahn bestehenden Konzessionen, ertheilt.

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

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft 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 Gutheißung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 5. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen dem Regierungsrathe die Pläne zur Genehmigung vorgelegt werden. — 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 inner 6 Monaten 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. Mit Beginn der Erdarbeiten hat die Gesellschaft auch den Ausweis über die finanziellen Mittel zu leisten.

Die Eisenbahn soll binnen 2 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession 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 vorgeschriebene 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 Zwecke wird sie sich stets anlegen lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und

✱

Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohleingerichteten 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 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 Weitersziehung.

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

§ 10. Die Gesellschaft wird die Bahnstrecken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährenden 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

Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daheringe Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwirthhäuser, 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 unverkürzten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindswegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so sind die KonzeSSIONÄRE 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, so hat die Gesellschaft einem solchen Begehren, nach vorausgegangener Vernehmung darüber, nachzukommen.

§ 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 Bahngesellschaft 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 begriffen. 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 znnächst der Bahngesellschaft 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 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 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 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 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 befördert werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem 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 den einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. 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% 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.

Die Tage für die mit Waarenzügen beförderten Personenzügen 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 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 und Hunde das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Für Schafe und Ziegen Fr. 0,10 per Stunde.

Die Tagen sollen für den Transport von Herden, 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. 0,04, die niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ Gts.

Für den Transport von barem Gelde soll die Tage so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,04 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 der 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 aufgegebene Sendung in Ansaz gebracht.

§ 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.

§ 32. Die Gesellschaft hat für die Einzeleinheiten 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 besondern Anlässen.

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

§ 36. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, 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 Tage durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfenerwerk veranlaßt werden, zu tragen, und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzt erwähnten 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 Aargau polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

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

§ 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Aargau berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 17., 32., 47., 62. und 77. 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 fünf Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahnstrecke 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 17., 32. und 47. 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 62. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 77. Jahre der 20fache Werth diese 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 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 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.

§ 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 §§ 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weitem alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welcher 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 Vorge schlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

* § 47. Die aargauische Regierung hat das Recht, von der Gesellschaft für die Erfüllung sämtlicher durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten eine Caution von Fr. 30,000 zu verlangen, welche drei Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde zu erstellen ist und nach der Wahl der Gesellschaft in annehmbaren Wertpapieren oder in Baar bestehen soll. Im letzteren Falle ist die betreffende Summe zu 3^o/o durch die Regierung zu verzinsen.

Diese Caution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn im Kanton Aargau verausgabt zu haben.

Nach Herausgabe der Caution bleibt der Regierung ein gleicher Betrag auf dem im Kanton Aargau liegenden Vermögen der Gesellschaft versichert.

Die Cautionssumme fällt dem Staat anheim, wenn die in § 6 hievon eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt werden.

§ 48. Sollten in den Konzessionen der andern am gegenwärtigen Eisenbahnunternehmen beteiligten Kantone weitergehende Verpflichtungen der Gesellschaft überbunden und von dieser übernommen werden, so sollen dieselben auch für den hierseitigen Kanton Geltung haben.

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

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

Gegeben in Aarau, den 30. November 1871.

Der Präsident des Grossen Rathes:

Pl. Weissenbach.

Die Sekretäre:

Eduard Reinli.

L. Ruffhaumer, Fürsprech.



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn Winterthur-Bülach-Baden, mit Abzweigung nach Niederwenigen. (Vom 26. Februar 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.03.1872
Date	
Data	
Seite	375-411
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 188

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.