

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.

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betreffend  
Konzessionen für eine Eisenbahn von Solothurn nach  
Burgdorf (solothurnisches Gebiet).

(Vom 2. Februar 1872.)

### Tit. I

Mit Schreiben vom 11. Oktober 1871 hat die Regierung von Solothurn um Genehmigung für die vom solothurnischen Kantonsrathe unterm 14. September 1871 ertheilte Konzession für eine Eisenbahn auf solothurnischem Gebiet von Derendingen (eventuell Solothurn) über Biberist, Niedergerlafingen bis an die bernische Kantonsgrenze bei Wiler nachgesucht.

Diese Konzession enthält im Allgemeinen die gewöhnlichen Bestimmungen. Einzig § 44 dieser Konzession ruft einem eigenthümlichen Verhältniß, welches eine Verwilligung veranlaßte, die gegenwärtig von der hohen Bundesversammlung zu lösen ist. Dieser § 44 lautet nämlich:

„Den Inhabern der gegenwärtigen Konzession wird, unbeschadet der Rechte des hierseitigen Standes, überbunden, sich, unter Anerkennung des Expropriationsrechtes nach gegenwärtiger Konzession, mit den Inhabern der Konzession vom 31. Dezember 1858, beziehungsweise Eisenbahnkonzession für die Linie Gerlafingen-Aare abzufinden.“

Aus diesem Paragraph ist ersichtlich, daß der Kantonsrath von Solothurn für die gleiche Linienrichtung im Jahre 1858 schon eine Konzession erteilt hat, und es scheint, nach dem Wortlaute des citirten Paragraphen zu schließen, daß der Kantonsrath stipuliren wollte, daß der erste Konzessionär im Nichtverständigungs-falle vom zweiten Konzessionär expropriirt werden könne.

Gegen dieses Verfahren erhoben jedoch die Herren Näff und Bschokke in einer von Aarau den 1. November 1871 datirten Eingabe an den Bundesrath zuhanden der Bundesversammlung Einsprache. Der Eingang dieser Eingabe, welcher die Situation sachgetreu schildert und die gestellten Begehren resümiert, lautet folgendermaßen:

„Aus öffentlichen Blättern entnehmen wir, daß unter die Traktanden der nächsten Bundesversammlung die Behandlung einer Eisenbahnkonzession von Solothurn nach Burgdorf, beziehungsweise von Derendingen über Viberist und Niedergerlafingen an die Kantonsgrenze bei Wiler, aufgenommen ist.

„Es veranlaßt uns diese Nachricht, Ihnen die Anzeige zu machen, daß der Kantonsrath von Solothurn der Baugesellschaft Locher & Comp. in Zürich, deren Rechtsnachfolger laut beiliegendem Zirkular vom April 1867 die Unterzeichneten sind, bereits unterm 31. Dezember 1858 eine Eisenbahnkonzession für die gleiche Linienrichtung von Derendingen bis Gerlafingen und von Derendingen bis an die Aare in der Richtung nach Alttschholz, und zwar für Pferde- oder Lokomotivbetrieb, auf die Dauer von 99 Jahren erteilt hat. Diese Eisenbahn ist von Derendingen bis Gerlafingen von uns erbaut und bis zur Stunde mit Pferden betrieben worden. Mit Beginn des künftigen Jahres soll der Lokomotivbetrieb auf derselben eingeführt werden.

„Diese Konzession besteht zu Recht und ist auf Seite 79 der hier beigefügten „„amtl. Sammlung der noch in Kraft stehenden Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen für den Kanton Solothurn““ enthalten.“

Angeichts dieser Thatsache richten wir an Sie das Gesuch:

„die Tit. Bundesversammlung wolle der neuen, vom Kantonsrath von Solothurn erteilten Eisenbahnkonzession Derendingen-Gerlafingen-Kantonsgrenze bei Wiler vom 14. September 1871 die Genehmigung nicht aussprechen;

dagegen wollen die eidgenössischen Räte unserer Eisenbahnkonzession vom 31. Dezember 1858, welche wir Ihnen hiemit einreichen, unter den allfälligen, durch die Bundesgesetzgebung bedingten Abänderungen ihre Genehmigung erteilen.“

✚ Aus den beigelegten Dokumenten ist ersichtlich, daß für diese Konzession jeinerzeit die Bundesgenehmigung nachgesucht wurde, daß aber der Bundesrath unterm 6. Juni 1864 der Regierung von Solothurn eröffnete, „daß er eine Genehmigung der Konzession für die Eisenbahn Diberist-Derendingen von Seite des Bundes nicht für nöthig erachte, so lange dieses Unternehmen, wie die Regierung in ihrem Schreiben vom 27. v. Mts. anführe, ausschließlich nur für den Waarentransport der auf jener Linie bestehenden gewerblichen Etablissements benutzt werde.

„Sollte der im Art. 20 der Konzession vorgesehene Fall der Benutzung fraglicher Bahn für den öffentlichen Verkehr eintreten, so müßte dann allerdings vor der Betriebsöffnung die nachträgliche Genehmigung der Konzession eingeholt werden.“

In letzterer Beziehung hatte sich die Sache folgendermaßen gestaltet. Die Eisenbahnkonzession hing zusammen mit der Ausführung eines größeren industriellen Unternehmens für Benutzung der Wasserkräfte der Emme. Gestützt auf die Konzession wurde die Bahn zunächst bis Diberist gebaut, wo zugleich zwei größere industrielle Etablissements gegründet wurden. Das Unternehmen hatte während der Sechzigerjahre theilweise unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden. Indessen wurde die Bahn in ununterbrochenem Pferdebetrieb für Güter zwischen der Zentralbahn und Diberist erhalten.

Laut Art. 20 der Konzession konnte die Bahn dem Personenverkehr übergeben werden, sobald dieselbe von Diberist nach Gerlafingen weiter gebaut wurde. Es zeigte sich nun im Jahr 1869 die Wünschbarkeit, dieselbe, jedoch nur für den Güterverkehr, wirklich bis Gerlafingen zu verlängern. Für Einführung des Personenverkehrs ergab sich dagegen um so weniger ein Bedürfnis, als die Wahrscheinlichkeit näher trat, daß überhaupt die Schienenverbindung von Burgdorf über Gerlafingen und Derendingen nach Solothurn ausgeführt werden würde, wofür die bestehende Bahn als ein erster Beginn betrachtet wurde.

Der Regierungsrath des Kantons Solothurn machte daher von dem Recht des Art. 20 der Konzession Gebrauch und erklärte, daß er auf die Einführung des Personenverkehrs verzichte, bis zu dem Zeitpunkte, wo die Bahn von Gerlafingen in der Richtung nach Burgdorf verlängert werde.

Auf diese Erklärung hin wurde die Bahn von Diberist nach Gerlafingen erstellt und am 15. Juli 1870 eröffnet. Die hieraus entstehende Vermehrung des Verkehrs ließ, wie die Herren Näff und Bscholke in ihrer Eingabe anführen, den Betrieb mit Pferden mehr und mehr als unzulänglich erscheinen, so daß sie sich entschlossen, mit Anfang des Jahres 1872, gemäß Eingang der Konzession und Art. 14 derselben, den Lokomotivbetrieb auf ihrer Bahn einzuführen.

Die Herren Näff und Bishofke finden, daß kein Grund vorliege, eine neue Bahnkonzession da zu gestatten, wo eine ältere schon Aus-  
führung gefunden habe und bereit sei, denjenigen Anforderungen Rechnung  
zu tragen, welche die Bundesgesetzgebung für nothwendig erachten sollte,  
ihr aufzugeben.

Dem Gesagten ist noch beizufügen, daß das Direktorium der  
Zentralbahn, laut Erklärung vom 30. August 1859, auf Inanspruchnahme  
der Priorität für die an die Herren Locher & Comp. konzedirte Linie  
verzichtet hat und daß, wie die Herren Näff und Bishofke unterm  
17. Januar 1872 melden, schon nächster Tage eine für den Güter-  
verkehr bestimmte Lokomotive auf ihrer Bahn eintreffen und damit der  
bisherige Betrieb mit Pferden ganz aufhören werde. Ferner ist noch  
zu bemerken, daß nach Art. 20 der Konzession von dem Zeitpunkte an,  
wo die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, folgende Be-  
stimmung des Art. 23 in Kraft tritt:

„Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen, für Ver-  
längerung der konzedirten Bahn und für Bahnen in der gleichen  
Richtung soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vor-  
rang vor andern Bewerbern zugesichert sein, unbeschadet den Rechten  
der Konzessionsakte vom 17. Dezember 1852 an die Zentralbahn.“

Die Regierung von Solothurn, der wir das Verlangen der Herren  
Näff und Bishofke zur Vernehmlassung mittheilten, bemerkt nach kurzer  
Darlegung des schon geschilderten Thatbestandes in ihrem Schreiben  
vom 20. November 1871 Folgendes:

„Wir müssen bemerken, daß das von der Station Derendingen  
gegen die Kantonsgrenze in der Richtung nach Burgdorf am ent-  
ferntesten gelegene Hammer- und Walzwerk noch 20—25 Minuten von  
der solothurnischen Kantonsgrenze entfernt ist, und daß fragliche Kon-  
zession nur zur Vermittlung des Güterverkehrs zwischen der Station  
Derendingen und dem Etablissement am Emmenkanal verlangt und  
ertheilt worden ist.

„Es hat auch der solothurnische Regierungsrath auf Verwendung  
der Baugesellschaft mit Schlußnahme vom 6. September 1869 von der  
im Art. 20 der Konzession vorgesehenen Personenbeförderung Umgang  
genommen.

„Die unterm 14. September d. J. ertheilte Konzession erstreckt  
sich dagegen von Solothurn über Derendingen bis an die Kantonsgrenze  
bei Gerlafingen. Es hat der h. Kantonrath um so weniger  
Anstand genommen, diese Konzession zu ertheilen, da ihm bekannt war,  
daß die interkantonale Gesellschaft sich anerbieten, auf dem Wege des  
Schiedsgerichtes nach vorher vereinbartem Kompromiß die Verbindungsbahn  
zwischen den erwähnten Etablissements zu erwerben; zudem ist

Der Bau einer Eisenbahn zwischen Solothurn und Burgdorf auch möglich ohne Benutzung des fraglichen Zwischenstückes und damit auch ohne Gefährdung der Interessen fraglicher Baugesellschaft.

„Laut Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen und laut dem eidgenössischen Expropriationsgesetz, sowie unserer kantonalen Gesetzgebung, ist die konzedirende Behörde berechtigt, für Eisenbahnen das Expropriationsrecht zu gestatten. Da die Schienenverbindung Verclausingen-Verendingen die Genehmigung des Bundes nicht erhalten hat, so kann sie also auch nicht als eine Eisenbahn im Sinne des eidg. Gesetzes angesehen werden, und es ist der Kanton berechtigt, ja laut Bundesgesetz verpflichtet, das Expropriationsrecht einer andern Eisenbahngesellschaft zu ertheilen so gut als er die Expropriation an Privateigenthum, Straßen etc. gewähren kann. Es muß dies auch schon deshalb möglich sein, weil nicht Schienenverbindungen zwischen Fabriken, welche einen privaten Charakter haben, eine öffentliche Bahn hemmen können.

„Ueber Expropriation gilt in unserm Kanton Art. 684 des Zivilgesetzbuches, der lautet:

„„Der Eigenthümer ist verpflichtet, dem Staate und andern Personen den Gegenstand seines Rechtes ganz oder theilweise abzutreten, wenn dieses von uns aus Gründen des gemeinen Wohls befohlen wird.““

„Auch nach diesem Grundsatz wäre der Kantonsrath von Solothurn ermächtigt, gegen Privateigenthum die Expropriation auszusprechen.

„Wir schließen demnach mit dem Gesuche, Sie möchten die Einsprache der Herren Näff und Bishofke als unbegründet abweisen und der von unserm Kantonsrath unterm 14. September ertheilten Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf unserm Kantonsgebiet von Verendingen (eventuell Solothurn) über Viberist, Niedergerlafingen bis an die Kantonsgrenze bei Wiler die von uns unterm 11. Oktober verlangte Genehmigung ertheilen.“

Die Eigenthümlichkeit der geschilderten Verwicklung veranlaßte unser Departement des Innern, einen Versuch zu machen, eine gütliche Verständigung unter den beiderseitigen Interessenten herbeizuführen. Leider blieb derselbe erfolglos. Es wird deshalb ein Entscheid der Bundesversammlung nothwendig.

Die Herren Näff und Bishofke stellen ein doppeltes Begehren, erstlich daß auf die neue Konzession vom 14. September 1871 nicht einzutreten, zweitens daß dagegen ihre Konzession vom 31. Dezember 1858 von Bundes wegen zu genehmigen sei. Umgekehrt stellt die Regierung von Solothurn das doppelte Begehren, daß die Bundesgeneh-

migung nur der Konzession von 1871 zu ertheilen, derjenigen von 1858 aber zu verweigern sei.

Wir finden, daß auch noch ein Drittes möglich sei, nämlich das Nebeneinanderbestehen der beiden Konzessionen und die Ertheilung der Bundesgenehmigung für beide. Auch die Regierung von Solothurn selbst deutet auf eine solche Lösung hin in den Worten ihres Schreibens: „zudem ist der Bau einer Eisenbahn auch möglich ohne Benutzung des fraglichen Zwischenstückes und damit auch ohne Gefährdung der Interessen fraglicher Baugesellschaft.“ Was diesen letztern Zusatz betrifft, so berührt diese Frage die Bundesversammlung nicht. Wir fragen einfach: Steht der Bundesgenehmigung beider Konzessionen irgend ein rechtliches Hinderniß im Wege?

Diese Frage muß nun verneint werden. Die Konzession vom 31. Dezember 1858 enthält nämlich kein Ausschlußrecht einer andern Linie in gleicher Richtung. Der Kanton Solothurn war somit berechtigt, eine weitere Konzession für eine Linie in gleicher Richtung zu ertheilen, und der Bund hat keinerlei Grund, dieser Konzession seine Genehmigung im Allgemeinen zu verweigern. Die Frage, ob nach Art. 23 der Konzession von 1858 den Herren Näff und Zschokke ein Prioritätsrecht für die weiteren Konzessionen zustehe, berührt die Bundesversammlung nicht.

Andererseits steht auch dem Verlangen der Herren Näff und Zschokke nach Ertheilung der Bundesgenehmigung für die Konzession vom 31. Dezember 1858 rechtlich nichts im Wege. Diese Konzession wurde damals rechtsgültig für 99 Jahre ertheilt. Es wurde auch von der Regierung von Solothurn selbst seinerzeit die Bundesgenehmigung dafür nachgesucht, und der Entscheid darüber wurde vom Bundesrathe nur *verjöhren* bis auf den Zeitpunkt, wo die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wolle, d. h. auf denjenigen Zeitpunkt, der gegenwärtig in Folge der Erklärungen der Herren Näff und Zschokke gekommen ist. Die Inhaber der Konzession von 1858 sind an der bisherigen Verzögerung der Bundesgenehmigung durchaus unschuldig, und es kann somit aus derselben kein Rechtsnachtheil für sie abgeleitet werden. Der Ertheilung der Bundesgenehmigung für ihre Konzession steht daher am heutigen Tage rechtlich nichts Anderes im Wege, als was im Jahre 1858 der Genehmigung hinderlich gewesen wäre, d. h. es wären vielleicht einzelnen Detailpunkten gegenüber Vorbehalte erfolgt, allein der Hauptsache nach wäre die Bundesgenehmigung ganz sicher ertheilt worden.

Der Umstand, daß die Behörden des Kantons Solothurn eine Expropriation des ersten Konzessionärs durch den zweiten in Aussicht genommen haben, ändert an der rechtlichen Sachlage nichts. Die Be-

Hörden des Kantons Solothurn waren nicht einmal kompetent, über diesen Punkt eine Verfügung zu treffen. Die Frage der Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten regulirt sich nach der eidg. Gesetzgebung (Bundesgesetz vom 1. Mai 1850). Wenn dem gegenüber angedeutet wird, daß für den Bau dieser Bahn nach Art. 4 der Konzession die Vorschriften der solothurnischen Gesetzgebung maßgebend erklärt worden seien, so beweist dies für die Frage der Expropriation der Bahn durch einen Dritten nichts; denn dieser Dritte kann nur expropriiren gestützt auf das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850. Abgesehen davon, daß der zitierte Art. 4 der Konzession selbst die Anwendbarkeit des solothurnischen Gesetzes nur auf die erste Anlage beschränkt, kommt überhaupt nichts darauf an, ob der zu Expropriirende sein Eigenthum nach dieser oder jener Gesetzgebung erworben hat. Der Erwerbstitel ist für die Expropriation eines Besitzthums ganz gleichgültig; die Expropriation aber wird durch die Bundesgesetzgebung regulirt. Diese hat sowohl über die Frage, ob die Abtretungspflicht gegründet sei, wie über die eventuelle Frage der Entschädigung das Verfahren geordnet, und es steht keiner kantonalen Behörde die Berechtigung zu, an diesen Bestimmungen einseitig etwas zu ändern. Es wird deßhalb gegenüber dem Art. 44 der Konzession vom 14. September 1871 das Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten ausdrücklich vorzuhalten sein.

Wir sind somit der Ansicht, daß aus Gründen des Rechts beiden Konzessionen gleichmäßig die Bundesgenehmigung zu erteilen sei. Wir sind aber gleichzeitig überzeugt, daß dadurch auch die praktisch richtige Lösung der Streitfrage angebahnt wird. Es kann vernünftigerweise nicht wohl die Rede davon sein, daß für diese relativ verkehrsarme Gegend gleichzeitig zwei Parallelbahnen gebaut werden. Eine Verständigung der beiderseitigen Interessenten ist also sehr angezeigt und fast unumgänglich nothwendig. Dieser Verständigung stand aber bisher nur der Umstand im Wege, daß Jeder der beiden Interessenten die Hoffnung hatte, daß er von der Bundesversammlung als der allein Berechtigte anerkannt werde und deßhalb der andere Theil genöthigt sein werde, mit ihm zu kapituliren. Setzt dagegen die Bundesversammlung beide Interessen als gleichberechtigt neben einander, so wird sich die Verständigung wohl von selbst machen, da im Grunde die Interessen an einer solchen beiderseits in gleich hohem Maße vorhanden sind.

Was die Einzelheiten der beiden Konzessionen betrifft, so haben wir schon darauf hingewiesen, daß derjenigen vom 14. September 1871 ein Vorbehalt gegenüber dem § 44 beizufügen ist.

Den Termin für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises anbelangend, erachten wir für angemessen, den-

selben übereinstimmend mit dem entsprechenden Termin für die Verne-  
konzession, also auf 12 Monate von der Bundesgenehmigung an ge-  
rechnet, festzusetzen.

Bezüglich der Konzession vom 31. Dezember 1858 ist vorerst im  
Eingange des Bundesbeschlußentwurfes Akt genommen von der Erklä-  
rung der Herren Näff und Bishoffe als Rechtsnachfolger der Herren  
Locher und Comp., daß sie fortan die Bahn dem öffentlichen Verkehr  
für Güter und Personen übergeben werden. Da die Bahn schon ge-  
baut und im Betriebe ist, so fallen die bezüglichlichen Fristbestimmungen  
weg. Wir schlagen vor, an deren Stelle die Bestimmung aufzunehmen,  
daß die Uebergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr für Güter  
und Personen gleichzeitig mit der Eröffnung der Bahnstrecke Gerlafingen-  
Burgdorf stattzufinden habe.

Was sodann die Rückkaufstermine anbelangt, so scheint es uns am  
angemessensten, dieselben unter Annahme der üblichen Rückkaufsperioden  
(30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahre) auf den 1. Mai 1858,  
dem in allen ältern Konzessionen angenommenen Termin zurückzubeziehen.

Im Uebrigen scheinen uns außer den allgemein üblichen Bestim-  
mungen keine weitem besondern Vorbehalte nothwendig zu sein.

Wir beantragen daher, den beiden eben erwähnten Konzessionen  
nach folgenden Beschlußentwürfen die Genehmigung zu ertheilen.

Bern, den 2. Februar 1872.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Wetti.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schieß.**

## Beschlußentwurf

betreffend

die Konzession für die Linie Gerlafingen-Aare, vom  
31. Dezember 1858.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1) der vom Kantonsrath von Solothurn unterm 31. Dezember 1858 der Baugesellschaft Herren Locher & Comp. in Zürich erteilten, an die Gesellschaft Näff und Bscholke als Rechtsnachfolger von Locher und Comp. übergebenen Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Emmenbrücke bei Derendingen südlich bis Gerlafingen und nördlich bis an die Aare in der Richtung nach Altisholz;

2) eines von den Herren Näff und Bscholke mit Eingabe vom 1. November 1871 gestellten Gesuches um Ertheilung der Bundesgenehmigung für diese Konzession und der mit diesem Gesuche verbundenen Erklärung, daß die Konzessionäre für den Fall, daß die Bahn von Gerlafingen nach Burgdorf fortgeführt wird, bereit seien, die ihnen konzedirte Bahn auch für den Personenverkehr einzurichten;

3) eines bezüglichen Berichtes des Bundesrathes vom 2. Februar 1872;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t :

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

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundes-

rathe 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 Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, und mit Ende der Konzession gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ablauf 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 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. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von der solothurnisch-bernischen Grenze bei Gerlafingen nach Burgdorf ist auch die hier konzedirte Bahnstrecke dem öffentlichen Verkehr für den Personen- und Gütertransport zu übergeben.

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.

## Beschlusentwurf

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Solothurn nach Burgdorf (solothurnisches Gebiet) vom 14. September 1871.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1) einer vom Kantonsrathe von Solothurn unterm 14. September 1871 dem Komite der Initiativgesellschaft der „Emmenthalbahn“ zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf solothurnischem Gebiete von Derendingen (eventuell Solothurn) über Viberist, Niedergerlafingen bis an die Kantonsgrenze bei Wiler;

2) eines bezüglichen Berichtes des Bundesrathes vom 2. 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 Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, und mit Ende der Konzession gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen :

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ablauf 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 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 Rückkauffsumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit 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.

Dieser Vorbehalt gilt insbesondere in Bezug auf § 44 betreffend die Expropriationsberechtigung, für welche die Bestimmungen der jeweiligen Bundesgesetze über Expropriation allein maßgebend sind.

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

## Konzeffion

zu

Gunsten des Comite der aargauischen Südbahn zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aarau über Hunzenschwyl, Wohlen, Muri nach Cham oder Immensee, mit Abzweigung nach Brugg.

(Vom 30. November 1871.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,  
auf das vom Comite der aargauischen Südbahn gestellte Gesuch um Abänderung der ihm erteilten aargauischen Konzeffion vom 27. November 1869,

beschließt:

§ 1. Dem Comite für die aargauische Südbahn ist zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzeffion zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Aarau über Hunzenschwyl, Lenzburg, Hendschiken, Wohlen, Muri bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Cham oder Immensee und von einem geeigneten Punkte der Südbahn nach Brugg unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen erteilt.

Dabei bleibt übrigens, in Vollziehung von § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossen-

schaft vom 28. Juli 1852, die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten.

§ 2. Die Konzession wird für 86 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der 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 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 obligatorische Verpflichtungen 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. 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 von Aarau bis Muri binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Das Zwischenstück Südbahn-Brugg soll spätestens ein Jahr nach Eröffnung der Linie Aarau-Muri, die übrige Strecke, soweit sie durch das aargauische Gebiet führt, soll spätestens mit der Eröffnung der Gotthardbahn dem Betrieb 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 Konzeptionsdauer 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 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 Bundesexpropriationsgesetzes 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 Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die bisherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärthhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung 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 Handgeklübbe 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 sämmtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

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

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

§ 22. Die zu bildende Gesellschaft, die Nordostbahngesellschaft, die Bahn Wildeggen-Lenzburg und die Bözbergbahn haben sich 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 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.

§ 25. 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.

§ 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% 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 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 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.

§ 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 baarem Geld soll die Tage so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 26. 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% der gewöhnlichen Tage und diejenige der Waaren bis auf 8 Cent. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung des Trägers 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 Vergünstigungszüge 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 Gesell-

schafft 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 Kriegsf Feuerwerk 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 Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen 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 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 5 Jahre vorher hievon benachrichtiget hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Südbahn in den Kantonen Aargau, Zug, Luzern und Schwyz 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 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 voraufgehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 62. Jahre der 2 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 77. Jahre der 2fache 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 betriebigendem 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.

§ 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 den Verwaltungsrath der Gesellschaft zu wählen.

§ 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Südbahn 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten 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. Die gegenwärtige Konzession tritt vom Tage der Bundesgenehmigung hinweg an die Stelle der Konzession vom 27. November 1869. \*)

§ 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:

**P. Weissenbach.**

Die Sekretäre:

**Eduard Reinli.**

**L. Ruffbaumer, Fürsprech.**

---

\*) Siehe Bundesblatt v. J. 1870, Band I, Seite 207.

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

für

eine Südbahnlinie Brugg (linkes Aarufer) bis an die  
Kantonsgrenze gegen Waldshut.

(Vom 30. November 1871.)

---

Der Große Rath des Kantons Aargau,  
auf das Ansuchen des Exekutivkomite's für die aargauische Süd-  
bahn,

b e s c h l i e ß t:

§ 1. Dem aargauischen Südbahnkomite wird zu Händen der zu bildenden Gesellschaft hiermit die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg (linkes Aarufer) bis an die Kantonsgrenze gegen Waldshut ertheilt.

§ 2. Auf diese Bahnbewilligung sollen alle diejenigen Bedingungen Anwendung finden, welche in der für die Südbahn ertheilten Konzession vom 30. November 1871 enthalten sind, mit einziger Ausnahme des § 6, welcher durch folgende Bestimmung ersetzt wird.

§ 3. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet, spätestens innert Jahresfrist nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession die Erdarbeit der Bahn Brugg-Waldshut zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Bahn soll binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung an, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Sollte diese Verpflichtung innert diesem Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen angemessenen Endtermin festsetzen.

§ 4. Der Regierungsrath ist mit den nach erfolgter Bundesgenehmigung dieser Konzession erforderlichen weiteren Vollziehungsvorkehrungen beauftragt.

Gegeben in Aarau, den 30. November 1871.

Der Präsident des Großen Rathes:

**Bl. Weissenbach.**

Die Sekretäre:

**Eduard Reinli.**

**L. Rufbaumer, Fürsprech.**



## Konzeffion

zu

Gunsten des Komite der Reußthalbahn zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg, eventuell von Turgi durch das Reußthal nach der Kantonsgrenze bei Zonen, mit Abzweigung von Bremgarten nach Wohlten.

(Vom 30. November 1871.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,  
auf das vom Komite für die Reußthalbahn und eine Abzweigung von Bremgarten nach Wohlten gestellte Konzeffionsgesuch,

beschließt:

§ 1. Dem Komite für die Reußthalbahn ist zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzeffion zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Brugg, eventuell von Turgi durch das Reußthal nach der Kantonsgrenze bei Zonen, mit einer Abzweigung von Bremgarten nach Wohlten, unter den in den nachfolgenden Bestimmungen enthaltenen Bedingungen erteilt.

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 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 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 im 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 Guttheißung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 5. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, sollen dem Regierungsrathe die Pläne über den Bau 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 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 Brugg, eventuell von Turgi durch das Neufthal bis zur Kantonsgrenze bei Zonen, mit einer Abzweigung von Bremgarten nach Wohlten, 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 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 zeitweisigem 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 erzeu, 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, jezt 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 Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung 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 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 Verkehr 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 anzutordnen. 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, 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 Beteiligung sämmtlicher 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 mitzutheilen.

§ 22. Die Neuchâtelbahngesellschaft, die Nordostbahngesellschaft, die Südbahn und die Bözbergbahn haben sich 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 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.

§ 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 zehn 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 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.

§ 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 Herden, 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% der gewöhnlichen Tage 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 Personen-

zügen 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 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 Ansatz gebracht.

§ 32. 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.

§ 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 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 Beegnungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

§ 36. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tagen 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 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.

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonal- oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegs-

material, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegswaffen 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 Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen 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 17., 32., 47., 62. und 77. 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 5 Jahre vorher hievon benachrichtigt 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 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<sup>1/2</sup>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 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.

§ 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 von Seite der Bahngesellschaft, zu bescheinigen.

§ 44. Der Regierungsrath ist berechtigt, ein Mitglied in den 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 Dreiervorschlag, 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 Vorkehrungen beauftragt.

Gegeben in Aarau, den 30. November 1871.

Der Präsident des Großen Rathes:

**Bl. Weissenbach.**

Die Sekretäre:

**Eduard Reinli.**

**E. Ruffbaumer, Fürsprech.**

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung betreffend Konzessionen für eine Eisenbahn von Solothurn nach Burgdorf (solothurnisches Gebiet). (Vom 2. Februar 1872.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.02.1872
Date	
Data	
Seite	237-274
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 168

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.