Vertrag

zwischen

den hohen Ständen Zürich, Luzern und Zug und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

(Vom 14. Dezember 1861.)

Die Regierungen der hohen Stände Zürich, Luzern und Zug und die Direktion der Nordostbahn haben, erstere unter Vorbehalt der Ratifikation ihrer Großen Räthe, letztere unter Vorbehalt der Ratifikation der Generalversammlung der Nordostbahn-Gesellschaft, nachfolgenden Vertrag abgeschlossen.

Art. 1. Die Kantone Zürich, Luzern und Zug und die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft vereinigen sich zur Begründung einer Eisenbahnunternehmung, welche Zürich, Zug und Luzern und dadurch die Ost- und die Mittelschweiz in direkte Schienenverbindung zu bringen bestimmt ist.

Art. 2. Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft gestattet die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstetten für die Zwecke der projektirten Unternehmung nach Mitgabe der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen weitern Bestimmungen.

Die Kantone Zürich, Luzern und Zug ertheilen die für die Herstellung und den Betrieb der Eisenbahnlinie Altstetten-Zug-Luzern erforderlichen Conzessionen nach dem Wortlaute der drei Beilagen zu diesem Vertrage, welche einen integrirenden Bestandtheil desselben bilden.

Art. 3. Die Summe, welche für den Bau der Eisenbahn Altstetten-Zug-Luzern für die Anschaffung des zum Betriebe der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern nöthigen Transportmateriales, sowie für die Verzinsung des jeweilen einbezahlten Baukapitales während der Bauzeit voraussichtlich erforderlich sein wird, wird auf 12 Millionen Franken angeschlagen.

Art. 4. Die Hälfte des Baukapitales wird mit 6 Millionen Franken von den Kantonen Zürich, Luzern und Zug, die andere Hälfte mit 6 Millionen Franken von der Nordostbahn-Gesellschaft beschafft.

Die Kantone Zürich, Luzern und Zug haben sich in Betreff der von ihnen beizubringenden Hälfte des Baukapitales dahin verständigt, daß der Kanton Zürich $^{8}/_{15}$ derselben oder Fr. 3,200,000, der Kanton Luzern $^{5}/_{15}$ oder Fr. 2,000,000 und der Kanton Zug $^{2}/_{15}$ oder Fr. 800,000 zu beschaffen übernimmt.

Art. 5. Falls das in Aussicht genommene Baukapital von 12 Millionen Franken nicht in seinem ganzen Umfange verausgabt werden muß, findet eine dem Minderbedarfe entsprechende, verhältnißmäßige Reduktion der von den einzelnen Betheiligten übernommenen Beitragsquoten Statt. Reicht dagegen jenes Baukapital nicht aus, so hat die Nordostbahn-Gesellschaft den Mehrbedarf allein zu beschaffen.

Art. 6. Die Einzahlung des Baukapitals hat allmälig nach Maßgabe des Bedürfnisses zu geschehen.

Alle Betheiligten haben jeweilen die gleiche Zahl von Prozenten der von ihnen übernommenen Raten des Baukapitals einzuzahlen.

Art. 7. Die Nordostbahn-Gesellschaft wird alleinige Eigenthümerin der Eisenbahnlinie Altstetten-Zug-Luzern.

Den Kantonen Zürich, Luzern und Zug werden für die von ihnen beigebrachten Raten des Baukapitals Obligationen ausgestellt.

Die Rente des Betheiligungskapitales der Nordostbahn-Gesellschaft und des Obligationenkapitales der Kantone Zürich, Luzern und Zug besteht in dem jeweiligen Ertrage der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

An diesem Ertrage participiren das Betheiligungskapital der Nordostbahn-Gesellschaft und das Obligationenkapital der Kantone Zürich, Luzern und Zug in gänzlich coordinirter Stellung, somit lediglich im Verhältnisse des jeweiligen Betrages des einen und des andern Kapitales.

Während des Baues der Bahn Altstetten-Luzern werden die jeweiligen geleisteten Einzahlungen aus dem Baukapitale zu 3 Prozent verzinset. Sollte der Betrieb der Linie Zürich-Luzern vorerst blos bis Rankhof bei Luzern eröffnet, der vom Rankhofe bis zur Einmündung in die Centralbahn sich erstreckende Rest dieser Linie aber erst später gebaut, beziehungsweise ausgebaut werden, so ist während der Dauer des Baues, beziehungsweise Ausbaues dieser Bahnabtheilung die auf das Betheiligungskapital der Nordostbahn-Gesellschaft und das Obligationenkapital der Kantone als Rente der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu vertheilende Summe jeweilen durch Zusammenrechnung des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilung und des aus dem Baukapitale zu bestreitenden, zu 3 Prozent berechneten Zinses der jeweilen für den Ausbau der Bahn geleisteten weitern Einzahlungen auszumitteln.

Art. 8. Die Obligationen, welche den Kantonen Zürich, Luzern und Zug für die von ihnen beschafften Raten des Baukapitales auszustellen sind, lauten auf je Fr. 500 und auf den Inhaber oder auf be-

stimmte Namen je nach der Wahl jedes einzelnen Kantons. Den Obligationen werden Zinscoupons beigegeben, welche je den Zeitraum eines Jahres umfassen und auf den gemäß Art. 7 dieses Vertrages auszumittelnden Antheil an dem Ertrage der Bahnunternehmung während des betreffenden Zeitabschnittes lauten.

Es werden den Kantonen für die von ihnen geleisteten Einzahlungen jeweilen nur gänzlich liberirte Obligationen zugestellt.

Art. 9. Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt Namens und in Folge dessen auf Rechnung und Gefahr der bei der projektirten Eisenbahnunternehmung Betheiligten die Anordnung und Leitung des Baues der Bahnlinie Altstetten-Zug-Luzern und alle und jede damit zusammenhängenden Verrichtungen.

Die Nordostbahn-Gesellschaft fertigt demgemäß die sämmtlichen Pläne und Kostenvoranschläge für den Bau der bezeichneten Eisenbahn in seinem ganzen Umfange an. Sie macht den Behörden die erforderlichen Vorlagen und pflegt mit ihnen die etwa nothwendig werdenden Verhandlungen. Sie besorgt die Durchführung der Expropriationen und bestreitet alle und jede Kosten des gesammten Expropriationsverfahrens. Sie ordnet alle Arbeiten an, welche in Regie ausgeführt zu werden pflegen. Sie schließt sämmtliche Verträge über die auszuführenden Bauten, ob es sich um Unterbau, Kunstbauten, Oberbau, Hochbauten oder welche Bauten immer handle, ab. Sie geht alle Verträge ein, welche die Beschaffung des für den Bau der Eisenbahn Altstetten-Zug-Luzern oder für den Betrieb der projektirten Bahnunternehmung erforderlichen Materials, also namentlich der Schwellen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Lokomotiven, Waggons jeder Art u. s. f. betreffen. Sie stellt das nöthige technische Personal zur Anordnung, Leitung und Ueberwachung des gesammten Baues der projektirten Eisenbahn, sowie zur Controlirung aller Lieferungen für denselben an, und bestreitet alle und jede daherigen Gehalte, Taggelder, Löhne, Reiseentschädigungen u. s. f. Sie ist befugt, einen Vertrag betreffend Einmündung der projektirten Eisenbahn in die Centralbahn bei Luzern und alle damit zusammenhängenden Verhältnisse mit der Centralbahn-Gesellschaft abzuschließen, wie sie überhaupt die Unternehmung nach Außen zu vertreten hat. — Die Nordostbahn-Gesellschaft führt und verwaltet sodann die Baukassa. Sie bezieht somit zu Handen der letztern das Baukapital nach Anleitung von Art. 6 des gegenwärtigen Vertrages und allfällige andere Guthaben der Unternehmung, wie sie hinwieder aus jener Kassa alle in Folge des Baues der projektirten Eisenbahn zu leistenden Zahlungen bestreitet. Sie macht die in der Baukassa vorräthigen Gelder bis zu ihrer Verwendung zum Besten der Unternehmung zinstragend. — Die Nordostbahn-Gesellschaft führt endlich Rechnung über die gesammten, mit dem Baue der projektirten Eisenbahn verbundenen Einnahmen und Ausgaben. Diese Baurechnung ist, so lange sie fortgeführt werden muß, jeweilen auf Ende des Kalenderjahres abzuschließen.

Art. 10. Die Nordostbahn-Gesellschaft verfährt bei allen ihr gemäß dem vorhergehenden Artikel obliegenden Verrichtungen nach Mitgabe der in den Conzessionen der betreffenden Kantone und in den einschlägigen Beschlüssen der Bundesbehörden enthaltenen Vorschriften, im übrigen aber nach freiem bestem Ermessen. Immerhin ist sie verpflichtet, die Baupläne für die Linie Altstetten-Zug-Luzern, ferner die sämmtlichen Bau- und Lieferungsverträge, welche die Summe von Fr. 100,000 übersteigen, und endlich einen allfälligen Vertrag mit der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft, betreffend Einmündung der projektirten Eisenbahn in die Centralbahn bei Luzern, der Genehmigung eines Comite's von 9 Mitgliedern zu unterstellen, von welchen je 2 von den h. Regierungen der Kantone Zürich, Luzern und Zug, die 3 übrigen aber von der Direktion der Nordostbahn-Gesellschaft gewählt werden. Demselben Comite sind die Baurechnungen, welche die Nordostbahn-Gesellschaft alljährlich zu stellen hat, zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Art. 11. Die Nordostbahn-Gesellschaft wird, soweit die Umstände es als angemessen erscheinen lassen, die Unterhandlungen betreffend gänzlichen oder theilweisen Ankauf der unvollendet gebliebenen Eisenbahn-Zug-Luzern fortsetzen, beziehungsweise die zu der Erwerbung dieser Bahn oder einzelner Abtheilungen derselben erforderlichen Maßregeln ergreifen. Sie wird sich dabei mit dem gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite in's Einverständniß setzen und allfällige daherige Vereinbarungen, beziehungsweise abschließliche Maßregeln der Genehmigung desselben unterstellen.

Art. 12. Der Nordostbahn-Gesellschaft wird für die ihr gemäß Art. 9 und 11 des gegenwärtigen Vertrages obliegenden Leistungen eine Entschädigung von 1 Prozent der in Folge der Bestimmung des Art. 11 allfällig verausgabten Summen und von 4 Prozent der sämmtlichen übrigen, in den Baurechnungen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern erscheinenden Ausgaben zugesichert. Sie bezieht demgemäß je mit dem Schlusse eines Monates die bezeichneten Prozentbeträge der während desselben erlaufenen Ausgaben. Außer dieser Aversalentschädigung sollen in den Baurechnungen keinerlei weitere Kosten für die Bauverwaltung in Ansatz gebracht werden.

Art. 13. Die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstetten für die Zwecke der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern wird von der Nordostbahn-Gesellschaft gegen die Entrichtung eines Miethzinses zugestanden, welche je Fr. 40,000 für das erste, zweite und dritte, je Fr. 45,000 für das vierte und fünfte und je Fr. 50,000 für das sechste und die folgenden Jahre beträgt, und mit dem Tage zu laufen beginnt, an welchem die Bahnstrecke Zürich-Altstetten von den Zügen der projektirten Unternehmung zum ersten Male regelmäßig befahren wird. Die Bezahlung dieses Miethzinses hat allmonatlich zu erfolgen.

Die Taxen, welche auf der Bahnstrecke Zürich-Altstetten für den Transport derjenigen Personen, Güter u. s. f., die in Altstetten auf die dort abzweigende, nach Luzern führende Bahn oder von der letzten auf die Bahnstrecke Altstetten-Zürich übergehen, bezogen werden, fallen in ihrem ganzen Umfange der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu.

Art. 14. Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt sodann Namens und somit auf Rechnung und Gefahr der bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Betheiligten auch die gesammte Leitung und Verwaltung des Betriebes dieser Unternehmung. Es liegen ihr demnach alle und jede daherigen Verrichtungen ob, welche immer es auch sein mögen. Sie hat die Fahrtenpläne und die Transporttaxen für die Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern festzusetzen und bekannt zu machen. Sie hat die Betriebskasse zu führen und zu verwalten. Sie hat über den Betrieb der Unternehmung eine besondere, jeweilen auf Ende des Kalenderjahres abzuschließende, die sämmtlichen nicht in die Baurechnung gehörenden Einnahmen und Ausgaben des betreffenden Jahres enthaltende Rechnung zu führen, auf Grundlage welcher sie den auf das Betheiligungskapital der Nordostbahn-Gesellschaft und das Obligationenkapital der Kantone zu vertheilenden Nettogewinn ausmittelt und ausbezahlt.

Bei allen diesen Verrichtungen verfährt die Nordostbahn-Gesellschaft nach Mitgabe der in den Conzessionen der betreffenden Kantone und in den einschlägigen Beschlüssen der Bundesbehörden enthaltenen Vorschriften, im übrigen aber nach freiem bestem Ermessen.

Die jährlichen Betriebsrechnungen sind gleich den Baurechnungen dem gemäß Art. 10 bestehenden Comite zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen. Dasselbe ist jedoch zu Bemänglungen, welche mit der Festsetzung der Fahrtenpläne und dem Taxenwesen zusammenhängen, nicht befugt.

Art. 15. Die Nordostbahn-Gesellschaft verpflichtet sich ferner gegenüber der projektirten Eisenbahnunternehmung, beziehungsweise den dabei Betheiligten, die Bahn Altstetten-Zug-Luzern nebst Zubehörden in gehörigem Zustande zu unterhalten, sowie den Expeditions-, Transport- und Telegraphendienst auf der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern zu vollziehen.

Die Uebernahme der Unterhaltung der Bahn Altstetten-Zug-Luzern schließt die Ernennung, Besoldung und Uniformirung des Bahnaufsichtspersonales (der Bahningenieur, Bahnaufseher und Bahnwärter), die Bestreitung der Büreaubedürfnisse dieses Personales, die Unterhaltung des Bahnköpers, der Kunstbauten, des Oberbaues, der Einfriedigungen, der mechanischen Einrichtungen auf den Bahnhöfen und Stationen, der Gebäude, des Arbeitsgeschirres der Bahnwärter, sowie die Räumung der Bahn von Schnee und Eis in sich.

Die Vollziehung des Expeditionsdienstes umfaßt die Ernennung, Besoldung und Uniformirung der Beamten und Angestellten der Betriebscontrole, der Bahnhof- und Stationsvorsteher, Einnehmer, Gepäck- und Güterexpedienten, Güterschaffner, Gepäckträger, Güterarbeiter, Portiers und Nachtwächter, die Bestreitung der Büreaubedürfnisse dieses Personales, die Beleuchtung und Beheizung der Büreaux, die Unterhaltung des für dieselben erforderlichen Mobiliars, die Lieferung der Expeditionsmaterialien, wie Billete, Frachtkarten, Register u. s. f., sowie die Bestreitung allfällig erforderlich werdender Ersatzleistungen in Folge von Reklamationen Dritter wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung beim Personen- oder Gütertransporte.

Die Vollziehung des Transportdienstes schließt die Ernennung und Besoldung der Beamteten und Angestellten der Materialverwaltung nebst der Ausrüstung, Beleuchtung und Beheizung ihrer Büreaux, die Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, die Signalisirung, die Ernennung, Besoldung und Uniformirung der Zugführer, Condukteure und Wagenwärter, die Unterhaltung der Personen- und Güterwagen sammt deren Ausrüstung, die Beleuchtung und Beheizung derselben, die Lieferung des für sie erforderlichen Schmiermaterials, die Bezahlung des Miethzinses für die Benutzung fremder Wagen auf der Bahn, die Ernennung, Besoldung und Bekleidung des Maschinenpersonals (der Lokomotivführer und Heizer), die Lieferung des Brenn-, Schmier- und Putzmateriales für die Lokomotiven und die Unterhaltung der Lokomotiven sammt deren Ausrüstung in sich.

Die Vollziehung des Telegraphendienstes endlich umfaßt die Unterhaltung und die Bedienung des Bahntelegraphen.

Die von der Nordostbahn-Gesellschaft gemäß den vorstehenden Bestimmungen zu übernehmende Verpflichtung 1) der Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden, sowie des Transportmateriales nebst Ausrüstung und 2) der Bestreitung allfällig erforderlich werdender Ersatzleistungen in Folge von Reklamationen Dritter wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung beim Personen- oder Gütertransporte unterliegt jedoch den nachfolgenden Beschränkungen:

1) In Fällen von Feuerschaden reicht die Verpflichtung der Nordostbahn-Gesellschaft nur so weit, als Versicherung gegen denselben möglich war. Rührt der eingetretene Schaden nicht von Feuer, sondern von irgend einer andern Ursache her, so fällt die Wiederherstellungs-, beziehungsweise Ersatzpflicht der Nordostbahn-Gesellschaft dann hinweg, wenn es sich um einen außerordentlichen Unglücksfall (wie z. B. Entgleisung eines Bahnzuges, Zusammenstoß zweier Bahnzüge, Einsturz von Tunneln, Dämmen oder andern Bauobjekten u. dgl.) handelt und derselbe nicht durch fehlerhafte Diensteinrichtungen oder mangelhafte Aufsicht herbeigeführt worden ist. Soweit die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern entstandenen

Schaden in Folge dieser Beschränkungen der Haftpflicht der Nordostbahn-Gesellschaft an sich selbst zu tragen, beziehungsweise gut zu machen hat, bleibt ihr übrigens immerhin der Rückgriff auf allfällig fehlbare Beamtete oder Angestellte der Nordostbahn-Gesellschaft in demselben Umfange offen, in welchem der letztern ein solcher Regreß zukäme, wenn sie für den eingetretenen Schaden einzustehen hätte.

2) Die Verpflichtung zur Unterhaltung des Oberbaues der Bahn umfaßt nicht auch die Erneuerung desselben. Vielmehr wird zu dem letztern Zwecke ein Reservefond gebildet, in welchem alljährlich Fr. 1000 per Kilometer gelegt und dessen Zinsen jeweilen zum Kapitale geschlagen werden. Die Nordostbahn-Gesellschaft verwaltet den Reservefond und stellt alljährlich Rechnung über denselben. Auch diese Rechnungen sind dem gemäß Art. 10 bestehenden Comite zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

3) Die Kosten der Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden sind jeweilen noch während eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Vollendung der betreffenden Bauobjekte an gerechnet, der Baurechnung der Unternehmung zu belasten.

Art. 16. Die Nordostbahn-Gesellschaft bezieht für die gemäß den beiden vorhergehenden Artikeln von ihr übernommenen Verrichtungen und Leistungen eine Aversalentschädigung, welche für das erste Jahr nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern Fr. 7500, für das zweite Fr. 8000 und für das dritte, sowie für die folgenden Jahre je Fr. 8500 per Kilometer und Jahr beträgt. Sollte die in den Konzessionen vorgesehene Zahl der Bahnzüge um einen Zug vermehrt werden müssen, wozu die Einwilligung des gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite's erforderlich ist, so wird diese Aversalentschädigung um Fr. 500 per Kilometer und Jahr erhöht.

Würden indessen 40 Prozent der Bruttoeinnahmen der Unternehmung während eines Jahres mehr als die oben festgesetzten Beträge ausmachen, so wären diese 40 Prozent der Bruttoeinnahme zu bezahlen.

Die Entrichtung der Entschädigungssummen hat auch hier in monatlichen Raten zu erfolgen.

Art. 17. Den jeweiligen Inhabern der den Kantonen Zürich, Luzern und Zug für das von ihnen zu beschaffende Baukapital zukommenden Obligationen, und zwar auch jedem einzelnen derselben steht nach Ablauf von 4 Jahren, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes der Bahn Zürich-Zug-Luzern an gerechnet, ein jederzeitiges Kündigungsrecht dieser Titel zu, von welchem jedoch jeweilen nur mit 31. Dezember auf 31. Dezember des nächstfolgenden Jahres Gebrauch gemacht werden kann.

In diesem Falle der Kündung ist das Kapital der Titel von der Nordostbahn-Gesellschaft nicht nach dem Nominalwerthe derselben, sondern

nach dem zwanzigfachen Betrage des durchschnittlichen Zinses zurückzubezahlen, der während der drei dem Heimzahlungstermine vorausgegangenen, mit 1. Januar beginnenden und mit 31. Dezember schließenden Betriebsjahre für die betreffenden Titel entrichtet worden ist. Von dem in solcher Weise ausgemittelten Rückzahlungskapitale ist für die mittlerweile stattgehabte Abnutzung des Oberbaues der Bahn ein Abzug nicht zu machen; dagegen soll statt dessen diejenige Quote des Reservefondes, auf deren Ausfolgung sonst die Inhaber der aufgekündeten Obligationen Anspruch gehabt hätten, diesem Fonde verbleiben.

Das Betheiligungskapital der Nordostbahn-Gesellschaft bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vermehrt sich jeweilen um den Gesammtbetrag der zurückbezahlten Obligationen. Dieselben sind bei Berechnung dieses Betrages nach ihrem Nominalwerthe in Anschlag zu bringen.

Art. 18. Hinwieder steht der Nordostbahn-Gesellschaft zu jeder Zeit das Recht der Kündung der den Kantonen Zürich, Luzern und Zug verabfolgten Obligationen zu. Von diesem Kündigungsrechte kann jedoch jeweilen nur mit 31. Dezember auf 31. Dezember des nächstfolgenden Jahres Gebrauch gemacht werden. Nichts desto weniger soll der Nordostbahn-Gesellschaft das Recht zustehen, die freie Verfügung über die Bahnlinie Altstätten-Zug-Luzern schon von dem Zeitpunkte an, mit welchem die Kündung des Obligationenkapitales erfolgte, anzusprechen. Falls die Gesellschaft von diesem Rechte Gebrauch macht, so hat sie, wenn die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern während des Jahres, zu dessen Anfang die Kündung erfolgte und mit dessen Schlusse das Obligationenkapital zurückzuzahlen ist, eine geringere Rente abwerfen sollte, als in dem vorhergehenden Jahre, die Differenz der Unternehmung zu vergüten.

In dem Falle der Kündung des Obligationenkapitales durch die Nordostbahn-Gesellschaft ist dasselbe in seinem vollen Betrage zurückzubezahlen. Dabei soll für die mittlerweile Statt gehabte Abnutzung des Oberbaues der Bahn ein Abzug nicht gemacht werden; dagegen fällt statt dessen diejenige Quote des Reservefondes, aus deren Ausfolgung sonst das aus der Unternehmung ausscheidende Obligationenkapital Anspruch gehabt hätte, der Nordostbahn-Gesellschaft anheim.

Hat die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in dem Zeitraume vor dieser Seitens der Nordostbahn-Gesellschaft erfolgten Aufkündigung des Obligationenkapitales unter Einrechnung der Bauperiode nicht durchschnittlich 4½ Prozent per Jahr abgetragen, so ist auch nach erfolgter Rückzahlung des Obligationenkapitales die besondere Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in gleicher Weise, wie es vor der Rückzahlung geschah, fortzuführen, und es soll, so oft die Jahresrente des für die Eisenbahnunternehmung verwendeten Kapitales mehr als 4½ Prozent beträgt, der Ueberschuß gleichmäßig auf das Baukapital, wie es vor der Rückzahlung der Obligationen bestanden hat, und

zwar gleich viel, ob es von den Kantonen oder von der Nordostbahn-Gesellschaft beschafft worden, vertheilt und damit so lange fortgefahren werden, bis dieses Baukapital auch für den Zeitraum vor der Aufkündigung der Obligationen durch die Nordostbahn-Gesellschaft zu einer Verzinsung von 4½ Prozent per Jahr, immerhin übrigens ohne Berechnung von Zinsen, gelangt sein wird. Der Nordostbahn-Gesellschaft bleibt es dabei unbenommen, den Obligationsinhabern schon auf den Zeitpunkt der Rückzahlung des Kapitals oder auch später Vorschläge zu einer Aversalabfindung für diese Nachvergütung zu machen.

Ist in Folge der Bestimmungen dieses Artikels die besondere Rechnungsführung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern auch nach erfolgter Rückzahlung des Obligationenkapitales fortzusetzen, so bleiben dem gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite in Betreff derselben die gleichen Befugnisse gewahrt, welche ihm vor der Rückzahlung des Obligationenkapitales mit Beziehung auf die Betriebsrechnungen der Unternehmung (Art. 14) zustanden.

Art. 19. Die nach Inhalt der beiden vorhergehenden Artikel zu bewerkstelligende Rückzahlung der Obligationen hat, ob die Kündung von der einen oder von der andern Seite Statt gefunden habe, jeweilen in baar zu erfolgen.

Art. 20. Würde der Bau einer Pferdebahn von Zug nach Baar von wem immer in Ausführung gebracht werden wollen, so soll die Hälfte der hiefür erforderlichen Summe aus dem Baukapitale der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern (Art. 4 und 5) gegen Einräumung der entsprechenden Rechte beigetragen werden.

Die Grundsätze, welche gemäß dem gegenwärtigen Vertrage betreffend das Verhältniß der Contrahenten desselben unter sich hinsichtlich der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern Geltung haben sollen, sind auch mit Beziehung auf ihre Betheiligung bei der Pferdebahn von Zug nach Baar so viel als thunlich in analoge Anwendung zu bringen.

Die Nordostbahn-Gesellschaft wird sich bei den betreffend Begründung dieser Pferdebahn zu pflegenden Verhandlungen mit dem gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite in das geeignete Einvernehmen setzen, sowie auch allfällige daherige Vereinbarungen der Genehmigung desselben unterstellen. Die Bestimmung findet namentlich auch auf die bei dem h. Stande Zug für den Bau und Betrieb der Pferdebahn auszuwirkende Conzession Anwendung.

Art. 21. Die Vorlagen, welche dem gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite nach Mitgabe der Art. 10, 11, 14, 15[2]), 16, 18 und 20 zu machen sind, sollen den Mitgliedern desselben jeweilen mindestens 8 Tage vor der Sitzung, in welcher sie zur Behandlung kommen, mitgetheilt werden. Von dieser Vorschrift sind einzig die laut Art. 10 der Genehmigung des Comite's zu unterstellenden Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge ausgenommen.

Das Comite faßt seine Beschlüsse über die ihm gemachten Vorlagen mit Stimmenmehrheit der jeweilen anwesenden Mitglieder.

Art. 22. Sollten wider Erwarten Streitigkeiten zwischen den Contrahenten dieses Vertrages entstehen, so sind dieselben durch ein Schiedsgericht auszutragen, welches so zusammengesetzt wird, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht verständigen, so ist das Schweizerische Bundesgericht um die Bildung eines Dreiervorschlages anzugehen, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

In gleicher Weise sind auch Streitigkeiten, welche sich zwischen dem gemäß Art. 10 zu bestellenden Comite und der Nordostbahn-Gesellschaft hinsichtlich der in den Art. 10, 14, 15 [2]) und 18 erwähnten Rechnungen erheben möchten, auszutragen.

Art. 23. Die endgültigen Erklärungen der Kantone Zürich, Luzern und Zug sowie der Nordostbahn-Gesellschaft über die Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages haben bis längstens den 11. Januar 1862 zu erfolgen, so daß dann die gemäß diesem Vertrage von den Kantonen Zürich, Luzern und Zug zu ertheilenden Conzessionen der am 13. Januar 1862 zusammentretenden Schweizerischen Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden können. Dabei soll der Nordostbahn-Gesellschaft, auf welche in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin der Eisenbahn Altstätten-Zug-Luzern die Conzessionen zu lauten haben, für den Fall, daß ihr wider Erwarten die von der Bundesversammlung aufgestellten Genehmigungsbestimmungen als unannehmbar erscheinen sollten, das Recht vorbehalten bleiben, binnen 8 Tagen, von der Bekanntmachung des Beschlusses der Bundesversammlung an gerechnet, von diesem Vertrage zurückzutreten.

Zürich, den 14. Dezember 1861.

Im Namen des Regierungsrathes
des Kantons Zürich,
Der erste Präsident:
Dr. U. Zehnder.
Der erste Staatsschreiber:
Keller.

Luzern, den 14. Dezember 1861.

Im Namen des Regierungsrathes
des Kantons Luzern,
Der Schultheiß:
Renward Meyer.
Der erste Staatsschreiber:
Dr. Willi.

Zug, den 14. Dezember 1861.

Im Namen des Regierungsrathes
des Kantons Zug,
Der Landammann:
M. Letter.
Der Landschreiber:
A. Schwerzmann.

Zürich, den 14. Dezember 1861.

Im Namen der Direktion
der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft,
Der Präsident:
Dr. A. Escher.

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Altstetten an die Zürich-Zugersche Kantonsgränze bei Knonau.

(Vom 6. Jenner 1862.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

in der Voraussetzung, daß das für Anstrebung einer Reppischbahn bestehende Komite auf die ihm mit Beschluß vom 3. Heumonat 1857 ertheilte und vermittelst der Schlußnahme vom 27. April 1859 und 25. Brachmonat 1860 modifizirte Konzession für eine Eisenbahn von Zürich

über Urdorf an die Zürich-Zugersche Kantonsgrenze bei Knonau im Falle des Inkrafttretens

der gegenwärtigen Konzession verzichte, und unter Vorbehalt des Eintretens dieser Voraussetzung,

beschließt:

§. 1. Es wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer in Altstetten von der Nordostbahn abzweigenden und über Birmensdorf durch den Bezirk Affoltern an die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze bei Knonau sich hinziehenden Eisenbahn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 die Genehmigung der Schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1963 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. Der Kanton Zürich verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jenner 1862 an gerechnet, in der Richtung von Zürich durch den Bezirk Affoltern an die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze weder selbst Eisenbahnen auszuführen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher Bahnen zu ertheilen.

Der Kanton Zürich verpflichtet sich im fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§. 4. Das Domzil der Gesellschaft ist in Zürich.

§. 5. Die Nordostbahngesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlegung der Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 6. Der Bau der Bahn soll so befördert werden, daß dieselbe im Mai 1864 in ihrem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann.

Die Frist ist, falls außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg u. dgl., eintreten sollten, angemessen zu erstrecken.

§. 7. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und Wasser, bestehende Wasserleitungen u. dgl. weder während des Baues der Bahn noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen 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 dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster 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.

§. 8. Die Bahn wird einspurig hergestellt. Es bleibt jedoch der Gesellschaft unbenommen, im Verfolge auch die zweite Spur auszuführen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 9. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäuchlichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 10. 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 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 ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern, und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

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

§. 12. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch 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.

§. 13. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§. 14. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion 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 zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

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

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

§. 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinde wegen 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 dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 17. Die Beförderung der Personen auf der konzedirten Eisenbahn soll in der Richtung von und nach Zürich im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, viermal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes auf den eben bezeichneten Eisenbahnen dreimal täglich stattfinden. Es bleibt der Gesellschaft unbenommen, weitere Züge zur Ausführung zu bringen.

§. 18. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermittelst Waarenzügen statt.

§. 19. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 20. 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 den 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.

§. 21. Für die Beförderung der Personen vermittelst der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 22. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf 0,50 Frkn. pr. schweiz. Stunde der Bahnlänge.
" " 2. " " " 0,35 " " " " " "
" " 3. " " " 0,25 " " " " " "
Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. 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 0,12 Frkn. per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel,
das Stück bis auf 0,80 Frkn. per Stunde.
Für Stiere, Ochsen und Kühe,
das Stück bis auf 0,40 Frkn. per Stunde.
Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde,
das Stück bis auf 0,15 Frkn. per Stunde.

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

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

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

§. 25. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

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

§. 27. 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 500 Frkn. bei Geldsendungen für volle 500 Frkn. angeschlagen, und überhaupt nie weniger als 0,25 Frkn. für eine zum Transport aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

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

§. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

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

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich 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 festgesetzt werden.

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

§. 32. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechzigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, vom 1. Mai 1864, beziehungsweise von dem Tage an gerechnet, mit welchem die Eisenbahn dem Betriebe übergeben wird (§. 6), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Altstetten-Zug-Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungen gelten folgende Bestimmungen:

a) Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechzigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar vor-

angehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten Jahre 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 dem Kanton Zürich 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.

§. 34. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowol der Anlage derselben, als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder wenn das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 35. Außer den in §§. 8, 31 und 33 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 36. 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 erwählt, und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der vorge-

schlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

Zürich, den 6. Jenner 1862.

Im Namen des Großen Rathes:
Der Präsident,
J. J. Treichler.
Der dritte Sekretär,
Fr. Schweizer.

Konzession

des

Standes Zug für eine Eisenbahn von der Zug-Züricher'schen Kantonsgrenze bei Knonau nach der Stadt Zug und von Zug an die Zug-Luzern'sche Kantonsgrenze bei Honau.

(Vom 9. Januar 1862.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

mit Rücksicht darauf, daß die am 18. Juni 1856 ertheilte und am 23. April 1857 modificirte Konzession für eine Eisenbahn von der Grenze des Kantons Zürich bei der Sihlbrücke über Baar, Zug, nach der Grenze des Kantons Schwyz bei St. Adrian einer-, und anderseits vom Bahn-

hofe bei der Stadt Zug über Cham an die Grenze des Kantons Luzern bei Honau als dahingefallen zu betrachten ist,

beschließt:

§. 1. Es wird der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer von der Zug-Züricher'schen Kantonsgrenze bei Knonau an Steinhausen und der Kollermühle vorbei nach der Stadt Zug und von Zug über Cham bis an die Grenze des Kantons Luzern bei Honau sich hinziehenden Eisenbahn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 die Genehmigung der Schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die in §. 1 ertheilte Konzession schließt auch eine, die beiden von Zürich und von Luzern her führenden Eisenbahnen vor ihrer Vereinigung bei der Kollermühle (zwischen Cham und Zug) in direkte Verbindung bringende Bahnlinie in sich. Es ist jedoch die Nordostbahn-Gesellschaft verpflichtet, alle von Zürich nach Luzern oder in der umgekehrten Richtung sich bewegenden, in dem Fahrtenplane enthaltenen Züge, mit welchen Personenbeförderung Statt findet, direkt nach Zug herein zu führen. Die in diesem Paragraphen konzedirte Verbindungslinie soll also lediglich zur Vermittlung von außerordentlichen, nicht in dem Fahrtenplane aufgeführten Zügen zwischen den beiden Endpunkten Zürich und Luzern bestimmt sein.

§. 3. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1963 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.

§. 4. Der Kanton Zug verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jenner 1862 an gerechnet, von Zug oder von irgend einem andern Punkte der konzedirten Linie aus in der Richtung nach der Luzern'schen oder Aargau'schen Kantonsgrenze weder selbst Eisenbahnen auszuführen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher Bahnen zu ertheilen.

Der Kanton Zug verpflichtet sich im fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§. 5. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

Die Gesellschaft kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Zug eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in

Zug belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 6. Die Eisenbahn soll in derjenigen Richtung ausgeführt werden, welche in dem, eine Beilage zu der gegenwärtigen Konzession bildenden Plane des nähern angegeben ist. Sollte die Nordostbahn-Gesellschaft später von dieser Richtung abweichen wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

Der Kanton Zug verpflichtet sich, die Mehrkosten zu bestreiten, welche durch die gemäß dem ebenerwähnten Plane zu bewerkstelligende Verlegung des Bahnhofes in Zug verursacht werden.

In Zug, Cham und Rothkreuz sind Stationen zu errichten.

Die Pläne über die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern sind dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§. 7. Der Bau der Bahn soll so befördert werden, daß dieselbe im Mai 1864 in ihrem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann.

Diese Frist ist, falls außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg und drgl., eintreten sollten, angemessen zu erstrecken.

§. 8. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen u. drgl. weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen 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 dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster 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. Die Bahn wird einspurig hergestellt. Es bleibt jedoch der Gesellschaft unbenommen, im Verfolge auch die zweite Spur auszuführen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 10. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 11. 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 ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

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

§. 13. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch 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.

§. 14. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§. 15. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion 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 zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immer-

hin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 16. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Zug aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit den B.werbern, die entweder Bürger des Kantons Zug oder in diesem Kantone niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§. 17. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen 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 dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahnen in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 18. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn zwischen Zug und Zürich, sowie zwischen Zug und Luzern und umgekehrt soll im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten Schweizerischen Eisenbahnen besteht, viermal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes auf den eben bezeichneten Eisenbahnen dreimal täglich Statt finden. Es bleibt der Gesellschaft unbenommen, weitere Züge zur Ausführung zu bringen.

§. 19. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermittelst Waarenzügen Statt.

§. 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 21. 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 den 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.

§. 22. Für die Beförderung der Personen vermittelst der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 23. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgengender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schw. Stunde d. Bahnlänge.
" " 2. " " " " 0,35 " " " " "
" " 3. " " " " 0,25 " " " " "

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. 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 einverstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel,
das Stück bis auf Fr. 0,80 pr. Stunde.
Für Stiere, Ochsen und Kühe,
das Stück bis auf Fr. 0,40 pr. Stunde.
Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde,
das Stück bis auf Fr. 0,15 pr. Stunde.

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

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

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

§. 26. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 27. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

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

§. 28. 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 Franken 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Franken 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

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

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

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

§. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Zug 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 festgesetzt werden.

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

§. 33. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zug berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Ma-

terial, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechzigsten, fündundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, vom 1. Mai 1864, beziehungsweise von dem Tage an gerechnet, mit welchem die Eisenbahn dem Betriebe übergeben wird (§ 7), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Altstetten-Zug-Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

§. 34. 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. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechzigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zug den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten Jahre 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 Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zug 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.

§. 35. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben, als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Zug, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden, oder wenn das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen

über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 36. Außer den in §§. 9, 32 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunden beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 37. 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 erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

Beschlossen in Zug, den 9. Januar 1862.

Im Namen des Großen Rathes,
Der Vicepräsident:
Dr. C. Keiser.
Der Landschreiber:
A. Schwerzmann.

Konzession

des Standes Luzern für eine Eisenbahn von Luzern nach der Luzern-Zuger'schen Kantonsgrenze bei Honau

(Vom 1. Februar 1862.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

mit Rücksicht darauf, daß die am 10. Dezember 1857 ertheilte Konzession für eine Eisenbahn von Luzern nach der Kantonsgrenze in der Richtung nach Zürich als dahingefallen zu betrachten ist,

beschließt:

§. 1. Es wird der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer von Luzern durch das Rohnthal über Ebikon nach der Luzern-Zuger'schen Grenze bei Honau sich hinziehenden Eisenbahn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß §. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 die Genehmigung der Schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1963 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. Der Kanton Luzern verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jenner 1862 an gerechnet, in der Richtung nach der Luzern-Zuger'schen Kantonsgrenze weder selbst Eisenbahnen, welche der Bahnlinie Luzern-Zug-Zürich Konkurrenz machen könnten, auszuführen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher Bahnen zu ertheilen.

Der Kanton Luzern verpflichtet sich im fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

Die Gesellschaft kann jedoch für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton Luzern eingegangen worden oder in demselben zu erfüllen sind, in dem Gerichtskreise der Stadt Luzern belangt werden, und für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 5. Die Nordostbahn-Gesellschaft wird dem Regierungsrathe einen Plan über die Ausführung der konzedirten Eisenbahn nebst Stationen und über die in Folge des Bahnbaues erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern zur Genehmigung vorlegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 6. Die konzedirte Bahn ist von Rankhof bei Luzern bis an die Kantonsgrenze bei Honau im Mai 1864 dem Betriebe zu übergeben, es wäre denn, daß außerordentliche Verhältnisse, wie Krieg u. dgl., einträten, in welchem Falle der Regierungsrath den Termin angemessen verlängern würde.

Betreffend die Einmündung der konzedirten Linie in die Centralbahn wird sich die Nordostbahn-Gesellschaft mit dem Regierungsrathe in das geeignete Einvernehmen setzen und daherigen Schlußnahmen des letztern, welche sich auf billige Anerbietungen der Centralbahn-Gesellschaft, betreffend Mitbenutzung ihrer Linie und des Bahnhofes Luzern, stützen, nachleben.

§. 7. 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 derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen 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 dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster 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.

§. 8. Die Bahn wird einspurig hergestellt. Es bleibt jedoch der Gesellschaft unbenommen, im Verfolge auch die zweite Spur auszuführen. Sollte der Regierungsrath die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 9. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das beste, namentlich aber auch in einer volle

Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§. 10. 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 ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

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

§. 12. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch 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.

§. 13. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

§. 14. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion 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 zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamteten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, im-

merhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

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

§. 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen 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 dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

§. 17. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn von Luzern nach Zug und Zürich, sowie in der umgekehrten Richtung, soll im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten Schweizerischen Eisenbahnen besteht, viermal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplanes auf den eben bezeichneten Eisenbahnen dreimal täglich stattfinden. Es bleibt der Gesellschaft unbenommen, weitere Züge zur Ausführung zu bringen.

§. 18. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelst Personenzügen und je nach Bedürfniß auch vermittelst Waarenzügen statt.

§. 19. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§. 20. 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 den 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.

§. 21. Für die Beförderung der Personen vermittelst der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 22. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenkl. bis auf Fr. 0,50 pr. Schw. Stunde der Bahnlänge.
" " 2. " " " " 0,35 " " " " "
" " 3. " " " " 0,25 " " " " "

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. 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 Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel,
das Stück bis auf Fr. 0,80 pr. Stunde.
Für Stiere, Ochsen und Kühe,
das Stück bis auf Fr. 0,40 pr. Stunde.
Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde,
das Stück bis auf Fr. 0,15 pr. Stunde.

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

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

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

§. 25. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 26. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist jedoch nicht die erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

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

§. 27. 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 Franken 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

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

§. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

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

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Luzern 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 festgesetzt werden.

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

§. 32. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Luzern berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Mate-

rial, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechzigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, vom 1. Mai 1864, beziehungsweise von dem Tage an gerechnet, mit welchem die Eisenbahn dem Betriebe übergeben wird (§. 6), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Altstetten-Zug-Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

§. 33. 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. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechzigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Luzern den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzigeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache 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 neunundneunzigsten Jahre 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 Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Luzern 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.

§. 34. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Luzern, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht in die Betriebsrechnung der Unternehmung aufzunehmen sind, ausgeführt werden,

oder wenn das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§. 35. Außer den in §§. 8, 31 und 33 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 36. 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 erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

So beschlossen Luzern, den 1. Februar 1862.

Im Namen des Großen Rathes,
Der Präsident:
Franz Widmer.
Die Secretäre:
Anton Willimann.
Joseph Vonmatt, als Stellvertreter.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Vertrag zwischen den hohen Ständen Zürich Luzern und Zug und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern. (Vom 14. Dezember 1861.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1862
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	29
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	25.06.1862
Seite Page Pagina	596-630
Ref. No	10 003 753

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.