
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.

Bundesrathsbeschluss

betreffend

die Konzession eines Privattelegraphen für Herrn Joh. Rudolf
Geigy in Basel.

(Vom 2. Oktober 1871.)

Der schweizerische Bundesrath,

nach Einsicht des Berichtes des schweizerischen Postdepartements,
vom 30. September 1871;

in Anwendung des Art. 4 des Bundesgesetzes betreffend die Or-
ganisation der Telegraphenverwaltung, vom 20. Dezember 1854,

beschließt:

Dem Herrn Joh. Rudolf Geigy in Basel wird eine Konzession für
den ausschließlichen Gebrauch einer zwischen der Bahnhofstraße und dem
Rosenthal in Kleinbasel angelegten Telegraphenlinie mit einem Drathe
unter nachfolgenden Bedingungen ertheilt:

1. Die zur Verbindung der beiden oben bezeichneten Punkte be-
stimmte Telegraphenlinie soll durch den Konzessionär und auf dessen
Kosten erstellt, überwacht, unterhalten und reparirt werden.

2. Die Erwirkung der Erlaubniß zum Bau dieser Linie von
Seite der kantonalen oder Gemeindebehörden (eventuell der Privaten,
durch deren Grundelgenthum die Linie geführt werden soll) ist aus-
schließlich Sache des Konzessionärs.

3. Die erwähnte Linie darf nur für geschäftliche Mittheilungen des Herrn Joh. Rudolf Geigy gebraucht werden, welcher als Konzessionsgebühr für diesen ausschließlichen Gebrauch jährlich eine Summe von 10 Franken zu bezahlen hat.

Wenn jedoch der Konzessionär in dringlichen Fällen Telegramme für dritte Personen auf dieser Linie befördert, so ist er verpflichtet, das Original des auf diese Weise beförderten Telegramms sammt dem Betrag der reglementarischen Tage der Telegraphen-Inspektion in Olten zuzustellen.

4. Für jede Abänderung oder Verlängerung der Linie, welche in Folge der Veränderung der Lokalitäten oder der Wohnungen oder aus andern Ursachen nothwendig geworden, soll eine neue Bewilligung nachgesucht werden.

5. Die Linie darf dem schweizerischen Telegraphenneze weder in dessen gegenwärtiger Ausdehnung noch bei späterer Weiterentwicklung hindernd in den Weg treten. Uebrigens behält sich der Bundesrath das Recht vor, die gegenwärtige Konzession jederzeit und ohne irgend welche Entschädigung zurückzuziehen.

Ebenso kann der Konzessionär auf die Vortheile der Konzession Verzicht leisten.

In dem einen wie in dem andern Falle hat er binnen Monatsfrist nach dem Erlöschen der Konzession die Telegraphenlinie auf seine Kosten abbrechen zu lassen.

6. Die nach obigem Artikel 3 von dem Konzessionär jährlich zu entrichtende Summe wird von dem Tage an berechnet, an welchem die erwähnte Linie erstellt sein wird, und ist jeweilen am 31. Dezember bei der Telegraphen-Inspektion in Olten zahlbar.

Bern, den 2. Oktober 1871.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Uebereinkunft

für

den Bau, auf-waadtländischem Gebiete, einer Eisenbahn im Broyethale, welche, ausgehend von einem zu bestimmenden Punkte der Linie Lausanne-Freiburg, über Moudon, Payerne, Yverches an die waadtländische Grenze bei Faoug führt und von dort über Murten an die bernische Staatsbahn sich anschließt.

(Vom 28. August 1869.)

Zwischen dem Staatsrath von Waadt, handelnd im Namen des Standes Waadt, einerseits,

und anderseits dem interkantonalen Komite der Broyethalbahn, bestehend aus den

Herren Estoppey, Staatsrath, in Lausanne, Präsident; — Perrin, Viktor, Advokat, in Lausanne, Vize-Präsident; — de Croussaz, Kantonsrichter, in Lausanne, Sekretär; — Foly, Inspektor, in Moudon; — Tissot, Edmond, Banquier, in Lausanne; — Brailiard, David, Architekt, in Lausanne; — Huber, Doktor, in Murten; — Cornu,

Negotiant, in Murten; — Hafner, Advokat, in Murten; — Arn, Advokat, in Narberg; — Strouchen, Gemeindevorstand, in Vyß; — Salchli, Doktor, in Narberg;

ist folgendes vereinbart worden:

Art. 1. Der Kanton Waadt erteilt für den Zeitraum von 99 Jahren dem obgenannten — acceptirenden — Komite die Konzession, auf waadtländer Gebiet, einer Eisenbahn, welche, ausgehend von einem zu bestimmenden Punkte der Linie Lausanne-Freiburg, über Moudon, Payerne, Avenches an die waadtländische Grenze bei Jaoug führt, und von dort über Murten sich an die bernische Staatsbahn anschließt.

Art. 2. Der Kanton Waadt gewährt diesem Unternehmen eine Subvention im Betrage von 1,500,000 Franken, gemäß dem Dekret vom 24. September 1866.

Art. 3. Diese Subvention soll in folgender Weise einbezahlt werden:

- a) 1,300,000 Franken im Verlaufe der Arbeiten;
- b) 200,000 Franken, sobald die Eisenbahn von der Lausanne-Freiburg Linie an bis zur waadtländischen Grenze bei Jaoug eröffnet sein wird.

Die im Verlaufe der Arbeiten zu bezahlenden 1,300,000 Franken sind in successiven Acconto-Zahlungen zu entrichten, die erste von 200,000 Franken und die folgenden von je 100,000 Franken; jede Zahlung erfolgt auf Vorlage von Stats, welche an Grundstücken, an Arbeiten, an Schienen, Schwellen, Lokomotiven und Waggonen, die auf den Terrains der Linie angebracht und zu ihrem Betriebe bestimmt sind, mindestens das Doppelte der zu entrichtenden Subventionssumme ausweisen.

Diese von den Ingenieuren des Staates und der Gesellschaft aufzustellenden Situations-Stats sind dem Kantonsingenieur zur definitiven Vereinigung zu unterstellen.

Art. 4. Die vom Staate zu leistenden Zahlungen haben übrigens nur nach dem successiven Fortgange stattzufinden, wie die konzessionirte Gesellschaft an Einzahlungen auf den Aktien und den Obligationen gleich große Summen eincaffirt als die Zahlungen des Kantons Waadt; die Einzahlungen auf den Aktien müssen denjenigen auf den Obligationen mindestens gleich kommen.

Art. 5. Diese Konzession wird unter der Bedingung erteilt und angenommen, daß die betreffende Eisenbahn den Klauseln und Be-

dingungen des Pflichtenheftes entsprechend ausgeführt und im Betrieb erhalten werde.

Art. 6. Gegenwärtige Uebereinkunft wird nur dann endgültig, wenn sie vom Großen Rathe des Kantons Waadt angenommen, wenn sie in Bezug auf die Subvention von 1,500,000 Franken durch Abstimmung des waadtländischen Volkes ratifizirt, und von der Bundesbehörde genehmigt wird.

Art. 7. Sollten diese Gutheißungen (Ratifikation und Genehmigung) nicht in der Frist von zwei Jahren, von heute an, erlangt worden sein, so ist gegenwärtige Uebereinkunft von Rechts wegen als dahingefallen anzusehen.

Art. 8. Gegenwärtige Uebereinkunft wird auch in dem Falle von Rechts wegen dahinfallen, wenn das konzessionirte Komite in der Frist von zwei Jahren nicht dem Großen Rathe die Finanzgesellschaft zur Genehmigung vorgeschlagen hat, welche den Bau und Betrieb der projektirten Eisenbahn übernehmen soll.

Art. 9. In der Frist von einem Jahre nach der Genehmigung der Konzession auf Waadtländer und auf Freiburger Gebiet, und in jedem Falle bevor zu den Expropriationen geschritten wird, hat die konzessionirte Gesellschaft ein Depot oder eine Kaution zu leisten von 150,000 Franken als Garantie für die gute Ausführung der Unternehmung.

Der Staat wird von dieser Depotsomme einen jährlichen Zins von vier Prozent entrichten. Er wird dieselbe zurückzahlen, wenn die Linie von den Staatsingenieuren definitiv anerkannt sein wird.

In der Frist von 15 Monaten nach der eidgenössischen Genehmigung der Konzession auf Waadtländer und auf Freiburger Gebiet müssen die Erdarbeiten begonnen und von der Gesellschaft der Nachweis geleistet werden, daß sie die zur Fortsetzung der Unternehmung erforderlichen Mittel besitzt. Sind bei Verfluß dieser Frist die genannten zwei Bedingungen nicht erfüllt, ohne daß eine Fristverlängerung eingetreten wäre, so ist die Konzession von Rechts wegen als erloschen anzusehen; in welchem Falle die oben erwähnte Depotsomme von 150,000 Franken dem Staate anheimfällt.

Art. 10. Der Große Rath ist berechtigt, dieser Gesellschaft, wenn sie ihm bezeichnet wird, weitere Bedingungen aufzuerlegen, die er nöthig erachten sollte, um den Bau und den Betrieb der Linie zu sichern.

Art. 11. Sollten die an der projektirten Eisenbahn interessirten Gemeinden der Gesellschaft Supplementar-Subventionen zu denjenigen

des Staates anbieten, so soll der Große Rath, als dazu berufen, die Annahme dieser Anerbieten zu autorisiren, berechtigt sein, den Zahlungsmodus der besagten Subventionen zu bestimmen oder zu genehmigen.

Gegeben in zwei Doppelu, in
Lausanne, den 28. August 1869.

Im Namen des Staatsraths,

Der Vize-Präsident:

L. G. Delarageaz.

Der Kanzler:

Carey.

Im Namen des internationalen Komitee
der Brojethalbahn:

Der Vize-Präsident:

B. Perrin.

Der Sekretär:

J. de Croufaz.

Pflichtenheft

für

den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn, welche, ausgehend von einem festzusetzenden Punkte der Linie Lausanne-Freiburg, über Moudon, Bayerne, Yvenches, Murten führt und sich von dort an die bernische Staatsbahn bei Lyß anschließt.

Art. 1. Nach der Genehmigung der Konzession durch die Bundesbehörde werden die Konzessionäre für den Bau und Betrieb der in der vorhergehenden Uebereinkunft behandelten Eisenbahn eine Aktionärsgesellschaft bezeichnen, deren Statuten dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen sind.

Art. 2. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre festgesetzt, von dem Tage an gerechnet, wo die Linie ihrer ganzen Länge nach dem Verkehre übergeben sein wird. Nach Ablauf dieser Frist und wofern vom Rückkaufsrechte nicht Gebrauch gemacht sein wird, wird der Staat eventuell, unter den Bedingungen, die alsdann einverständlich festzusetzen sind, eine neue Konzession ertheilen.

Art. 3. Der Staat verpflichtet sich, ohne Einwilligung der Gesellschaft keine andere Konzession für den Bau einer Brovethalbahn in gleicher Richtung zu ertheilen.

Art. 4. Der Sitz und das Domizil der Gesellschaft sind in einer hiefür zu bezeichnenden Stadt des Kantons Waadt festzusetzen. Diese Bezeichnung ist dem Staatsrathe zur Kenntniß zu bringen und gehörig bekannt zu machen. Mit Zustimmung des Staatsrathes darf in der Folge ein anderes Domizil gewählt werden.

Art. 5. Vor dem Beginne der Arbeiten hat die Gesellschaft dem Staatsrathe einen detaillirten Bauplan zur Genehmigung vorzulegen, in dem namentlich anzugeben sind: die Richtung der Linie, die Dispositionen der Bahnhöfe und der Stationen, sowie die in Folge der Erstellung der Bahn vorzunehmenden Korrekturen an Straßen und Flüssen.

Ist das Projekt einmal genehmigt, so darf dasselbe ohne Zustimmung des Staatsrathes nicht mehr abgeändert werden.

Art. 6. Die Bahn wird einspurig angelegt werden.

Zeigt sich mit der Zeit ein Geleise als ungenügend, so steht es der Gesellschaft frei, ein zweites zu erstellen.

Art. 7. Die Kunst- und Erdarbeiten sind, übrigens unter Gestattung der strengsten Oekonomie in der Konstruktion, in solider Weise und derart auszuführen, daß ihr Gebrauch alle Sicherheit darbietet. Den nämlichen Bedingungen müssen auch die Gebäude und das Material entsprechen.

Art. 8. Sollte in Bezug auf Solidität der Erdarbeiten und gute Konstruktion der Kunstarbeiten diesen Vorschriften nicht genügt werden, so ist der Staatsrath berechtigt, auf Vericht von kontradiktorisch ernannten Experten, die Gesellschaft zur Vorkehrung des Erforderlichen anzuhalten.

Das Recht, die Ausführung der Arbeiten zu kontrolliren und zu überwachen, ist unter allen Umständen dem Staatsrathe vorbehalten.

Art. 9. Die Gesellschaft übernimmt die Erstellung der Eisenbahn und ihrer Dependenz.

Da wo die öffentliche Sicherheit es erheischt, wird sie auf ihre Kosten eine genügende, der Bahn entlang laufende Einfriedung herstellen und unterhalten.

Ueberall, wo der Eisenbahnbau Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Flüssen, Straßen, Wegen, Seitenwegen, Brücken, Stegen, Kanälen oder Bächen, Abzuggräben, Wasserleitungen, Minen, Steinbrüchen, Brunnen- und Gasröhren nöthig macht, fallen alle bezüglich Kosten der Gesellschaft zur Last, und es sind die daherigen Arbeiten in der Weise auszuführen, daß die Personen, denen der Unterhalt obliegt, in Folge dieser Veränderungen keinerlei Schaden oder größere Last als früher sollen zu tragen haben. Anstände über die Nothwendigkeit und die Ausdehnung von Bauten dieser Art entscheidet der Staatsrath unweigerlich.

Art. 10. Werden nach Erstellung der Eisenbahn vom Staat oder von den Gemeinden Straßen, Wege oder Brunnenleitungen ausgeführt, welche die Eisenbahn durchkreuzen, so darf die Gesellschaft keine Ansprüche wegen Eigenthumsbeschädigung erheben; jedoch sind die Arbeiten so auszuführen, daß daraus keinerlei Schaden oder größere Last als früher für die Gesellschaft erwachse.

Im Falle diesfälliger Uneinigkeit zwischen den Gemeinden und der Gesellschaft wird der Staatsrath entscheiden.

Art. 11. Während der Eisenbahnbauten wird die Gesellschaft alle Vorkehrungen treffen, damit der Verkehr auf den Straßen und andern bestehenden Kommunikationswegen nicht unterbrochen werde und damit Grundstücke und Gebäude keinen Schaden erleiden. Unvermeidliche Beschädigungen sind von der Gesellschaft zu vergüten.

Art. 12. Der Eisenbahndienst darf durch die Arbeiten für den Unterhalt, die Reparatur oder die Rekonstruktion der Linie nicht unterbrochen werden, Fälle höherer Gewalt vorbehalten.

Sollte sich für den Staat oder die Gemeinden das Bedürfnis zeigen, Werke zu bauen, zu repariren oder zu unterhalten, welche die Bahn kreuzen, so sind diese Arbeiten auf ihre Kosten, in kürzester Frist, und im Einverständnisse mit den Vorgesetzten der Gesellschaft auszuführen. Durch diese Arbeiten darf der Bahndienst nicht unterbrochen werden, außer im Falle höherer Gewalt; dabei ist die Gesellschaft nicht berechtigt, Schadenersatz anzusprechen wegen der im Dienste eingetretenen Unterbrechungen, vorausgesetzt, daß alle Vorkehrungen für die Ausführung der Arbeiten getroffen worden seien.

Art. 13. Die Eisenbahn ist nebst Zubehör — beweglicher wie unbeweglicher — in gutem und volle Sicherheit bietendem Stande zu erhalten.

Der Staatsrath kann jederzeit den Zustand der Eisenbahn und der zu ihr gehörigen Bauten konstatiren lassen.

Sollte die Gesellschaft den ihr verzeigten Mängeln oder Nachlässigkeiten nicht abhelfen, so ist der Staatsrath berechtigt, von sich aus und auf Kosten der Gesellschaft die erforderlichen Maßregeln zu treffen.

Art. 14. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten diejenigen Maßregeln zu nehmen, welche der Staatsrath für die öffentliche Sicherheit als nothwendig erachten wird, sei es durch die Herstellung von Bahnwärterhäuschen oder andere Vorkehrungen.

Art. 15. Die bei den Bauarbeiten allfällig zu Tage geförderten Gegenstände aus dem Gebiete der Naturgeschichte, der Alterthumskunde, der plastischen Kunst, überhaupt von wissenschaftlichem Interesse, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen *zc.*, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 16. Die bei den Terrassements und andern Arbeiten anzustellenden Arbeiter sollen vorzugsweise aus Schweizerbürgern genommen werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich allen Vorschriften der Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen, sowie allen im Kanton in Kraft bestehenden Gesetzen, Beschlüssen und Reglementen zu unterziehen.

Art. 18. Mit Ermächtigung des Staatsrathes darf die Gesellschaft mit andern Gesellschaften Vereinbarungen treffen über einen gemeinsamen und auf dem Fuße der Uniformität gehaltenen Bau und Betrieb der Linien eines nämlichen Netzes, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß diese Vereinigung von Gesellschaften gehörige Garantien darbiere für die Ausführung aller der Gesellschaft auferlegten Klauseln, Lasten und Bedingungen über den Bau und Betrieb.

Ohne ausdrückliche Ermächtigung des Staatsrathes darf aber die Gesellschaft weder eine Fusion eingehen, noch andern Gesellschaften gegenwärtigen Konzessionsakt abtreten.

Art. 19. Die Eisenbahn darf ohne Erlaubniß des Staatsrathes nicht dem Verkehre übergeben werden. Er wird dieselbe erst nach einer Besichtigung und Erprobung ertheilen, durch welche die gute Vollendung der Bahn und die Solidität aller ihrer Theile konstatirt wird.

Art. 20. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Kataster-Plan aufnehmen lassen. Ebenso wird sie, einverständlich mit den Abgeordneten der eidgenössischen und kantonalen Behörden, eine Beschreibung der Brücken, Uebergänge und anderer angelegter Werke, sowie ein Inventar des Be-

triebsmaterials fertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und endgültige Rechnung der Kosten der Erstellung der Bahn, sowie des Betriebmaterials beizufügen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in das kantonale niedergelegt werden.

Auf diesen Dokumenten sind auch die spätern Ergänzungen oder Abänderungen am Baue der Eisenbahn nachzutragen.

Art. 21. Der Bau der den Gegenstand vorliegender Konzession ausmachenden Eisenbahn wird als ein gemeinnütziges Unternehmen erklärt. Demzufolge werden der Gesellschaft alle Rechte übertragen, welche die Geseze und Reglemente der Verwaltung selbst für die Staatsarbeiten einräumen.

Art. 22. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über Expropriation für gemeinnützige Zwecke ist anwendbar auf die Erwerbung aller für den Bau der Eisenbahn und ihrer Dependenzen erforderlichen Grundstücke, sowie auf die Gewinnung und Ablagerung von Boden, Sand, Kies, Steinen und aller sonstigen unentbehrlichen Materialien, sowie auf die zwischen der Eisenbahn und den Bauwerkstätten anzulegenden Kommunikationen.

Art. 23. Der Gesellschaft dürfen keine kantonalen oder kommunalen Steuern abverlangt werden, sei es für die Eisenbahn selbst, sei es für die Bahnhöfe, das Betriebmaterial oder andere zum Dienste verwendete Zubehör.

Gebäude und andere Immobilien, welche die Gesellschaft besitzen sollte, ohne daß dieselben in die im vorigen Paragraphen vorgesehene Kategorie gehören, unterliegen den gewöhnlichen Bedingungen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Bahnbetrieb in der einfachsten Weise und möglichst wohlfeil zu organisiren, mit Vorbehalt der in gegenwärtiger Konzession enthaltenen Klauseln.

Art. 25. Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, ein eigenes Betriebmaterial zu halten. Will sie sich jedoch ein solches verschaffen, so muß dasselbe den Bedürfnissen des Betriebs, namentlich allen durch das Interesse des Publikums bedingten Anforderungen der Sicherheit entsprechen.

Es sind für den Personentransport drei Klassen von Wägen aufzustellen, entsprechend der auf den schweizerischen Eisenbahnen gegenwärtig bestehenden ersten, zweiten und dritten Wagenklasse.

Art. 26. Die Maximaltaxen für den Transport von Personen, Vieh und Waaren werden wie folgt festgesetzt:

Passagiere.

I. Klasse.	Per Stunde (von 4800 Metern)	60 Rpp.
II. "	" " " " " "	45 "
III. "	" " " " " "	30 "

Kinder unter zehn Jahren haben in allen Klassen nur die halbe Tage zu bezahlen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Tage für Billets, die nur für die Hin- und Herreise am nämlichen Tage gültig sind, um 20% herabzusetzen. Eine noch stärkere Ermäßigung wird die Gesellschaft eintreten lassen bei Billets für persönliches Abonnement behufs regelmäßiger Benutzung einer Route während mindestens drei Monaten.

Jeder Passagier hat Anspruch auf unentgeltliche Beförderung der Effekten, die er bei sich trägt, deren Gewicht aber 30 Pfund (15 Kilogramm) nicht übersteigen darf.

Vieh.

	Per Stunde (von 4800 Metern).	
Pferde, Maulesel	per Stück	80 Rpp.
Ochsen, Kühe und Stiere	" "	40 "
Kälber, Schweine, Hunde	" "	15 "
Schafe und Ziegen	" "	10 "

Fuhrwerke.

Zwei- oder vierrädrige, mit einem Fond und einem Bank (banquette) im Interieur	Fr.	2. 50.
Vierrädrige, mit 2 Fonds und 2 Banquettes	"	3. 20.
Vierrädrige, mit 2 oder 3 Fonds und 2 oder 3 Banquettes im Interieur	"	3. 80.

Für Wagen, die mit langsamer fahrenden Zügen transportirt werden, ist 40% weniger zu bezahlen.

Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen. Für die höchste Klasse darf die Tage 10 Rappen und für die niedrigste Klasse 6 Rappen per Stunde und per Zentner (der Zentner zu 50 Kilogramm) nicht übersteigen.

Für schweizerische Weine darf jedoch die Tage 6 Rappen per Zentner (50 Kilogramm) und per Stunde nicht übersteigen.

Für Waaren aller Art, welche mit der Schnelligkeit der Personenzüge zu befördern sind, ist die Maximaltage 10 Rappen per Stunde und per Zentner.

Für das mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirte Vieh sind über die gewöhnliche Tage hinaus noch 40% zu entrichten.

Für die Beförderung des Geldes beträgt die Tage 4 Rappen per 1000 Franken und per Stunde, wobei Sendungen von einem Werthe unter 500 Franken wie 500 Franken taxirt werden.

Gegenstände unter 25 Kilogramm Gewicht werden wie 25 Kilogramm taxirt.

Die Transporttage kann für keinen Gegenstand weniger als 4 Rappen betragen.

Die durchlaufene Entfernung wird per Halbstunde (2400 Meter) berechnet; ein Bruchtheil von einer Halbstunde zählt für eine ganze Halbstunde.

Sendungen von 50 Pfund (25 Kilogramm) und darunter gelten immer als Eilgut.

Art. 27. Lasten von landwirthschaftlichen Produkten, welche 50 Pfund nicht übersteigen, mit ihren Trägern befördert und von ihnen bei der Ankunft am Bestimmungsorte sofort wieder zu Handen genommen werden, sind taxfrei; dagegen unterliegt das Uebergewicht (was über 50 Pfund hinausgeht) der gewöhnlichen Waarentage.

Die Gattung und das Volumen dieser Produkte sind durch ein vom Staatsrath zu genehmigendes Reglement festzusetzen.

Art. 28. Jede Abänderung am Tarif oder an den Transportreglementen ist zur Kenntniß des Publikums zu bringen, und zwar Tarifänderungen mindestens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung.

Läßt die Gesellschaft eine Reduktion ihrer Tarife eintreten, so ist dieselbe mindestens drei Monate, so weit es sich um Personen handelt, und ein Jahr für Waaren beizubehalten.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Vergnügungszüge, sowie auf sonstige bei besondern Anlässen gewährte ausnahmsweise Vergünstigungen.

Art. 29. Die Tagen sind überall und für Jeden gleichmäßig zu berechnen.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem Vortheile gewähren, welche sie unter gleichen Umständen nicht auch Andern zu Gute kommen ließe.

Art. 30. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 5 Schweizerstunden per Zeitstunde fahren, alles Anhalten inbegriffen.

Waaren sind spätestens 48 Stunden nach ihrer Abgabe auf der Bahnstation zu spediren.

Gilgut ist mit dem nächsten Zuge zu befördern, wofern dasselbe zwei Stunden vor Abgang des letztern abgegeben wird.

Ausgenommen sind die Fälle, wo der Versender selbst einen längern Termin einräumt, sowie Fälle außerordentlicher Verhinderung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, in Bezug auf Sicherheit, Raschheit und Tarifwesen successive diejenigen Verbesserungen im Dienste einzuführen, deren Verwirklichung die Umstände ihr gestatten.

Art. 31. Die Gesellschaft verpflichtet sich, einen hinlänglichen, durch mindestens zwei tägliche Personenzüge besorgten Dienst auf der ganzen Linie einzurichten. Diese Züge sollen genügende Wagen (voitures) oder Waggonn enthalten und bei allen Stationen anhalten.

Art. 32. Die Gesellschaft verpflichtet sich, zu den gewöhnlichen Tagen und Bedingungen die Passagiere und Waaren aufzunehmen, welche von einer andern, mit der hier konzedirten in Kommunikation stehenden Bahn herkommen.

Art. 33. Die Waaren sind an den Verladplatz der Stationen zu liefern. Die im Tarif festgesetzten Taxen gelten nur für die Beförderung von Station zu Station.

Durch einen der Genehmigung des Staatsrathes zu unterstellenden Tarif sind die Kosten für die Verladung und Abladung im Innern der Bahnhöfe, sowie die Taxen für die Beförderung der Passagiere und ihres Gepäcks zu den Einsteig- und von den Aussteig-Plätzen, festzusetzen.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, über den Transportdienst detaillirte Reglemente aufzustellen, welche dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen sind.

Art. 34. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Eisenbahn den Militärbehörden zur Verfügung zu stellen zum Behufe der Beförderung von eidgenössischen und kantonalen Truppen nebst Material, gegen Entrichtung der Hälfte der gewöhnlichen Taxen.

Die gleiche Bestimmung gilt auch für die korpsweise oder einzeln im Dienste reisenden Militärs.

Art. 35. Die Gesellschaft ist gehalten, auf Verlangen der zuständigen Behörde die Individuen zu befördern, welche auf Rechnung des Kantons postzeilich zu transportiren sind. Der Modus und die Taxen für derartige Transporte sind einverständlich festzusetzen.

Art. 36. Die innere Polizei der Bahn, der Bahnhöfe und anderer zum Bahnbetriebe bestimmten Gebäulichkeiten steht der Gesellschaft zu;

die Staatsgewalt kann jedoch in allen Fällen und unter allen Umständen frei in die Bahnhöfe und Stationen eintreten und die Ordnung herstellen, wenn sie durch Personen, die nicht zur Verwaltung gehören, oder durch Angestellte der Gesellschaft gestört werden sollte.

Die Stations-Restaurants und -Buffets sind als öffentliche Etablissements anzusehen und stehen unter den für solche geltenden Gesetzen.

In jedem Falle ist die der Bahnverwaltung anheimgestellte innere Polizei nach Reglementen auszuüben, die vom Staatsrath genehmigt sind.

Art. 37. Das Recht zur allgemeinen und speziellen Aufsicht über den Betrieb, sowie die Genehmigung der Fahrtenpläne sind dem Staatsrathe vorbehalten; zu diesem Zwecke hat die Gesellschaft in jedem Zuge dem oder den vom Staatsrathe mit dieser Ueberwachung betrauten Kommissären freie Fahrt zu gewähren.

Art. 38. Die Polizeiangestellten und die Bahnwärter sind zu beeidigen. Alle Angestellten sollen vorzugsweise aus Kantonsangehörigen gewählt werden.

Der Staatsrath kann verlangen, daß Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen Anlaß zu begründeten Klagen geben, zur Ordnung gerufen und nöthigenfalls selbst entlassen werden.

Art. 39. Macht der Bund vom Rückkaufsrecht keinen Gebrauch, so behält sich der Kanton Waadt vor, seinerseits die Eisenbahn nebst sämmtlichem Material, den Gebäulichkeiten und Vorräthen, loszukaufen, nach Verfluß des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom Beginn des Betriebs auf der ganzen Linie an gerechnet; wobei der Gesellschaft fünf Jahre zum voraus eine diesfällige Notifikation zuzustellen ist.

Können die Parteien über die zu leistende Entschädigung sich nicht verständigen, so ist dieselbe durch ein Schiedsgericht, das nach Art. 37 des Gesetzes über Handelsgesellschaften vom 14. Dezember 1852 zusammenzusetzen ist, zu bestimmen.

Für die Ausmittlung der Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Es ist zu bezahlen: im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, das 25fache des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Waadt den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre das 22¹/₂fache, und im 90. Jahre das 20fache dieses Reinertrages; 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 die allfällige einem Reservefond einverleibten Summen in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in jenem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

In jedem Falle wird die Subventionssumme des Kantons Waadt von der Loskaufsumme abgezogen.

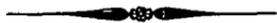
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jenseits, zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Waadt abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Die hierüber allfällige entstehenden Anstände sind durch die ordentlichen Gerichte abzuurtheilen.

Der Rückkauf darf nur stattfinden, wenn die Gesamtheit der an die Gesellschaft konzedirten Linien abgenommen wird.

Art. 40. Die Gesellschaft wird dem Staatsrathe alljährlich einen detaillirten Bericht über die Betriebsergebnisse und die Erträgnisse des Unternehmens einreichen.

Art. 41. Anstände, welche zwischen dem Staate und der Gesellschaft in Bezug auf die Klauseln, Lasten und Bedingungen gegenwärtiger Konzession entstehen sollten, sind durch die ordentlichen Gerichte abzuurtheilen.



Pflichtenheft

für

die Eisenbahn Rosé-Bayerne-Estavayer-Yverdon.

(Vom 14. Januar 1870.)

Der Staatsrath des Kantons Freiburg,

Nach Einsicht des Beschlusses des Großen Rathes vom 17. November 1869, womit die Konzession für eine Eisenbahn Rosé-Bayerne-Estavayer-Yverdon, so weit es sich um Freiburger Gebiet handelt, ertheilt wird;

Kraft der Vollmachten, welche ihm der Art. 12 des vorerwähnten Beschlusses überträgt,

beschließt:

Art. 1. Die Konzessionäre haben in Bezug auf die Erstellung und den Betrieb der verschiedenen Sektionen der Eisenbahn Rosé-Bayerne-Estavayer-Yverdon auf Freiburger Gebiet die nachfolgend festgesetzten Bedingungen, Klauseln und Lasten zu erfüllen.

Art. 2. Die Linie, welche Gegenstand obgenannter Konzession ist, soll, von dem Punkte Rosé auf der Linie Lausanne-Freiburg ausgehend, über Bayerne-Estavayer nach Yverdon, dort an die westschweizerische Linie sich anschließend, führen.

Art. 3. Falls die Konzessionäre, von dem in Art. 1 der Konzession aufgestellten Subrogationsrechte Gebrauch machend, die Konzession einer anonymen Gesellschaft übertragen, so ist diese Gesellschaft allen auf Handelsunternehmungen bezüglichen Gesetzen und Reglementen des Kantons Freiburg unterworfen. Sie ist daher vom Staatsrathe

zu autorisiren und hat ihre Statuten dieser Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

Diese Autorisation und diese Genehmigung werden erst dann ertheilt, wenn das durch die Statuten festgesetzte Gesellschaftskapital für den Bau einer ersten Sektion vollständig gezeichnet sein wird. Die Statuten müssen die Zeichner persönlich haftbar erklären für die vollständige Liberation der von ihnen gezeichneten Aktien. Für jede spätere Abänderung der Statuten muß ebenfalls die Genehmigung des Staatsraths eingeholt werden.

Der Gesellschaftssitz ist in Bayerne aufzuschlagen.

Die Gesellschaft hat Domizil zu wählen in Estavayer und ist für alle ihre Handlungen im ganzen Kantonsgebiete der ordentlichen Gerichtsbarkeit in Civil- und Administrativ-Angelegenheiten unterworfen.

Art. 4. Die Verwalter oder Direktoren müssen der Mehrzahl nach Schweizerbürger sein, die in der Schweiz domicilirt sind.

Diese Gesellschaft darf ohne eine besondere Erlaubniß der Regierung des Kantons Freiburg weder eine Uebertragung gegenwärtiger Konzession noch eine Fusion mit einer andern Gesellschaft vornehmen.

Jedoch kann sie mit andern schweizerischen Eisenbahnen Vereinbarungen treffen, welche sie für einen gemeinschaftlichen und mit den Anschlußlinien übereinstimmenden Bau und Betrieb als zweckmäßig erachtet.

Für alle Fragen betreffend den Bau, den Betrieb, oder die von den Behörden erlassenen Vorschriften, soll die Gesellschaft gegenüber dem Staatsrathe und den verschiedenen Magistraten des Kantons durch einen Hauptagenten sich vertreten lassen, der mit den erforderlichen Vollmachten versehen ist, um von sich aus im Namen der Gesellschaft zu handeln.

Die Gesellschaft soll stetsfort einen Vertreter in Estavayer haben.

Art. 5. Mit Rücksicht darauf, daß durch die Konzession den Konzessionären oder ihren Rechtsnachfolgern eine Subvention zugesprochen wird, ist dem Staate Freiburg, auf Abschlag dieser Subvention, Rechnung zu halten:

- 1) Für den Werth der zum Bahnbau erforderlichen Grundstücke, welche der Staat ihnen abtreten sollte. Dieser Werth ist, wenn er nicht gütlich geregelt werden kann, durch die im Bundesgesetze vom 1. Mai 1850 vorgesehene Schätzungskommission festzusetzen.
- 2) Für den Preis des zu Eisenbahnschwellen bestimmten Holzes, das vom Staate, wenn er es für gut findet, oder für seine

Rechnung geliefert wird. Dieses Holz muß den Annahmbedingungen entsprechen und zu den Zeitpunkten geliefert werden, welche die Konzessionäre in dem Pflichtenhefte vorschreiben, das sie den Lieferanten auferlegen werden. Der Werth dieses Holzes ist nach einem debattirten Preise festzustellen.

- 3) Für die Vorschüsse, welche der Staat für die definitiven Studien und die Ausarbeitung der Pläne machen sollte.
- 4) Für die Stempel- und Einschreibungsgebühren, welche in Folge Autorisation des Staatsraths nicht baar sollten entrichtet worden sein.

Art. 6. Die Zahlung der Subvention geschieht nach successivem Fortgange der Arbeiten und entsprechend dem Verhältnisse, in welchem die Einzahlungen des Gesellschaftskapitals und der von den Gemeinden votirten Subventionen zur Realisirung gelangen.

Die Subvention kann in 5prozentigen Obligationen der öffentlichen Schuld des Kantons Freiburg entrichtet werden, deren Fälligkeit nicht vor 25 Jahren beansprucht werden darf und deren Kurs durch ein besonderes Uebereinkommen festzusetzen ist, wenn die Arbeiten beginnen sollen; immerhin darf derselbe nicht niedriger als 95% sein.

Dem Kanton Freiburg steht es auch frei, einen Theil der Subvention in der Weise zu entrichten, daß er den Konzessionären die Arbeit der in den Zucht- und Korrektionshäusern gefangenen Gehaltene vermietet. Der in Rechnung zu setzende Werth der diesfälligen Tagelöhne ist in dem nämlichen Uebereinkommen festzusetzen, von welchem das vorhergehende Alinea spricht.

Art. 7. Die definitiven Studien sollen sofort begonnen und für die erste Sektion spätestens auf den 17. November 1870 beendigt werden. Sie sind dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

In der nämlichen Frist haben die Konzessionäre dem Staate den Nachweis zu leisten, daß sie die für die Ausführung der ersten Sektion erforderlichen Geldmittel besitzen. Sollten sie diesen zwei Bedingungen nicht Genüge leisten, so ist die gegenwärtige Konzession als dahingefallen anzusehen.

Haben die Arbeiten einmal begonnen, so müssen sie ohne Unterbrechung fortgeführt werden, außer in dem nachgewiesenen Falle höherer Gewalt.

Ein besonderes Pflichtenheft wird den Zeitpunkt festsetzen, wo die Studien und der Bau der zwei andern Sektionen begonnen und beendigt werden müssen, unter diesfälliger Zugrundelegung der Bestimmungen der Artikel 5, 6 und 7 der Konzession.

Art. 8. Vor dem Beginne der Arbeiten jeder Sektion haben die Konzeßionäre die Ausführungspläne der jeweiligen zu bauenden Sektion, nebst vollständigem und detaillirtem Etat der Arbeiten, dem Staatsrathe zur Guttheißung zu unterstellen.

Die Pläne sollen die Lage und das Tracé der Ausweich- und Haltstellen, sowie auch die Korrekturen bezeichnen, welche in Folge der Erstellung der Bahn an Straßen und Flüssen anzubringen sind.

Ein Doppel des vollständigen und detaillirten, vom Staatsrathe genehmigten Projekts ist in das Kantonsarchiv niederzulegen. Eine spätere Abweichung von demselben ist den Konzeßionären nur gestattet auf Einholung einer neuen Guttheißung des Staatsraths.

Art. 9. Die Bauarbeiten sind auf Kosten und Gefahr der Konzeßionäre, in der Weise auszuführen und zu vollenden, daß der Dienst spätestens zwei Jahre nach dem Datum der laut Art. 7 des Konzeßionsaktes vom Staatsrathe zu ertheilenden Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten, organisirt und die Bahn dem Verkehre übergeben werden kann.

Vor dem Beginne der Arbeiten werden die Konzeßionäre die Ausführungspläne nebst vollständigem und detaillirtem Etat der Arbeiten, wie es der Art. 6 der Konzeßion vorschreibt, dem Staatsrathe zur Genehmigung vorlegen.

Art. 10. Die Eisenbahn ist kunstgerecht, in der vom Bundesgesetz vorgeschriebenen Spurweite, zu erstellen. Die Bauten sind, übrigens bei strengster Dekonomie, nach dem Systeme, in den Dimensionen und mit Anbringung der Vorsichtsmaßregeln und Bervollkommnungen auszuführen, wie sie gegenwärtig bei solchen Arbeiten zur Anwendung kommen.

Es sind tannene Schwellen nach dem System Boucherie gestattet; bei Kurven von weniger als 300 Metern im Umkreise sind dagegen Schwellen von Eichenholz zu nehmen. Die Weichen- und Kreuzungseinfassungen müssen ebenfalls aus Eichenholz sein.

Der Bodenankauf, die Erd- und Kunstarbeiten sind nur für eine einspurige Bahn zu berechnen, außer für die Ausweich- und Haltstationen.

Falls die Arbeiten nicht alle wünschbaren Bedingungen der Solidität, guter Konstruktion und Sicherheit darbieten sollten, so hat der Staatsrath das Recht, auf Vericht der unter beidseitiger Mitwirkung ernannten Experten, die Konzeßionäre zu verpflichten, für das Nöthige zu sorgen.

Das Recht der Kontrolle und der Aufsicht über die Ausführung der Arbeiten wird unter allen Umständen dem Staatsrathe vorbehalten.

Art. 11. Ueberall, wo der Eisenbahnbau Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Flüssen, Straßen, Wegen, Seitenwegen, Brücken, Stegen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserleitungen, Minen, Steinbrüchen, Brunnen- und Gasröhren nöthig macht, fallen alle bezüglichen Kosten den Konzeßionären zur Last, in der Weise, daß die Eigenthümer oder andere Personen oder Genossenschaften, denen der Unterhalt obliegt, in Folge dieser Veränderungen keinerlei Schaden oder größere Last als früher sollen zu tragen haben. Im Falle eines Streites über die Nothwendigkeit von Bauten dieser Art entscheidet der Staatsrath.

Art. 12. Werden nach Erstellung der Eisenbahn vom Staat oder von Gemeinden Straßen, Wege oder Brunnenleitungen ausgeführt, welche die Eisenbahn durchkreuzen, so dürfen die Konzeßionäre keine Ansprüche wegen Eigenthumsbeschädigung erheben. Sie haben überdies alle Kosten für die durch solche Aenderungen bedingte Errichtung neuer Wärterhäuschen und Aufstellung von Wärtern allein zu tragen.

Der Staat oder die Gemeinden werden die nöthigen Anordnungen treffen, damit aus diesen Bauten kein Hemmiß für die Erstellung oder den Dienst der Eisenbahn, noch irgend welche Kosten für die Konzeßionäre erwachsen.

Werden Verbesserungen nothwendig an Straßen, Wegen, Wasserleitungen, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Eisenbahn durchkreuzen, so dürfen die Konzeßionäre von den Eigenthümern keinen Schadenersatz fordern für Unterbrechungen, welche diese Arbeiten allfällig dem Dienst verursachen.

Ist die Nothwendigkeit derartiger Reparaturen dargethan, so dürfen sie auf den Punkten, wo sie die Eisenbahn berühren, nur unter der Leitung der Ingenieure der besagten Bahn vorgenommen werden. Die Eisenbahnverwaltung wird bezüglichen Begehren beförderlich entsprechen.

Art. 13. Während der Eisenbahnbauten werden die Konzeßionäre alle Vorforge treffen, damit der Verkehr auf den Straßen und andern bestehenden Kommunikationswegen nicht unterbrochen werde und damit Grundstücke und Gebäude keinen Schaden erleiden; die unvermeidlichen Beschädigungen sind von den Konzeßionären zu vergüten.

Die für den Verkehr nothwendigen provisorischen Straßen und Brücken müssen zuerst vom Staatsrath, auf Bericht von abgeordneten Experten, anerkannt und gutgeheißen werden.

Ueberall, wo die öffentliche Sicherheit es erfordert, haben die Konzeßionäre auf ihre Kosten, und zwar in vollkommen sicherstellender Weise, Schutzwehren auf beiden Seiten der Eisenbahn anzubringen und zu unterhalten. Ueberhaupt haben sie auf ihre Kosten alle Anordnungen

zu treffen, welche die Regierung, jetzt oder später, für die öffentliche Sicherheit nöthig erachten wird, sei es durch Errichtung von Wärtersposten oder durch andere ähnliche Vorkehrungen.

Da, wo die öffentliche Sicherheit es erheischt, soll die Eisenbahn durch Pfahlwerk (poteaux avec lisses) vom Privateigenthum abgeschlossen und getrennt werden.

Die Barrieren, welche Privatkommunikationen absperren, müssen sich gegen die Liegenschaften und nicht gegen die Eisenbahn öffnen.

Art. 14. Die allfällig durch die Eisenbahnarbeiten zu Tage geförderten Gegenstände aus dem Gebiete der Naturgeschichte, der Alterthumskunde und der plastischen Kunst, oder überhaupt von wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 15. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Expropriation zu gemeinnützigen Zwecken ist auf die Erstellung und den Unterhalt der hier in Rede stehenden Eisenbahn anwendbar.

Das den KonzeSSIONÄREN zustehende Recht, Bodenabtretungen zu verlangen, erstreckt sich:

- 1) auf Liegenschaften mit und ohne Gebäude, die zum Eisenbahnbau nothwendig sind, mit Fundamenten, Seitengräben (fossés latéraux et paranages), sowie auf die erforderlichen Modifikationen und Bahntreuzungen;
- 2) auf den erforderlichen Raum für die Wegführung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und auf alles für die Eisenbahn sowohl als zur Erstellung des Verkehrs zwischen der Eisenbahn und den Bauwerkstätten unentbehrliche Material;
- 3) auf den erforderlichen Boden für nothwendige Bauten, als: Zugänge, Wasserleitungen, Bahnhöfe, Stationsgebäude, Wärtershäuschen, Auf- und Abladepläze, Wasserbehälter und Vorrathsmagazine;
- 4) auf die Erstellung und Veränderung von Straßen, Wegen und Wasserleitungen, zu denen die KonzeSSIONÄRE in Folge des Eisenbahnbaues und kraft des gegenwärtigen Pflichtenheftes angehalten werden können.

Art. 16. Die KonzeSSIONÄRE haben sich allen Vorschriften der Verordnung des Bundesrathes vom 9. August 1854 zu unterziehen, ebenso denjenigen Vorschriften, welche von der Bundesbehörde zu dem Zweck, die Einheit der schweizerischen Eisenbahnen in technischer Beziehung zu sichern, fernerhin erlassen werden sollten (Art. 12 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852).

Art. 17. Nach Beendigung der Bauten wird durch einen oder mehrere vom Staatsrathe zu ernennende Kommissäre zur Anerkennung derselben geschritten. Das Protokoll des oder der betreffenden Kommissäre wird erst gültig nach erfolgter Genehmigung von Seite des Staatsrathes.

Nach dieser Genehmigung kann die Gesellschaft die Eisenbahn in Betrieb setzen und die nachfolgend festgesetzten Transporttaxen beziehen.

Art. 18. Nach Vollendung der Eisenbahn werden die Konzessionäre auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan aufnehmen lassen, kontradiktorisch mit den kompetenten Gemeinds- oder Kantonsbehörden. Zugleich haben sie unter Mitwirkung der Abgeordneten der Bundes- und Kantonsbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Durchgänge und anderer Kunstbauten fertigen und ein Inventar über das ganze Betriebsmaterial aufnehmen zu lassen.

Diese Dokumente, sowie eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Erstellungskosten der Eisenbahn und der Betriebs-einrichtung müssen in authentischer Ausfertigung ins Archiv des Bundesrathes und in das kantonale niedergelegt werden.

Die Statuten der Gesellschaft kommen ebenfalls in das Kantonsarchiv.

Die später am Eisenbahnbau vorzunehmenden Ergänzungen oder Veränderungen müssen in diesen Dokumenten ebenfalls nachgetragen werden.

Art. 19. Entschädigungen für zeitweilige Okkupation oder Beschädigung von Boden oder anderem Eigenthum, für BetriebsEinstellung, Veränderung oder Zerstörung von Werkstätten (usines), für allen und jeden Schaden, welcher von dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn herrührt, sind von den Konzessionären zu tragen.

Art. 20. Die Eisenbahn, nebst ihrem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, soll fortwährend in gutem, volle Sicherheit darbietenden Zustand erhalten werden.

Die Regierung kann durch Abgeordnete den Zustand der Eisenbahn und der damit verbundenen Bauten untersuchen lassen, und ist berechtigt, die Konzessionäre zur Beseitigung der ihnen verzeigten Mängel oder Nachlässigkeiten aufzufordern.

Wenn die Konzessionäre denselben nicht abhelfen, so kann die Regierung auf Kosten der Konzessionäre von sich aus die nöthigen Massregeln treffen.

Art. 21. Bei den Eisenbahnbauten und Arbeiten, welche in Regie ausgeführt werden, sind vorzugsweise Arbeiter des Kantons anzustellen.

Diese Empfehlung ist in die mit den Unternehmern abzuschließenden Verträge aufzunehmen.

Art. 22. Die einmal vollendete Eisenbahn sind die Konzessionäre verpflichtet, in regelmäßigen und wohl organisirten Betrieb zu setzen und während der ganzen Zeit ihres Bestandes in diesem Zustande zu erhalten.

Art. 23. Die Konzessionäre brauchen kein eigenes Rollmaterial zu besitzen. Halten sie es aber für angemessen, solches zu verwenden, so soll dieses Material den Bedürfnissen des Betriebes entsprechen; es hat allen Anforderungen zu genügen, welche im Interesse der Sicherheit des Publikums zu stellen sind, und muß vom Staatsrath gutgeheißen sein. Ohne dessen Bewilligung darf es weder vertauscht, noch verändert werden.

Es müssen mindestens zwei Wagenklassen für Reisende erstellt werden, welche der zweiten und dritten Klasse der gegenwärtig auf den schweizerischen Eisenbahnen bestehenden Wagenklassen entsprechen. Den Konzessionären ist jedoch freigestellt, auch Wagen erster Klasse herzustellen.

Art. 24. Um die Konzessionäre für die Bauten und Ausgaben zu entschädigen, zu welchen sie sich durch gegenwärtiges Pflichtenheft verpflichten, und unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sie alle Obliegenheiten desselben genau erfüllen, gestattet ihnen die Regierung für die im Art. 2 des Konzessionsaktes festgesetzte Zeitfrist, nachfolgende Transporttagen zu beziehen.

Für den Transport der Passagiere, des Viehes und der Waaren ist das vom Staate den Konzessionären bewilligte Maximum des Tarifes folgendes:

		Passagiere.	
		Per Kopf und per Kilometer.	Per Kopf und per Schweizerstunde.
I. Klasse	Fr. 0. 12	Fr. 0. 60
II. "	" 0. 08	" 0. 40
III. "	" 0. 06	" 0. 30

Die Konzessionäre sind ferner ermächtigt, von jedem Passagierbillet überdies eine Gebühr von 5 Centimes zu beziehen.

Kinder unter 10 Jahren bezahlen einen halben Platz in allen Klassen.

Die Konzessionäre dürfen auf den obgenannten Tagen eine Ermäßigung eintreten lassen für Bilette, welche zur Hin- und Herfahrt am nämlichen Tage bestimmt sind.

Für das Gepäk, mit Ausnahme der kleinen Effekten, welche die Reisenden an der Hand tragen und deren Gewicht 20 Pfund (10 Kilos) nicht übersteigen darf, ist eine Taxe von Fr. 0. 12 per Zentner und Stunde (Fr. 0. 48 per Tonne und Kilometer) zu entrichten.

V i e h.

	Per Stük und per Kilometer.	Per Stük und per Schweizerstunde.
Pferde, Maulesel und Esel	Fr. 0. 18	Fr. 0. 90
Stiere, Ochsen und Kühe .	" 0. 12	" 0. 60
Kälber, Hunde und Schweine	" 0. 06	" 0. 30
Hämmer, Lämmer, Schafe und Ziegen	" 0. 04	" 0. 20

Für den Transport von Thieren, welche einen ganzen Wagen in Anspruch nehmen, soll eine billige Taxenermäßigung eintreten.

W a a r e n.

Die Taxe für den Waarentransport darf Fr. 0. 10 per Zentner und per Wegstunde nicht übersteigen (Fr. 0. 40 per Tonne und per Kilometer).

Geld und andere Kostbarkeiten, deren Werth deklarirt ist, bezahlen eine Transporttaxe von Fr. 0. 04 per tausend Franken und per Stunde (Fr. 0. 008 auf den Kilometer).

Der Salztransport wird für den Stand Freiburg zu 3 Centimes per Zentner und Wegstunde besorgt, die Kosten des Auf- und Abladens nicht inbegriffen.

F u h r w e r k e.

Der Tarif für den Transport von Fuhrwerken wird im Maximum auf Fr. 4 per Stük und Wegstunde (Fr. 0. 80 per Kilometer) festgesetzt.

Außer den oben bestimmten Taxen für den Transport von Gepäk, von Vieh, Fuhrwerken und Waaren sind die Konzeßionäre berechtigt, eine Einregistrirungsgebühr von Fr. 0. 10 von jeder Expedition zu beziehen.

Wird das Auf- und Abladen von ihnen besorgt, so beziehen sie ebenfalls unter dem Titel von Besorgungskosten eine Taxe, welche Fr. 1 nicht übersteigen darf für jedes Viehstük oder für jedes Fahrzeug und per Operation, und Fr. 0. 05 per Zentner Waare und per Operation (Fr. 1 per Tonne).

Art. 25. Für Waaren jeder Art, welche mit der Schnelligkeit von Personenzügen transportirt werden müssen, ist das Doppelte der tarifmäßigen Taxe zu entrichten.

Für Vieh, das mit der Schnelligkeit von Personenzügen transportirt wird, sind über die ordentliche Taxe hinaus vierzig Prozent zu bezahlen.

Das Minimum des Gewichtes ist 50 Pfund (25 Kilos), das Minimum vom Werth Fr. 500 und das Minimum der Entfernung eine halbe Wegstunde (2400 Meter).

Jeder Bruchtheil einer Halbstunde zählt für eine ganze Halbstunde.

Das Minimum der Transporttaxe für einen Gegenstand kann nicht weniger als 40 Centimes betragen.

Sendungen von 50 Pfund und darunter werden immer als Eilgut angesehen.

Landwirthschaftliche Produkte, welche 50 Pfund nicht übersteigen und die mit ihren Trägern befördert werden, sind frachtfrei. Das Uebergewicht über 50 Pfunde hinaus unterliegt der ordentlichen Waarentaxe.

Die Waarengruppirung ist untersagt. Als Gruppierung gilt jede Manipulation, Combination oder falsche Deklaration, welche den Zweck hat, in betrügerischer Weise unter einem einzigen Gewicht und unter einem und demselben Artikel des Tarifs mehrere Gegenstände zu begreifen, welche an verschiedene Empfänger oder von verschiedenen Speditoren versendet werden, und welche ihrem Gewichte nach in die Kategorie der vereinzelteten Gegenstände oder in eine höhere Klasse gehörten.

Art. 26. Die im obigen Tarif bestimmten Transporttaxen sind außer Gültigkeit:

- 1) Für jedes Fuhrwerk, das sammt seiner Ladung mehr als 90 Zentner (4500 Kilos) wiegt;
- 2) Für jede untheilbare Masse, welche mehr als 60 Zentner (3000 Kilos) wiegt.

Es dürfen jedoch die Konzeßionäre den Transport von untheilbaren Massen von mehr als 60 — 100 Zentnern und die Aufnahme eines Fuhrwerkes, welches mit seiner Ladung 90 bis 160 Zentner wiegt, nicht verweigern. Dagegen werden die Transporttaxen in diesen Fällen um die Hälfte erhöht.

Die Konzeßionäre dürfen weder zum Transport von untheilbaren Massen, die mehr als 100 Zentner wiegen, noch zur Aufnahme von Fuhrwerken angehalten werden, welche mit Inbegriff der Ladung schwerer als 160 Zentner sind. Wenn ungeachtet der vorstehenden Bestimmung die Konzeßionäre den Transport von untheilbaren Massen, welche 100 Zentner Gewicht übersteigen, und die Aufnahme von Fuhrwerken (Lokomotivmaschinen nicht gerechnet) gestatten, welche sammt ihrer Ladung mehr als 160 Zentner wiegen, so müssen sie während wenigstens drei Monaten das Gleiche allen denjenigen gestatten, welche es begehren.

Art. 27. Jede Abänderung des Tarifs bedarf der Genehmigung des Staatsrathes.

Abänderungen am Tarif sowohl als am Transportreglement müssen dem Publikum zur Kenntniß gebracht werden, und zwar Tarifabänderungen mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten. Finden die Konzessionäre eine Ermäßigung ihrer Taxen für angemessen, so muß dieselbe wenigstens drei Monate für die Reisenden und ein Jahr für Waaren beibehalten werden.

Diese Bestimmung gilt jedoch nicht rücksichtlich der bei Anlaß von Vergnügungszügen oder in andern Ausnahmefällen gestatteten Vergünstigungen.

Art. 28. Die Taxen werden für Alle auf gleichartige Weise berechnet. Es soll die Eisenbahnverwaltung Niemanden Vortheile bewilligen, die sie unter den nämlichen Verhältnissen nicht auch Andern gewähren würde.

Art. 29. Gegen die oben festgesetzten Gebühren und Taxen verpflichten sich die Konzessionäre zu sorgfältigem Transporte der Reisenden, von Vieh, Lebensmitteln, Waaren, überhaupt aller ihnen anvertrauten Gegenstände.

Vieh, Lebensmittel, Waaren und andere der Eisenbahn anvertraute Gegenstände sollen, so viel wie möglich, nach der Reihe ihrer Einregistrirungsnummern befördert werden.

Art. 30. Die Konzessionäre sind gehalten, für das reisende Publikum täglich wenigstens zwei Verbindungen zwischen den Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

Jeder gewöhnliche Personenzug soll mit einer genügenden Anzahl von Wagen versehen sein, um die Beförderung aller Reisenden, die sich einfinden, zu gestatten.

Art. 31. Jeden Aufenthalt inbegriffen, haben die Personenzüge durchschnittlich in einer Zeitstunde wenigstens vier Schweizerstunden (20 Kilometer) zurückzulegen. Diejenigen Waaren, welche der niedrigeren Taxe unterworfen sind, sollen in den nächsten 48 Stunden nach ihrer Aufgabe bei der Eisenbahnstation weiter befördert werden. Wenn aber der Versender diesen Termin selbst verlängert, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt gestattet werden.

Der Transport von Eilgut hat durch den nächsten Personenzug zu geschehen, vorausgesetzt, daß die Aufgabe desselben eine Stunde vor Abgang des Zuges erfolgte.

Art. 32. Die Waaren, deren Transport der Eisenbahnverwaltung anvertraut wurde, sollen auf den Ladplätzen der Stationen abgegeben werden.

Die im Tarif festgesetzten Taxen haben nur Bezug auf den Transport von Station zu Station.

Auf den Hauptstationen wird die Verwaltung die nöthigen Vorkehrungen treffen, damit die Gegenstände in die Wohnung der Empfänger abgeliefert werden.

Einen Tarif der Taxen, die sie hiefür zu erheben gedenkt, sowie die Anlässe für Auf- und Abladen in den Bahnhöfen, wird sie der Genehmigung des Staatsrathes unterbreiten.

Ein ähnlicher Tarif, der ebenfalls von der Regierung zu genehmigen ist, wird die Taxen festsetzen für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks zu und von den Bahnhöfen.

Art. 33. Jede Spedition von Waaren, deren Gewicht, unter ein und derselben Verpackung, 20 Kilos übersteigt, wird auf Verlangen des Versenders durch einen Frachtbrief konstatiert, wovon ein Exemplar in den Händen des Eisenbahnverwalters und das andere in denjenigen des Versenders bleibt.

Dieselbe Konstatirung geschieht auf Verlangen des Versenders für jedes Paket oder Ballot von wenigstens 20 Kilos Gewicht, dessen Werth vorgängig deklarirt wurde.

Versendern und Empfängern steht es frei, die Zu- und Abfuhr ihrer Waaren selbst und auf ihre Kosten zu besorgen; für den Fall, wo die Eisenbahnverwaltung, zum Zwecke der Zu- und Abfuhr der Waaren, mit verschiedenen Speditoren besondere Abkommnisse trifft, ist sie gehalten, vor deren Ausführung die Regierung hievon in Kenntniß zu setzen, und es sollen sodann diese Abkommnisse allen denjenigen zu gut kommen, welche es verlangen.

Art. 34. Unter Vorbehalt derjenigen Befugnisse, welche in Folge des Obergewaltrechts des Staates der Polizeidirektion zukommen, wird die innere Polizei der Bahn, der Bahnhöfe und der übrigen, zum Betrieb der Linie bestimmten Gebäulichkeiten der Eisenbahnverwaltung anvertraut. Doch kann die öffentliche Gewalt in allen Fällen und Umständen auf den Bahnhöfen und den Stationen frei aus- und eingehen. Sie hat bei allfälligen Ruhestörungen, die durch fremde Personen oder durch Angestellte der Verwaltung verursacht werden, die Ordnung daselbst wieder herzustellen.

Die zu den Stationen gehörenden Restaurationen und Wirthschaften (buffets) sind als öffentliche Anstalten zu betrachten, und den für solche Etablissements bestehenden Gesetzen unterworfen; jedenfalls soll diese

der Eisenbahnverwaltung überlassene innere Polizei nach Reglementen ausgeübt werden, die vom Staatsrathe genehmigt sind.

Die mit Handhabung und Vollziehung der Polizei auf der Bahnlinie beauftragten Angestellten der Eisenbahnverwaltung haben an ihren Kleidern augenfällige Abzeichen zu tragen.

Sie haben der kompetenten Polizeibehörde für treue und gewissenhafte Pflichterfüllung den Eid zu leisten.

Auf motivirtes Verlangen derselben Behörde und auf genügenden Beweis hin, daß sie ihren Pflichten nicht nachgekommen, sollen sie entlassen werden.

Es wird die Eisenbahnverwaltung, im Einverständniß mit den kompetenten Behörden, die nöthigen Maßregeln treffen, um den Bezug des Ohmigelbes in den Bahnhöfen zu sichern.

Art. 35. Die Konzeßionäre genießen die Vortheile und tragen die Lasten, wie sie bedingt sind durch die gegenwärtig in Kraft bestehenden oder allfällig später zu erlassenden Gesetze und Beschlüsse, in Allem was Bezug hat auf die Polizei und die Sicherheit der Bahn, ihrer Dependenz und ihres Betriebs.

Die Verwaltung wird jedem vom Staatsrathe mit der Ueberwachung der Bahnpolizei betrauten Agenten eine Freikarte zur Gratisfahrt ertheilen.

Art. 36. Die Angestellten der Eisenbahnverwaltung sollen vorzugsweise aus Schweizerbürgern, und so viel als möglich aus Bürgern des Kantons Freiburg, soweit es sich um fixe Stellen auf dessen Gebiet handelt, gewählt werden.

Art. 37. Die Konzeßionäre dürfen für die durch die Eisenbahn okkupirten Grundstücke, für die Gebäulichkeiten, das Material und andere zum Dienst verwendete Zugehör keinen Steuern unterworfen werden.

Diese Ausnahme vorbehalten, stehen das Eisenbahnunternehmen wie seine Angestellten in Bezug auf die Steuern unter dem gemeinen Gesetze, und dürfen nicht ausnahmsweise besteuert werden.

Art. 38. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cofe, welche — für die Eisenbahn bestimmt — aus dem Auslande bezogen werden, sind vom eidgenössischen Eingangszolle befreit.

Den inländischen Fabriken, welche für den Gebrauch dieser Bahn Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Verfügung gilt jedoch nur für die von der Bundesversammlung festgesetzte Zeit. (Bundesbeschuß vom 9. Juli 1864.)

Art. 39. Die Konzeßionäre sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben nach dem Bundesgesetze über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Errichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu besorgen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 8.)

Art. 40. Die Konzeßionäre sind verpflichtet, Militärs, welche im eidgenössischen oder kantonalen Dienste korpsweise oder einzeln reisen, auf Requisition der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. In gleicher Weise haben sie auch die Landjäger, welche auf Befehl der kompetenten Polizei korpsweise oder einzeln reisen, zu befördern. Größere Truppenkorps im eidgenössischen oder kantonalen Militärdienste, sowie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern. Die nämlichen Bedingungen gelten auch für den Transport von Gefangenen.

Jedoch hat die Eidgenossenschaft oder der betreffende Kanton die Kosten, welche durch allfällige außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfenerwerk veranlaßt werden, selbst zu tragen und für allen Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 41. Die Eisenbahnverwaltung ist gegenüber der Eidgenossenschaft verpflichtet, unentgeltlich

- 1) die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- 2) bei Erstellung der Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die diesfälligen Arbeiten durch Ingenieurs beaufsichtigen und leiten zu lassen, sowie
- 3) kleine Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Art. 9 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852.)

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten an der Hauptleitung einen besondern Drath, und für diesen in allen Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Art. 5 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852.)

Art. 42. Sollte die Eidgenossenschaft von dem ihr im Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 eingeräumten Rückkaufsrechte keinen Gebrauch machen, so ist der Kanton Freiburg berechtigt, gegen Entschädigung die Eisenbahn mit all' ihrem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen nach Ablauf des 30., 45., 60. und 75. Jahres nach Eröffnung der Linie an sich zu ziehen.

Macht der Staat Freiburg Gebrauch von diesem Rechte, so hat er vier Jahre vorher den KonzeSSIONÄREN seine diesfällige Absicht zu notifiziren.

Können die Parteien über die zu leistende Entschädigung sich nicht einigen, so ist dieselbe durch die im nachstehenden Art. 50 bezeichneten ordentlichen Gerichte festzusetzen.

Art. 43. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- 1) Es ist zu bezahlen: im Falle des Rückkaufes im 30. und 45. Jahre der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Freiburg den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 60. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages; jedoch darf die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen.

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.

- 2) Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Staate 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 durch die im Art. 50 bezeichneten ordentlichen Gerichte auszutragen.

Der Rückkauf darf nur stattfinden unter Abnahme einer ganzen Sektion.

Sollte der Kanton Waadt die auf seinem Gebiete befindliche Sektion nicht zurückkaufen wollen, so ist der Kanton Freiburg zum Rückkauf berechtigt. Das gleiche Recht ist dem Kanton Waadt für die freiburgische Streke eingeräumt, für den Fall, daß sie nicht von Freiburg selbst losgekauft werden wollte.

Art. 44. Nach Ablauf der KonzeSSION wird die Eisenbahn ausschließliches Eigenthum des Kantons Freiburg. Demzufolge wird, wenn die Eidgenossenschaft oder der Kanton von dem oben erwähnten Rückkaufsrechte Gebrauch macht, das den KonzeSSIONären von der Eidgenossenschaft oder vom Kanton als Entschädigung ausbezahlte Kapital nach Verfluß von 89 Jahren in jedem Falle an den Kanton zurückfallen.

Für Sicherstellung des Kapitals haben die KonzeSSIONäre dem Kantone Garantien zu leisten, welche von der Bundesgewalt geregelt werden, sofern dieselbe vom Rückkaufsrechte Gebrauch macht, sonst aber kontradiktorisch mit dem Kanton und nöthigenfalls vor dem ordentlichen Richter debattirt werden, wenn der Kanton vom Rückkaufsrechte Gebrauch macht. Gleichviel welche Behörde das Rückkaufsrecht ausüben mag, so hat die Schätzung des in Händen der Eisenbahnverwaltung befindlichen Materials abgefordert und kontradiktorisch zu geschehen, und es muß das bezügliche Kapital von der an den Kanton zurückfallenden Summe abgezogen werden.

Art. 45. Wenn also nach Ablauf von 89 Jahren die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrechte keinen Gebrauch gemacht hat oder alsdann macht, so wird die Bahn, wie oben gesagt, volles und ungetheiltes Eigenthum des Kantons, sobald den KonzeSSIONären der Betrag ihres Materials ausbezahlt ist.

Der Staat Freiburg tritt alsdann in alle Rechte der KonzeSSIONäre in Bezug auf das Eigenthum an den Grundstücken und Werken, die im Katasterplan der Eisenbahn vorgemerkt sind.

Die KonzeSSIONäre sind gehalten, die Bahn, die Werke, aus denen sie besteht, und ihre Dependenz, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladepplätze, Etablissemens an den Abfahrts- und Ankunftsstellen, Wärter- und Aufseherhäuschen, Einnahmebüreau, fixe Maschinen, überhaupt alle unbeweglichen Gegenstände, welche nicht ausdrücklich und speziell für den Transportdienst bestimmt sind, in gut unterhaltenem Zustande zu übergeben.

Während den fünf Jahren, welche dem Endtermine der KonzeSSION unmittelbar vorangehen, hat die Regierung das Recht, die Einnahmen der Eisenbahn mit Beschlagnahme zu belegen und sie dazu zu verwenden, die Bahn mit allen Dependenz wieder in guten Zustand herzustellen, falls die KonzeSSIONäre sich nicht anerkennen würden, dieser Verpflichtung vollständig nachzukommen.

In Betreff der beweglichen Gegenstände, als: Maschinen, Waggonn, Karren, Wagen, Materialien, Brennstoffe und Vorräthe jeglicher Art, ferner der unbeweglichen Gegenstände, welche in vorhergehender Aufzählung nicht inbegriffen sind, ist der Kanton gehalten, dieselben zu übernehmen und nach einem Ansfaze von Experten zu bezahlen, wenn die Konzeffionäre es verlangen; und umgekehrt sind die Konzeffionäre gehalten, dieselben nach Expertenbescheid abzutreten, wenn dies der Kanton verlangt. Immerhin braucht dieser von den Vorräthen nur so viel anzunehmen, als er für den Betrieb während sechs Monaten bedarf.

Art. 46. Mit Rücksicht darauf, daß das Unternehmen ein gemeinnütziges ist, werden die Konzeffionäre in alle Rechte eingesezt, welche dem Kanton Freiburg laut Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 zustehen, sowie ihnen nöthigenfalls alle Bestimmungen von Gesetzen, besondern Beschlüssen und Reglementen der eidg. Behörden über diesen Gegenstand zu gut kommen sollen. Dergleichen haben die Konzeffionäre alle von diesen Gesetzen, Beschlüssen und Reglementen herrührenden Lasten zu tragen.

Art. 47. Die Eisenbahnverwaltung wird dem Staatsrathe alljährlich einen detaillirten Bericht über die Ergebnisse des Betriebs und des Ertrages des Unternehmens vorlegen. Ueberdies kann der Staatsrath jederzeit durch ein oder mehrere Abgeordnete alle Akten der Comptabilität prüfen lassen.

Art. 48. Sollten die Konzeffionäre in den festgestellten Fristen die ihnen zufallenden Arbeiten nicht vollständig ausgeführt und vollendet haben, oder sollten sie den ihnen durch gegenwärtiges Pflichtenheft auferlegten Verpflichtungen nicht nachgekommen sein, so ziehen sie sich den Verlust ihrer Rechte zu, und es ist für die Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten, sowie die Ausführung der übrigen durch die Konzeffionäre eingegangenen Verbindlichkeiten, mittelst einer gerichtlichen Zuerkennung vorzuzuforgen, auf Grund der Klauseln gegenwärtigen Pflichtenheftes, sowie einer Versteigerung der erstellten Arbeiten, der vorrätigen Materialien, des angekauften Terrains und der schon in Betrieb gesezten Abtheilungen der Bahn.

Die evincirten Konzeffionäre erhalten von der neuen Gesellschaft oder den Käufern denjenigen Werth vergütet, den besagte gerichtliche Zuerkennung festsezen wird.

Führt die ausgeschriebene Abjudikation zu keinem Resultate, so wird nach einer Frist von sechs Monaten auf der gleichen Basis eine zweite versucht; und sollte dieser zweite Versuch ebenfalls ohne Erfolg bleiben, so haben die Konzeffionäre definitiv alle ihre Anrechte auf die Konzeffion verwirkt und es werden die schon ausgeführten und dem Betrieb übergebenen Strecken der Bahn sofort Eigenthum des Kantons.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten nicht, wenn die Verzögerungen oder anderweitigen Mißachtungen des gegenwärtigen Pflichtenheftes erwiesenermaßen von höherer Gewalt herrühren.

Ebenso finden diese Bestimmungen keine Anwendung auf die ganz vollendeten und in Betrieb gesetzten Sektionen. Sollten die Konzeßionäre außer Stand sein, ihre Verpflichtungen in Bezug auf die nicht fertigen Sektionen zu erfüllen, so wird nur für die noch zu bauenden oder im Bau begriffenen Sektionen das obige Verfahren und die Verwirkung stattfinden.

Art. 49. Sollten die Konzeßionäre nach Vollendung der Arbeiten außer Stand sein, den Betrieb zu besorgen oder denselben nach stattgehabtem Beginne fortzusetzen, so wird nach dem Wortlaute des vorhergehenden Artikels verfahren.

Art. 50. Alle Streitigkeiten, zu denen die Vollziehung gegenwärtigen Pflichtenheftes Anlaß geben könnte, sind jeweilen vor die ordentlichen Gerichte zu bringen, es wäre denn, daß die Parteien sich darüber einigen würden, den Anstand einem Schiedsgerichte zu übertragen.

Art. 51. Die Finanzdirektion und die Vaudirektion sind, eine jede so weit es sie betrifft, mit der Vollziehung gegenwärtigen Pflichtenheftes beauftragt, welches mittelst Deponirung von je 2 Exemplaren beim Sekretariate jeder Gemeinde publizirt werden wird.

Gegeben im Staatsrathe zu Freiburg,
den 14. Januar 1870.

Der Präsident:

Baillant.

Der Kanzler:

A. Progin.

Konzession

zum

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg,
eventuell Langenbruck.

(Vom 19. April 1870.)

Art. 1. Der Landrath des Kantons Basel-Landschaft ertheilt hiemit dem bestellten Initiativomite zu Händen einer von demselben zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotiveisenbahn von Liestal bis Waldenburg, eventuell bis Langenbruck, unter Vorbehalt der Genehmigung des basellandschaftlichen Volkes, sowie der Bundesbehörden und unter den in nachstehenden Artikeln enthaltenen Bedingungen.

Art. 2. Die zu bildende Aktiengesellschaft nimmt ihr Domizil in Waldenburg, wo sie für persönliche (obligatorische) Verpflichtungen belangt werden kann. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 3. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung auch nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

Art. 4. Vor dem Beginn des Baues ist dem Regierungsrath ein Plan über die Eisenbahnanlage zur Genehmigung vorzulegen. Aenderungen an den vorgelegten und genehmigten Bauplänen sind nur mit Einwilligung des Regierungsrathes anzubringen.

Art. 5. Zur Anlage und zum Bau der Bahn überläßt der Staat der Gesellschaft denjenigen Theil der von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck führenden Landstraße, der über die gesetz-

liche Breite einer Kantonsstraße von 18 Fuß hinausgeht, nach den über den Bau der Bahn vorgelegten Plänen. Zum Erwerb des weiteren zum Bau der Bahn oder des Betriebes benötigten Landes wird der Gesellschaft die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 eingeräumt.

Art. 6. Durch Anlegung und Betrieb der Bahn darf der Verkehr auf der nebenhergehenden Landstraße in keiner Weise gestört oder gehindert werden.

Art. 7. Wo in Folge des Eisenbahnbaues Uebergänge, Durchfahrten, Durchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Brücken, Wegen, Bächen, Wasserleitungen etc. erforderlich werden, sollen alle Kosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonst mit dem Unterhalt belasteten Korporationen oder Privaten keine größeren Lasten als die bisher getragenen erwachsen können.

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

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen, so hat die Gesellschaft für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu beanspruchen.

Art. 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn und das zum Betriebe nöthige Material in einer, die volle Sicherheit der Benützung gewährenden Weise herzustellen und fortwährend in diesem Zustande zu erhalten.

Des Weitern hat sie für gehörige Absperrung der Bahn von der Landstraße zu sorgen.

Die Gesellschaft haftet für allen Schaden, der während des Baues und des Betriebes in Folge mangelhafter Einrichtung der Bahn selbst oder des Materials oder durch Verschulden der Bahnangestellten entstanden ist.

Ueber die Größe der in solchen Fällen zu gewährenden Entschädigung entscheidet die zuständige Behörde.

Art. 9. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, allen durch den Bau der Bahn verursachten Schaden zu ersetzen und auch allfällig in dieser Richtung nöthige Bauten zu übernehmen.

Können solche Anstände nicht auf gütlichem Wege beseitigt werden, so kann von der Gesellschaft das eidgenössische Expropriationsgesetz zur Anwendung gebracht werden.

Art. 10. Die Gesellschaft ist ermächtigt, vorerst die Bahn nur von Liestal nach Waldenburg zu bauen und erst später nach gemachten

Erfahrungen, gemäß dem folgenden Artikel, sich über den Weiterbau bis Langenbruck zu entscheiden.

Art. 11. Der Bau und der Betrieb der Bahn ist so zu befördern, daß binnen zwei Jahren, vom Tage der ausgesprochenen Bundesgenehmigung dieser Konzession an gerechnet, mit den Erarbeiten begonnen und binnen drei Jahren die Bahn dem Betrieb übergeben sein muß.

Für Inangriffnahme der Strecke Waldburg-Langenbruck wird der Gesellschaft eine Frist von acht Jahren ertheilt, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet.

Werden die in diesem Artikel festgesetzten Fristen nicht innegehalten, so erlischt die Konzession.

Art. 12. Die Bahn kann jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

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

Art. 13. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bis der Regierungsrath dieselbe bezüglich der Sicherheit der Benutzung untersucht und seine Bewilligung ertheilt haben wird.

Art. 14. Die Gesellschaftsangestellten mit bahnpolizeilichen Verbindungen sind von der Staatspolizeibehörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen.

Art. 15. Für die Beförderung der Personen sollen mindestens zwei Züge in jeder Richtung ausgeführt werden.

Die betreffenden Fahrtenpläne sollen jeweilen rechtzeitig dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden.

Art. 16. Die Geschwindigkeit der Züge soll mindestens drei Wegstunden in einer Zeitstunde betragen.

Art. 17. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Beförderung der Personen in zwei Wagenklassen, welche zur Zeit der II. und III. Klasse der anschließenden, vorhandenen Bahnen ungefähr gleichkommen, stattfinden zu lassen.

Die Einführung einer I. Wagenklasse bleibt dem Ermessen der Gesellschaft anheimgestellt.

Art. 18. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis zum Betrage folgender Normalansätze zu beziehen:

In I. Klasse 50 Gts. in einer Schweizerstunde Bahnlänge und per Person.

In II. Klasse 35 Gts.

In III. Klasse 25 Gts.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Klassen die Hälfte.

Art. 19. Auf Hin- und Herbillets, am gleichen Tage gültig, ist eine Ermäßigung von mindestens 20 % auf obigen Taxen zu gewähren.

Weitere Ermäßigungen in eint- oder anderer Form sind dem Unternehmen anheimgegeben.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten stehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Art. 21. Für das Gepäck der Reisenden darf eine Taxe von höchstens 15 Gts. per Zentner und Stunde bezogen werden.

Art. 22. Für den Transport von Vieh dürfen Taxen bis zum Betrage folgender Ansätze erhoben werden:

Pferde, Maulthiere, Esel per Stück und Stunde 80 Gts.

Stiere, Ochsen, Kühe per Stück und Stunde 40 Gts.

Kälber, Schweine, Schafe, Hunde per Stück und Stunde 15 Gts.

Art. 23. Für Waaren, bei denen eine besondere Beförderungsweise nicht vorgeschrieben ist und welche erst aber auf längstens 24 Stunden nach der Aufgabe spedirt werden können (ordinäres Gut), darf eine Taxe von 5 Gts. per Zentner und Stunde erhoben werden. Für Waaren, welche nach der Aufgabe unbedingt mit dem nächsten Zug befördert werden sollen, (Eilgut), kann eine Taxe bis auf den doppelten Betrag der gewöhnlichen Fracht bezogen werden. Diese Waaren müssen aber mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges auf die Station gebracht werden.

Art. 24. Waarensendungen bis zum Gewicht von 50 Pfund dürfen als Eilgut behandelt werden.

Art. 25. Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens 5 Gts. zu bezahlen sind.

Art. 26. Handgepäck, Traglasten mit einheimischen landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis zum Gewicht von 20 Pfund, wenn solche nicht zu voluminös sind und von den Trägern in Personenwagen mitgenommen werden, wofür also die Bahnverwaltung keine Garantie übernimmt, bezahlen keine Fracht.

Art. 27. Bei den Tarifaufstellungen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze Halbstunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 für volle Fr. 500 angeschlagen. Es sollen überhaupt nie weniger als 25 Cts. für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht werden.

Art. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 29. Die Aktiengesellschaft ist sowohl als solche für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller kantonalen und Gemeindesteuern befreit.

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

Art. 30. Die gegenwärtige Konzession dauert bis zum 1. Januar 1970; wenn dieselbe nicht mittlerweile durch Rückkauf von Seite des Bundes oder des Kantons eintritt, so hat mit Ablauf jenes Termins eine Uebereinkunft betreffend Erneuerung zu folgen.

Art. 31. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 19., 34., 49., 64. und 79. Jahres, von dem Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre vorher hievon benachrichtigt hat.

Art. 32. 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 19., 34. und 49. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 64. Jahre der 22¹/₂fache und im Falle des Rückkaufes im 79. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen. Immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

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

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

c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiebsrichterlich auszutragen.

Art. 33. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, nebst einem Grenz- und Katasterplan den Archiven des Kantons Basel-Landschaft und der Gesellschaft einzuverleiben.

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

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

Art. 34. Die Gesellschaft ist gehalten, dem Regierungsrath alljährlich ein Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion einzugeben.

Art. 35. Für die Entscheidung der, gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde, auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von Letzteren ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über Ernennung der Person des Obmanns nicht einigen, so bildet der Bundesgerichtspräsident einen Dreieuvorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Art. 36. Die Gesellschaft kann diese Konzessionsakte ohne Genehmigung des Landrathes nicht an eine andere Gesellschaft übertragen.

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

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

Also beschlossen *Liestal*, den 19. April 1870.

Der Landrath des Kantons Basel-Landschaft.

Der Präsident:

Hs. G. Schwarz.

Der Landschreiber:

G. Hügler.



Konzeffion

zum

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pratteln nach Augst.

(Vom 4. Mai 1871.)

Der schweizerischen Nordostbahngesellschaft und der schweizerischen Centralbahngesellschaft wird von Seite des Kantons Basel-Landschaft die Konzeffion zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Eisenbahnstation Pratteln bis zur Kantonsgrenze bei Augst in der Richtung gegen Rheinfelden, unter folgenden Bedingungen und mit Vorbehalt der Genehmigung der kompetenten Bundesbehörden ertheilt:

Art. 1. Die Konzeffion wird für 87 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die schweizerische Centralbahn in hierseitigem Kanton bestehenden Konzeffion vom 6. Dezember 1852 ertheilt.

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

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

Art. 3. Die Konzeffionäre können für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Basel-Landschaft eingegangen worden, oder in demselben zu erfüllen sind, in Vorfalt belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Bauarbeiten dürfen erst begonnen werden, nachdem die Baupläne dem Regierungsrath vorgelegt und dessen Genehmigung

erhalten haben. Für nachherige Abweichungen von diesen Plänen ist in allen vorkommenden Fällen die Genehmigung des Regierungsrathes vor Beginn der Arbeit einzuholen.

Art. 5. Bei Aucht ist eine den Verhältnissen angemessene Personen- und Güterstation anzulegen. Ueber die Anlage derselben, sowie einer allfälligen Zufahrtsstraße, hat vor Beginn der Bauarbeiten eine Verständigung der beteiligten Regierungen und der Konzessionäre einzutreten.

Art. 6. Die Konzessionäre sind verpflichtet, spätestens innert drei Jahren, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, die Bauarbeiten zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession erloschen wäre. Die Bahn soll, Einflüsse höherer Gewalt vorbehalten, binnen 5 Jahren, ebenfalls vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, vollendet und dem regelmäßigen Betrieb übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum benannten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Landrath mit Berücksichtigung der Umstände einen angemessenen Endtermin festsetzen.

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

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

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

Art. 9. Wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchfahrten und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Dohlen, Flüssen, Kanälen, Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser, Brunn- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle vorkommenden Kosten den Konzessionären zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder Schaden noch eine größere Last als die bereits getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

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

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

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

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

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

Art. 12. Den Konzessionären wird freigestellt, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen; doch soll bei Anlage der Brücke über die Ergolz auf einen zweispurigen Unterbau Bedacht genommen werden.

Sollte der Regierungsrath in Folge gesteigerter Frequenz oder im Interesse der Sicherheit des Betriebes die Anlage eines zweiten Geleises für nöthig erachten, die Konzessionäre aber diese Anlage verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt scheidsgerichtlich auszutragen.

Art. 13. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die volle Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben die Bewilligung dazu erteilt haben wird.

Auch während dem Betrieb der Bahn ist der Regierungsrath jederzeit zur Anordnung einer solchen Untersuchung befugt. Sollten dabei Mängel entdeckt werden, welche die Sicherheit der Bahnbenutzung gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, deren sofortige Beseitigung

zu fordern und, falls diesem Begehren nicht entsprochen werden sollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhilfe auf Kosten der Konzeßionäre zu treffen.

Art. 14. Mit Vorbehalt der in gegenwärtiger Konzeßion enthaltenen Beschränkungen unterliegt die Bahn gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 15. Die Nordostbahn- und Centralbahngesellschaft sind in ihrer Eigenschaft als Konzeßionäre dieser Bahn sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Bahnbetriebes von der Entrichtung von Kantons- und Gemeindesteuern befreit. In dieser Steuerfreiheit sind jedoch Steuerbeiträge an die obligatorische kantonale Brandversicherungskasse nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung keine Anwendung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich im Besitze der Konzeßionäre befinden, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Bahn zu haben.

Art. 16. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen lassen, wovon authentische Ausfertigungen in's Staatsarchiv niederzulegen sind. Später vorkommende Veränderungen sollen jeweilen auf Kosten der Konzeßionäre nachgetragen werden.

Art. 17. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als: Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen zc., welche beim Bau der Bahn gefunden werden, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 18. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst den Konzeßionären ob. Dabei bleiben doch den zuständigen kantonlichen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergewaltrechtes verbundenen Befugnisse in vollstem Umfange vorbehalten.

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

Art. 19. Die Beamten und Angestellten der Konzeßionäre, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizei-Vorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann

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

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

Art. 20. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Basel-Landschaft oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

Art. 21. Die Konzessionäre verpflichten sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

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

Art. 22. Die Konzessionäre haben die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

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

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

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

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

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

Art. 26. Die Konzeßionäre werden ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

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

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

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

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

Art. 27. 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 per Stunde.

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

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

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

Art. 28. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

Art. 29. Für Wagen setzen die Konzeßionäre die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

Art. 30. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40% der gewöhnlichen Taxe und diejenige für Waaren bis auf 8 Gts. per Zentner und Stunde erhöht werden.

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

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

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

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

Art. 33. Die Konzeßionäre haben für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

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

Art. 35. Wenn die Konzeßionäre es für angemessen erachten, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

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

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

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

Art. 38. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, das im eidgenössischen oder kantonalen Dienste stehende Militär nebst Kriegsmaterial um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfuhrwerk veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letztermähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 39. Die Konzessionäre sind verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Basel-Landschaft polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

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

Art. 41. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht, oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (Art. 1) gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionäre jeweilen 5 Jahre vorher hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bözbergbahn in den Kantonen Basel-Landschaft und Aargau den Konzessionären abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a) Bei stattfindendem Rückkaufe im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 63. Jahre der 22¹/₂fache und im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

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

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

c) Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 43. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten, sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung, den Archiven des Kantons Basel-Landschaft und der Konzessionäre einzuverleiben.

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

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

Art. 44. Die Konzeßionäre sind verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Bözbergbahn dem Regierungsrathe einzureichen.

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

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

Art. 47. Den Konzeßionären steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Landrathes diese Konzeßionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

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

Art. 48. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzeßion erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Also übereingekommen unter Vorbehalt der beiderseits erforderlichen Ratifikation.

Liestal, den 6. April 1871.

Im Namen des Regierungsrathes des
Kantons Basel-Landschaft,

Der Präsident:

G. Frey.

Der Landschreiber:

G. Hügler.

(L. S.)

Zürich, den 11. April 1871.

Namens der Direktion
der schweizerischen Nordostbahn,
Der Präsident:
Dr. A. Gähler.

Basel, den 12. April 1871.

Direktion der Schweiz. Centralbahn,
Der Präsident:
A. Sulger.

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

beschließt:

1. Genehmigung der vorstehenden Konzession vom 6., 11. und 12. April 1871.
2. Dieselbe ist der Genehmigung des Volkes zu unterstellen.

Liestal, den 4. Mai 1871.

Im Namen des Landraths,
Der Präsident:
M. Birman.
Der Landeschreiber.
G. Hägler.

**Bundesrathsbeschluß betreffend die Konzession eines Privattelegraphen für Herrn Joh.
Rudolf Geigy in Basel. (Vom 2. Oktober 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1871
Date	
Data	
Seite	475-525
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 031

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.