

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. III. Nr. 52. 30. Dezember 1871.

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

Uebereinkunft

betreffend

die Erstellung einer Eisenbahn durch das Brogethal auf
Freiburger Gebiet.

(Vom 20. Oktober 1871.)

Zwischen den Herren Louis Weck-Reynold, Henry Schaller und Théodore Perroud, Staatsräthe des Kantons Freiburg, handelnd kraft Vollmacht des Staatsraths vom 7. August 1871; — und den Herren Estoppey, Ständerath, Perrin, Nationalrath, Hafner, Advokat, Arn, Advokat, und Decrousfaz, Kantonsrichter, Delegirte des interkantonalen Comité für den Bau einer Eisenbahn im Brogethale, handelnd kraft Vollmacht ihrer Committenten vom 12. August 1871; — im Hinblick auf den Bundesbeschluss vom 18. Juli 1871, welcher durch Gegenwärtiges vorbehalten wird, — ist Folgendes vereinbart worden:

Art. 1. Dem interkantonalen Comité der Brogethalbahn wird, unter Vorbehalt der Genehmigung von Seite der Bundesbehörden, die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb, auf Freiburger Gebiet, einer Eisenbahn, welche von der Linie Lausanne-Freiburg-Bern bei Palézieuz ausgeht und sich über Moudon, Beyerne, Avenches, Murten, Harberg, an die bernische Staatsbahn bei Vyß anschliesst.

Art. 2. Binnen der Frist von einem Monat, von der Genehmigung der Konzession durch den Bundesrath an gerechnet, und in jedem Falle vor der Einleitung der Expropriationen, hat der Konzessionär einen Baarbetrag von 70,000 Franken bei der Staatskasse zu deponiren als Garantie für die Ausführung seiner Verpflichtungen. Der Staat wird von diesem Depositum einen jährlichen Zins von 4% ent-

richten. Er wird dasselbe zurückerstatten, sobald die Bahn vom Staate definitiv anerkannt und angenommen sein wird.

Art. 3. Die definitiven Studien über das Tracé sind sofort nach erfolgten Ratifikationen zu beginnen, binnen der Frist von 6 Monaten zu vollenden und dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen; ebenso alle Pläne über die Detailausführung sämtlicher Theile der Bahn und ihrer Dependenz, der Erdarbeiten und Kunstbauten.

Art. 4. Die Bauarbeiten dürfen nur nach Erlaubniß des Staatsraths begonnen werden. Dasselbe wird erst dann ertheilt, wenn die Bestimmung des Art. 3 erfüllt ist und die Konzessionäre sich ausgewiesen haben über den Besitz hinreichender finanzieller Mittel für die Ausführung der vom Staatsrathe genehmigten Pläne.

Die Arbeiten sind zu beginnen in den zwei Monaten, welche auf die vom Staatsrathe zu ertheilende Erlaubniß folgen; sie sind zu beenden und der Betrieb zu eröffnen in der Frist von zwei Jahren von diesem Zeitpunkte an.

Die Gesellschaft darf, selbst bei Erfüllung der vorstehenden Bedingungen, ihre Arbeiten im Kanton Freiburg nicht beginnen vor der vollständigen Zeichnung des Aktien- und des Obligationen-Kapitals und der Einzahlung eines Fünftels des Aktienkapitals. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht in Bezug auf die Gemeinde- und Staats-Subventionen.

Die Subskriptionen sowohl für das Aktien- als für das Obligationen-Kapital sind für die Zeichner bindend bis zu vollständiger Liberirung und es verpflichtet sich die Gesellschaft, dieselben gerichtlich zu belangen bis zu voller Einzahlung. Die Titel sollen daher nominativ sein, bis zu ihrer Liberirung, sowohl für die Aktien als die Obligationen, und es sind Uebertragungen nur gültig nach Einschreibung in die Gesellschaftsbücher.

Art. 5. In der Frist von einem Jahr, von der definitiven Genehmigung der Konzession an, und bei Erfüllung der in den vorstehenden Artikeln 3 und 4 aufgestellten Bedingungen, müssen die Erdarbeiten auf Freiburger Gebiet begonnen und von der konzessionirten Gesellschaft, gemäß dem Bundesgesetze, dem Bundesrathe der Nachweis über den Besitz der erforderlichen Mittel zur Fortführung des Unternehmens geleistet werden. Sollte diese Frist verstreichen ohne die Erfüllung der vorerwähnten Bedingungen, so wird dieß, wenn keine Fristverlängerung eintritt, die Folge haben, daß die Konzession von Rechts wegen dahinfällt, wobei das obgenannte Depositum von 70,000 Franken dem Staate anheimzufallen wird.

Art. 6. Nach definitiver Genehmigung der Konzession werden die Konzessionäre für den Bau und Betrieb der hier in Rede stehenden Eisenbahn eine Aktiengeseilschaft bezeichnen, deren Statuten dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen sind.

Die Gesellschaft hat ein Domizil in Murten zu nehmen; sie wird der freiburgischen Gesetzgebung unterworfen sein in Allem was Bezug hat auf ihre Handlungen auf Freiburger Gebiet, sowie für den Fall des Konkurses.

Ihr Verwaltungsrath wird in einem der Kantone Freiburg, Waadt oder Bern sitzen; er muß der Mehrzahl nach zusammengesetzt sein aus Personen, welche Schweizer und auch in der Schweiz niedergelassen sind. Dem Staatsrathe soll das Recht zustehen, ein Mitglied des Rathes zu ernennen, sofern das nämliche Recht den Regierungen von Bern und Waadt vorbehalten werden sollte; dieses Mitglied kann außerhalb der Aktionäre gewählt werden.

Das Obligationenkapital darf das durch die Statuten festgesetzte Aktienkapital nicht überschreiten; ohne Ermächtigung von Seite des Staatsrathes kann keine öffentliche Ausgabe von Obligationen stattfinden. Jeder Aktieninhaber ist von Rechts wegen Mitglied der Generalversammlung; jede Aktie gibt Anspruch auf eine Stimme; doch wird ein Stimmenmaximum für einen einzelnen Aktionär festgesetzt werden.

Art. 7. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre festgesetzt, von dem Tage an gerechnet, wo die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehre übergeben wird.

Art. 8. Die Bahn ist mit einspurigem Unterbau anzulegen. Wenn in der Folge die einspurige Bahn nicht genügt, so ist die Gesellschaft zur Herstellung einer zweispurigen Bahn berechtigt.

Art. 9. Die Erd- und Kunstarbeiten sind auf solide und jede erforderliche Sicherheit bietende Weise auszuführen, ohne jedoch damit die strikteste Dekonomie für den Bahnbau auszuschließen. Die Gebäude und das Bahnmateriale müssen die nämlichen Bedingungen erfüllen.

Art. 10. Wenn die Ausführung der Erd- und Kunstarbeiten diesen Vorschriften nicht entsprechen sollte, so ist die Regierung auf den Bericht von kontradiktorisch ernannten Experten befugt, das Nöthige vorzuzufehren.

Der Regierung wird das Recht vorbehalten, die Bahnarbeiten zu jeder Zeit zu kontrolliren und zu überwachen.

Art. 11. Die Gesellschaft hat die Anlage der Bahn und ihrer Dependenzten auf ihre Kosten auszuführen.

Sie wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einzufrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten.

Da wo in Folge des Baues der Bahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragenen aus jenen Veränderungen erwachsen können. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet, im Falle des Widerspruchs, die Regierung ohne Weiterziehung.

Art. 12. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu fordern; diese Arbeiten müssen aber so ausgeführt werden, daß der Gesellschaft kein größerer Schaden oder Nachtheil erwächst, als vorher.

Im Falle des Widerspruchs zwischen den Gemeinden und der Gesellschaft entscheidet die Regierung.

Art. 13. Während des Bahnbau's sind von der Gesellschaft die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Art. 14. Der Bahnbetrieb soll durch Arbeiten für den Bahnunterhalt, Reparaturen oder Neubauten, höhere Gewalt vorbehalten, nicht unterbrochen werden.

Sollten der Staat oder die Gemeinden Arbeiten, welche die Eisenbahn durchkreuzen, auszuführen oder zu repariren haben, so sind diese Arbeiten in ihren Kosten und im Einverständniß mit den Abgeordneten der Gesellschaft in kürzester Frist auszuführen. Der Bahnbetrieb darf durch diese Arbeiten nur durch höhere Gewalt unterbrochen werden; in diesem Falle hat dann aber die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste kein Recht auf Entschädigungsforderung, vorausgesetzt, daß diese Arbeiten in kürzester Frist ausgeführt werden.

Art. 15. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehöre soll stets in gutem, volle Sicherheit bietenden Zustand erhalten werden.

Der Zustand der Bahn, sowie sämtliche Einrichtungen derselben können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mängeln oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

Art. 16. Die Gesellschaft wird auf ihre Kosten diejenigen Vorkehrungen treffen, welche die Regierung für die öffentliche Sicherheit als nothwendig erachtet, sei es der Bau von Bahnwärterhäusern oder andern analogen Maßregeln.

Art. 17. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 18. Zur Verwendung bei den Bau- und sonstigen Arbeiten soll das schweizerische Personal vorzugsweise Berücksichtigung finden.

Was den Betrieb betrifft, so sollen zu Angestellten mit fixem Posten auf Freiburger Gebiet so viel als möglich Freiburger genommen werden. Das Personal für den Bau und Betrieb der Bahn ist vorzugsweise aus Schweizerbürgern auszuwählen.

Art. 19. Die Gesellschaft hat sich allen Vorschriften der eidgenössischen Bundesgesetzgebung über Eisenbahnen, sowie den in Kraft bestehenden kantonalen Gesetzen, Beschlüssen und Reglementen zu unterziehen.

Art. 20. Die Gesellschaft kann mit Genehmigung der Regierung mit andern schweizerischen Eisenbahngesellschaften diejenigen Verabredungen treffen, welche sie für den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb auf dem Fuß eines einheitlichen Eisenbahnnetzes als zweckmäßig erachtet, unter der ausdrücklichen Bedingung jedoch, daß diese Vereinigung von Gesellschaften die erforderlichen Garantien für die Ausführung der Bedingungen und Pflichten bietet, welche der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn auferlegt sind.

Dagegen darf die Gesellschaft ohne ausdrückliche Erlaubniß der Regierung weder mit andern Gesellschaften eine Fusion eingehen noch den gegenwärtigen Konzessionsakt an andere Gesellschaften abtreten.

Art. 21. Die Bahn darf ohne Bewilligung der Regierung nicht dem Betriebe übergeben werden; sie wird diese Bewilligung erst ertheilen, nachdem durch eine Inspektion und durch Probefahrten die gehörige Vollendung und Solidität der Bahn in allen ihren Theilen konstatiert ist.

Art. 22. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan aufnehmen und zugleich mit Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtungen beizulegen ist, sollen in das Archiv des Kantons niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 23. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten nebst dem Bundesbeschlusse vom 17/19. Heumonath 1854 findet ihre Anwendung auf den Bau und den Unterhalt dieser Bahn.

Art. 24. Das erwähnte Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet keine Anwendung für die Erwerbung des erforderlichen Bodens für den Bau der Bahn und ihrer Dependenzen, sowie auch zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien sowohl für die Bahn als für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen.

Art. 25. Die Gesellschaft kann weder für die Bahn, noch für die Ladeplätze, Bahnhöfe, Stationen, Remisen, Betriebsmaterial und andere zum Eisenbahndienste notwendige Zubehörenden in kantonale oder Gemeindebesteuerung gezogen werden, bis der Nettoertrag der Bahn 5% erreicht.

Gebäude und andere Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers besitzt und die nicht direkt zu demselben in Beziehung stehen, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Art. 26. Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Bahnbetrieb unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen auf die einfachste und mit möglichst wenig Kosten verbundene Weise zu organisiren.

Art. 27. Für den Personentransport werden drei Wagenklassen erstellt, welche mit der gegenwärtig auf den schweizerischen Eisenbahnen existirenden Wagen 1., 2. und 3. Klasse korrespondiren.

Art. 28. Als Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Gütertransport werden folgende Taxen bestimmt:

Personen.

I. Klasse, per Stunde (von 4800 Metern)	60 Rp.
II. " " " " " "	45 "
III. " " " " " "	30 "

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20% auf obige Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer regelmäßigen Benutzung der Bahn während wenigstens drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Jeder Reisende hat das Recht zum freien Transport derjenigen Effekten, welche er selber trägt und deren Gewicht 30 Pfund (15 Kilogramm) nicht übersteigt.

Vieh.

Per Stunde (von 4800 Metern):

Pferde und Maulthiere, per Stück	80 Rp.
Ochsen, Kühe und Stiere, per Stück	40 "
Kälber, Schweine und Hunde, per Stück	15 "
Schafe und Ziegen, per Stück	10 "

Fuhrwerke.

2- und 4rädige mit einer Wagenabtheilung und einem Banquette im Innern	Fr. 2. 50
4rädige mit 2 Wagenabtheilungen und 2 Banquetten	" 3. 20
4rädige mit 2 oder 3 Wagenabtheilungen und 2 oder 3 Banquetten im Innern	" 3. 80

Fuhrwerke, welche mit Zügen von verminderter Schnelligkeit befördert werden, bezahlen 40% weniger.

Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen zu erstellen, wovon die oberste Klasse nicht über zehn Rappen, die niedrigste nicht über sechs Rappen per Stunde und per Zentner bezahlen soll (der Zentner = 50 Kilogramm.)

Waaren jeder Art, welche mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden sollen, bezahlen ein Maximum von zehn Markten per Stunde und per Zentner.

Für den Viehtransport mit der Schnelligkeit der Personenzüge ist zu der gewöhnlichen Taxe eine Zuschlagstaxe von vierzig Prozent zu bezahlen.

Baares Geld zahlt eine Taxe von vier Markten per tausend Franken und per Stunde; Sendungen von weniger als fünfhundert Franken zahlen für eben so viel.

Gegenstände, welche weniger als fünf und zwanzig Kilogramm schwer sind, zahlen für eben so viel.

Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Markten betragen.

Die Distanzen werden per halbe Stunden (2400 Meter) berechnet; Bruchtheile einer halben Stunde zahlen für eine halbe Stunde.

Sendungen von fünfzig Pfund (25 Kilogramm) und weniger sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Art. 29. Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen, deren Gewicht fünfzig Pfund nicht übersteigt und welche nach ihrer Ankunft sofort zu Handen genommen werden, sind in Begleitung ihrer Träger frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfund wiegt, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art und Umfang solcher Erzeugnisse werden durch ein von der Regierung sanktionirtes Reglement näher bestimmt.

Art. 30. Jede Aenderung an dem Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörig veröffentlicht werden, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft ihre Taxen herabsetzt, so soll diese Herabsetzung für die Personen wenigstens drei Monate und für die Waaren wenigstens ein Jahr in Kraft bleiben.

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

Art. 31. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen andern gestattet.

Art. 32. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Personenzüge soll wenigstens fünf eidgenössische Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, jeder Zwischenaufenthalt inbegriffen.

Waaren sind spätestens innert zweimal 24 Stunden nach ihrer Uebergabe an die Eisenbahnstation zu versenden.

Die Versendung von Eilgütern hat mit dem nächsten Zug zu geschehen, insofern die Abgabe zwei Stunden vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Ausnahmen dürfen nur dann stattfinden, wenn der Versender selbst einen längern Termin gestattet, sowie auch in außerordentlichen Verhinderungsfällen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, in Bezug auf die allgemeine Sicherheit, auf die Schnelligkeit der Züge und auf die Tarife nach einander diejenigen Verbesserungen einzuführen, welche die Umstände ihr gestatten.

Art. 33. Die Gesellschaft verpflichtet sich, einen genügenden Betriebsdienst mittelst wenigstens zwei Personenzügen per Tag auf der ganzen Linie zu unterhalten. Diese Züge sollen auf allen Stationen anhalten und eine genügende Anzahl Personen- und Güterwagen enthalten.

Art. 34. Die Gesellschaft verpflichtet sich, zu den gewöhnlichen Tagen und Bedingungen alle Reisenden und Waaren von Eisenbahnen, die mit der ihr konzessionirten Bahn in Verbindung stehen, zur Beförderung zu übernehmen.

Art. 35. Die Waaren sind in den betreffenden Stationsabplätzen abzuliefern. Die im Tarif festgesetzten Tagen begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Auf- und Abladkosten im Innern der Bahnhöfe, sowie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks wird ein besonderer Tarif aufgestellt, welcher der Genehmigung der Regierung unterliegt.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, über den Transportdienst besondere detaillirte Reglemente aufzustellen, welche ebenfalls der Regierung zur Sanktion vorzulegen sind.

Art. 36. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn den militärischen Behörden für den Transport von eidgenössischen und kantonalen Truppen und von eidgenössischem und kantonalem Kriegsmaterial gegen Bezahlung der Hälfte der gewöhnlichen Tagen zur Verfügung zu stellen.

Die nämliche Vorschrift findet ebenfalls Anwendung auf Militärs, welche dienstlich einzig oder in Truppentröppern besammelt reisen.

Art. 37. Die Gesellschaft ist auf Verlangen der kompetenten Behörden gehalten, Individuen, welche von Polizei wegen auf Rechnung des Kantons befördert werden sollen, ebenfalls zu transportiren. Die Art und Weise und die Taxen für solche Transporte werden später gemeinsam vereinbart werden.

Art. 38. Die Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen oder andern dazu gehörenden Gebäuden, steht der Gesellschaft zu; die öffentlichen Behörden haben jedoch in jedem Fall und zu jeder Zeit freien Zutritt zu den Bahnhöfen und Stationen zur Herstellung der Ordnung, wenn dieselbe durch Angestellte der Gesellschaft oder durch andere Personen gestört werden sollte.

Art. 39. Der Regierung wird das allgemeine und spezielle Aufsichtsrecht über den Betriebsdienst, sowie die Genehmigung der Fahrpläne vorbehalten; zu diesem Zweck hat die Gesellschaft für den oder die Kommissäre, welche von der Regierung mit dieser Aufsicht betraut werden, in jedem Zug einen Gratisplatz zu gewähren.

Art. 40. Die Polizeiangestellten und die Bahnwärter sind zu beeidigen. Alle Beamten und Angestellten sind vorzugsweise aus der Zahl der Kantonsangehörigen zu wählen.

Der Staatsrath kann die Verweisung zur Ordnung und nöthigenfalls die Abberufung derjenigen Angestellten verlangen, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben sollten.

Art. 41. Wenn die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrecht keinen Gebrauch macht, so behält sich der Kanton Freiburg selber das Recht vor, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres von dem Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht festgestellt, welches nach den Bestimmungen des Art. 37 des waadtländischen Gesetzes vom 14. Dezember 1852 über Handelsgesellschaften zusammenge-
setzt werden soll.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungen 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 Kanton den Rückkauf erklärt, un-

mittelbar vorangehen, im Falle des Rücklaufes im 75. Jahre der 22^{1/2}fache und 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 diejenigen Summen, welche dem Reservefond einverteilt werden, in Abzug zu bringen.

b) Im Falle des Rücklaufes im 99. 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 Rücklauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Freiburg abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rücklaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch die gewöhnlichen Gerichte auszutragen.

Art. 42. Die Gesellschaft wird der Regierung jedes Jahr einen detaillirten Bericht über die Betriebsergebnisse und den Ertrag der Unternehmung einfinden.

Art. 43. Streitigkeiten, welche zwischen dem Staate und der Gesellschaft über die Pflichten und Bedingungen der gegenwärtigen Konzession entstehen könnten, unterliegen der Entscheidung durch die gewöhnlichen Gerichte.

Art. 44. Beim Auslaufe der Konzessionsdauer geht das Eigenthum an der Eisenbahn ausschließlich an den Kanton Freiburg über, so weit sie auf Gebiet desselben liegt, jedoch unter folgenden Bedingungen:

- 1) daß er den Kantonen Waadt und Bern und den Gemeinden im Verhältnisse der kilometrischen Länge der Linie auf seinem Gebiete die Subventionskapitalien vergüte;
- 2) daß er der Gesellschaft den Kostenbetrag ihres Materials bezahle;
- 3) daß der Betrieb der Linie fortgesetzt werde.

Also gegeben in zwei Doppeln, in
Freiburg, am 26. August 1871.

Also vereinbart in der Konferenz vom 26. August 1871, bestimmt zur Vorlage einerseits an den Staatsrath des Kantons Freiburg und anderseits an das internationale Comité der Brogethalbahn.

Freiburg, den 26. August 1871.

Der Präsident der Konferenz,
im Namen der Abgeordneten des
Kantons Freiburg:
Ls. Wed-Kejnold.

Das interkantonale Comité der Brogethalbahn hat obigen Konventionentwurf dem ganzen Inhalte nach gutgeheißen.

Lausanne, den 20. Oktober 1871.

Solches bezeugt
Der Vize-Präsident:
B. Perrin.

Der Staatsrath des Kantons Freiburg genehmigt gegenwärtige Uebereinkunft.

Freiburg, den 30. Oktober 1871.

(L. S.)

Der Präsident:
G. Charles.
Der Kanzler:
A. Ruffieug.

Der Große Rath des Kantons Freiburg ratifizirt gegenwärtige Uebereinkunft.

Freiburg, den 17. November 1871.

(L. S.)

Der Präsident:
Ls. Wuilleret.
Der Sekretär, Subst.:
A. Ruffieug.

Bundesrathsbeschluss

betreffend

den Bau und Betrieb der Brogethalbahn auf dem Gebiete
des Kantons Freiburg.

(Vom 11. Dezember 1871.)

Der schweizerische Bundesrath,

nach Einsicht

der vom interkantonalen Komite mit Schreiben vom 7. Dezember 1871 vorgelegten, zwischen ihm und der Regierung des Kantons Freiburg bezüglich des Baues und Betriebes der Brogethalbahn auf dem Gebiete des Kantons Freiburg unterm 20. Oktober 1871 abgeschlossenen, vom Großen Rathe des Kantons Freiburg unterm 17. November 1871 genehmigten Convention;

in Gemäßheit der ihm diesfalls durch Art. 1 des Bundesbeschlusses betreffend den Brogethalkonflikt, vom 18. Juli 1871 übertragenen Ermächtigung *),

beschließt:

Es wird der genannten Konvention die Genehmigung des Bundes ertheilt unter nachstehenden Bedingungen:

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,

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band X, Seite 466, Art. 1, Alinea 2.

Uebereinkunft Betreffend die Erstellung einer Eisenbahn durch das Bronenthal auf Freiburger Gebiet. (Vom 20. Oktober 1871.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1871
Date	
Data	
Seite	1131-1143
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 118

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.