

Schweizerisches Bundessblatt.

Jahrgang VI. Band III.

Nro. 57.

Samstag, den 16. Dezember 1854.

Man abonniert ausschließlich beim nächst gelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1854 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Konzeffion

für

die Erstellung einer Eisenbahn von Sitten an die sardinische Gränze.

(Vom 4. Dezember 1854.)

Zwischen dem Kanton Wallis, repräsentirt durch seinen Staatsrath, einerseits;

und Herrn Pierre-Marie-Joseph-Adrien de la Valette, Grundbesitzer, wohnhaft zu Paris, Straße Vaugirard, Nr. 164, in seinem und seiner Mithaften Namen handelnd, andererseits;

ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Der Kanton Wallis ertheilt durch gegenwärtigen Vertrag dem Herrn Adrien de la Valette, als Uebernehmer, oder der von letzterm bezeichneten Gesellschaft, die Konzeffion für Erstellung einer Eisenbahn von Sitten bis an die sardinische Gränze, mit der Befugniß, dieselbe nur bis nach Brieg fortzuführen, unter folgenden Vorbehalten und Bedingungen:

Art. 1. Gegenwärtige Konzession dauert neun und neunzig Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet.

Art. 2. Der Kanton Wallis behält sich das Recht vor, die Eisenbahn mit ihrem ganzen Betriebematerial, den Gebäulichkeiten und Vorräthen, nach Ablauf des dreißigsten, fünf und vierzigsten, sechzigsten, fünf und siebenzigsten und neunzigsten Jahres, und zwar gegen Bezahlung des Werthes im Augenblicke des Erwerbs, nebst einer Entschädigung von 10 Prozent, an sich zu kaufen; jedoch kann der Kanton Wallis dieses Recht nur dann ausüben, wenn er die Gesellschaft zwei Jahre vor den oben bestimmten Terminen davon in Kenntniß gesetzt hat.

Art. 3. Die Gesellschaft der Walliser Eisenbahn hat, nach der Wahl der Konzessionäre, ihren Sitz entweder in Frankreich oder in der Schweiz; jedoch müssen sich die Konzessionäre jedenfalls durch einen im Wallis wohnenden Bevollmächtigten vertreten lassen.

Art. 4. Die Statuten der Gesellschaft werden von den Konzessionären entworfen, müssen aber alle der Konzession auferlegten Verbindlichkeiten enthalten, und deshalb der Regierung von Wallis zur Genehmigung vorgelegt werden; ein Doppel wird in dem Kantonalarchive hinterlegt.

Art. 5. Ein ausführlicher Bericht über die Resultate der Konzession und des Betriebs soll jedes Jahr nach der Generalversammlung dem Kantone mitgetheilt werden.

Art. 6. Der Kanton Wallis erklärt den Bau und Betrieb der bewilligten Bahn für ein gemeinnütziges Unternehmen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen über den Straßenbau, und namentlich über die Expropriationen sollen diesem

Unternehmen zu Statten kommen, unbeschadet der durch die Bundesgesetze für die Expropriation zu gemeinnützigem Zwecke vorbehaltenen Vortheile, und der Gesellschaft kommen nöthigenfalls alle Rechte zu, welche die Gesetze und Verordnungen der Kantonsregierung selbst für Staatsbauten einräumen.

Allfällige Streitigkeiten über die Berechtigung zur Expropriation werden vom Staatsrathe des Kantons Wallis in letzter Instanz entschieden.

Art. 7. Vor dem Beginn der Arbeiten, welche in Zeit von 15 Monaten, vom Tage der Ratifikation an gerechnet, ausgeführt sein müssen, soll die Gesellschaft das Projekt des Tracé und der Arbeiten, ganz oder theilweise, so wie es von ihrem Ingenieur festgesetzt worden ist, hinterlegen, und es kann ohne Zustimmung des Staatsrathes keine wesentliche Abänderung an den hinterlegten Projekten gemacht werden.

Art. 8. Der Boden und die Kunstarbeiten sollen für zwei Schienenwege, die Erdarbeiten und Tunnel aber nur für einen Schienenweg eingerichtet werden. Indessen steht es der Gesellschaft frei, letztere für zwei Schienenwege herzustellen, wenn sie es für angemessen erachtet.

Art. 9. Alle Arbeiten müssen so dauerhaft ausgeführt sein, als erforderlich ist, um ein solches Material zu erhalten, wie man sich desselben auf den französischen Eisenbahnen für ähnliche Betriebsbedürfnisse bedient, mit Vorbehalt der Modifikationen, welche die Bergabhänge und die Natur des Landes nöthig machen werden.

Art. 10. Der Kanton Wallis liefert der Gesellschaft, sei es als Staatsbeitrag, sei es für alles, was ihre Auslagen anbetrifft, als Subskription für das Gesellschaftskapital:

- 1) Allen für den Bau der bewilligten Eisenbahn erforderlichen Boden, und zwar für zwei Schienenwege, sowol für die Bahnlinie selbst, als für die Ausweichstrecken, Stationen, Magazine, Werkplätze, Wohnungen mit Gärten für die Angestellten und Bahnwärter.

In dem Bau der Eisenbahn ist mit inbegriffen der für die Stützmauern, die Gräben, die Böschungen jeder Art, und die Fußwege erforderliche Grund und Boden.

- 2) Alles für Querschwellen, Wegübergänge, Einfriedungen, und überhaupt für alle übrigen Arbeiten des Schienenwegs, der Stationen und die Verfertigung des Materials dienliche Holz.

Dieses Holz wird von dem Kanton Wallis geliefert, und zwar bearbeitet und zum Legen zugestrichelt für die Querschwellen, für die übrigen Zwecke aber roh; das eine wie das andere muß aber von ihm an den Ort seiner Bestimmung geschafft werden.

Dieses Holz soll von guter Qualität und, je nach dem Gebrauche, für den es bestimmt ist, von Eichen-, Lärchen-, Fichten-, Tannen-, Eschen-, Buchenholz u. s. w. sein.

Art. 11. Die Gesellschaft soll dem Kanton Wallis für alle Auslagen Rechnung tragen, welche ihm die im vorhergehenden Artikel erwähnten Arbeiten, Bodenabtretungen und Holzlieferungen verursachen, und ihre Schuld bis zu deren Betrage durch eine entsprechende Summe in Aktien abtragen, die, mit Vorbehalt des im Art. 14 Gesagten, auf den Reservefond auszustellen sind.

Art. 12. Der Kanton Wallis verpflichtet sich, der Gesellschaft unentgeltlich Grund und Boden abzutreten, über deren Quantität, Qualität und Lage, bestehe sie in Ebenen oder Bergen, eine besondere Unterhandlung gepflogen werden wird, sobald der Staatsrath die Gemeinden berathen und ermittelt hat, bis wie weit der Beitrag an Land gehen kann.

Für das Ergebnis dieser neuen Unterhandlung bleibt die Ratifikation des Großen Rathes vorbehalten.

Bei der Erwerbung von Gemeinde- und Privatgütern durch den Staat wird in keinem Falle das System der Zwangsabtretung Anwendung finden.

Art. 13. Der Kanton Wallis verpflichtet sich, den Konzeßionären den Ankauf der zur Unterhaltung der Eisenbahn nöthigen Wälder, wie auch aller andern Gemeindegüter zu erleichtern, die sie für die Bahn vortheilhaft halten, und er verleiht hiemit zu diesem Behufe das Recht, dieselben gleich jedem Kantonsbürger erwerben zu dürfen.

Art. 14. Als Garantie für die Erfüllung aller hier eingegangenen Verpflichtungen sind die Konzeßionäre gehalten, eine Bürgschaft von 100,000 Franken in Baar und in Staatspapieren, oder in Wechseln, die der Staatsrath acceptirt hat, zu leisten, und zwar 50,000 Franken auf die für Beendigung der Studien festgesetzte Zeit, die andern 50,000 Fr. aber nach der Uebergabe des Bodens.

Die in Baar erlegte Summe wird bis zu ihrer Verwendung zu 4% verzinsset.

Diese Bürgschaftssumme soll zur Deckung der im Art. 10 vorgesehenen Leistungen durch den Stand Wallis dienen, und sie fällt dem letztern als Eigenthum zu, falls die Eisenbahn nicht ausgeführt würde.

Art. 15. Die Gesellschaft hat alle aus der Anschaffung und dem Legen der Schienen und Unterlagen für einen Schienenweg; aus der Anlegung der Ausweichstrecken, der Stationen und Wachthäuser; aus dem Betriebe und der Unterhaltung der Eisenbahn und des Betriebematerials während der Dauer der Konzession erwachsenden, und überhaupt alle diejenigen Kosten zu bestreiten, die der Kanton Wallis nicht ausdrücklich übernommen hat. Dahin gehören namentlich auch die Kosten für Wasserleitungen oder Passagen, so wie diejenigen für die eventuelle Wiederaufbauung und die Unterhaltung aller von ihr errichteten Werke.

Art. 16. Die Arbeiten sollen auf mehreren Punkten der Linie, sogleich nach Hinterlegung des Tracé bei dem Staatsrathe, begonnen werden und in Zeit von 5 Jahren vollendet sein.

Der Kanton Wallis, wie die Konzessionäre, sind nur für die durch ihre Schuld verursachten Verzögerungen verantwortlich.

Die Gesellschaft soll, in so weit es ohne Gefährdung ihres Interesses geschehen kann, in ihrem Bauplane die Austrocknung und Gesundmachung der Ebene möglichst berücksichtigen.

Art. 17. Während der ersten zehn Jahre der Konzession dienen alle Zinsen und Dividenden, welche zu den Aktien gehören, die dem Stande Wallis laut Art. 11 definitiv zugetheilt worden sind, als Sicherheit für die Auszahlung der vorzugsweise den andern Aktionären zu entrichtenden vierprozentigen Zinsen, ohne jedoch dieses Zurückbehalten der Zinsen von einem Jahr auf das andere zu übertragen.

Art. 18. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Dienst auf der Bahn so einzurichten, daß wenigstens zwei Züge

für Reisende jeden Tag die ganze Bahnstrecke befahren. Die Züge für Reisende werden in einer Stunde bei mittlerer Geschwindigkeit 35 Kilometer, die gemischten und zugleich für den Transport von Reisenden und Waaren bestimmten Züge wenigstens 25 Kilometer mit ermäßigten Preisen zurücklegen.

Art. 19. Das Maximum der Tarife der Gesellschaft für den Transport von Personen, Vieh und Waaren ist wie für die Eisenbahn von Sitten an den Genfersee festgesetzt, jedoch mit Zuschlag von $\frac{1}{5}$, wenn die Gesellschaft es nöthig findet.

Reisende, Schnellzüge.

Für 1 Kilometer.

Erste Klasse: Gedekte und garnirte Wägen, mit ausgepolsterten Rücklehnen und Sitzen, mit Glacen verschlossen	12 Cent.
Zweite Klasse: Gedekte Wägen, mit Glacen verschlossen und mit gepolsterten Sitzen	08 "
Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wägen, mit Bänken	06 "

Züge mit geringer Schnelligkeit, oder gemischte Züge.

Reisende.

Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wägen, mit Bänken	04 "
--	------

Vieh, per Kop.

Pferde und Maulesel	15 "
Ochsen, Kühe, Stiere	10 "
Kälber, Schweine, Hunde	04 "
Hämmel, Schafe, Lämmer und Ziegen	02 "

Waaren.

Für die Waaren werden vier Klassen gebildet: Per Tonne und
per Kilometer.

Erste Klasse: Modelirtes Gußeisen, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, verarbeitet oder nicht, Essig, fremde Weine, geistige Getränke, Del, Baumwollen- und Wollenwaaren, Zucker, Kaffee, Spezereiwaaren, Kolonialwaaren und Manufakturgegenstände	18 Cent.
Zweite Klasse: Inländische Weine, Getraide, Korn, Mehl, Käse, Butter, Stroh, Heu, Kalk und Gyps, Leim, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Sparren, Bretter, Bohlen, Zimmerholz, Marmorblöcke, Quadersteine, Erdpech, Asphalt, Roheisen, Eisen in Barren oder in Platten, Blei u. s. w.	16 "
Dritte Klasse: Salz, Kalk- und Gypssteine, Torf, Mühlsteine, Kiesel, Sand, Thonerde, Ziegeln, Ziegelsteine, Schiefer, Pflastersteine und Materialen aller Art für den Bau und die Ausbesserung der Straßen, rohes Erz	14 "
Vierte Klasse: Steinkohlen, Kohlenblende, Dünger und Asche	12 "

Der Tarif der Waaren steigt auf das Doppelte, wenn dieselben auf Verlangen der Versender mit Schnellsügen versendet werden.

Art. 20. Die in vorstehenden Tarifen angeetzten Transportpreise sind nicht anzuwenden:

1) auf Lebensmittel und Gegenstände, die weniger als einen Kubikmeter messen und nicht 200 Kilogramm wiegen; 2) auf Gold und Silber in Barren, auf geprägtes oder verarbeitetes Gold und Silber, auf Quecksilber und Platina, so wie auf Juwelen, Edelsteine und andere Kostbarkeiten; 3) im Allgemeinen auf alle Pakete und Kisten, die einzeln weniger als 100 Kilogramm wiegen. Für diese drei Fälle wird die Gesellschaft die Preise festsetzen, wie auch für die Wägen.

Die Erhebung der Tarife geschieht nach Kilometern, ohne Rücksicht auf Bruchtheile der Entfernung, so daß ein angefangener Kilometer bezahlt wird, als wäre er durchlaufen worden. Auch kann die Gebühr für nicht weniger als sechs Kilometer entrichtet werden.

Das Gewicht der Tonne beträgt tausend Kilogramm, und die Bruchtheile des Gewichts werden nur nach Zehntelstonnen gerechnet, so daß jedes Gewicht zwischen Null und einhundert Kilogramm wie einhundert Kilogramm, und jedes zwischen einhundert und zweihundert Kilogramm wie zweihundert Kilogramm bezahlt.

Art. 21. Falls die oben angeführten Tarife das Interesse der Gesellschaft beeinträchtigen sollten, so kann sie dieselben, mit Einwilligung des Staatsraths, oder in Folge eines schiedsrichterlichen Spruches, nach Art. 33, auf der Walliserlinie, sei es nur für einige Kilometer, oder für die ganze Strecke erhöhen. Es steht ihr frei, dieselben zu ermäßigen und bei Verträgen, Abonnements, Karten für Hin- und Rückreise und Extrazüge jede beliebige Vergünstigung eintreten zu lassen. Auch bestimmt sie die Preise für die in obigen Tarifen nicht vorgesehenen Fälle.

Art. 22. Die nicht vorgesehenen Gegenstände werden in diejenige Klasse versetzt, mit welcher sie am meisten Aehnlichkeit haben.

Art. 23. Bis zur Beendigung der Eisenbahn in Brieg und bis zu deren Verbindung mit den sardinischen Eisenbahnen, hat die Gesellschaft allein das Recht, einen regelmäßigen Dienst für den Transport von Reisenden und Waaren über den Simplonpaß, als Fortsetzung der Eisenbahn, zu unterhalten, wo aber dann der Unterhalt der Straße ihr obliegt.

Die Tarife für den Transport werden der Genehmigung der kompetenten Behörde unterstellt, und es sollen dieselben nur mit Einwilligung der Parteien abgeändert werden dürfen.

Art. 24. Die Konzessionäre sollen immer das Vortrecht genießen, auf ihre Gefahr hin, und ohne irgend ein Opfer von Seite des Kantons Wallis zu verlangen, Zweigbahnen zur Vermehrung des Ertrags auf der Eisenbahnstrecke zu erstellen und dafür die Tarife festzusetzen.

Art. 25. Der Kanton Wallis gibt den Konzessionären für den Zeitraum von 99 Jahren das Recht, einen Besuchdienst auf Straßen, die sie mit Einwilligung von Gemeinden oder Privaten für die Zugänge zu den verschiedenen Naturmerkwürdigkeiten im Wallis, wie z. B. Berge, Gletscher und Seen, zu erbauen in den Fall kommen könnten, nach einem Plane einzurichten, der anderweitig festgestellt werden wird.

Der Kanton Wallis wird die dießfälligen Bauten der Konzessionäre erleichtern.

Der Staatsrath wird die Grenzen für die Zugänge zu den Bergen, Gletschern und Seen auf das Begehren

der Konzeßionäre gleich nach Verständigung mit den Eigenthümern der betreffenden Grundstücke festsetzen.

Zu Führern sollen vorzugsweise Landesangehörige genommen werden.

Die erwähnte Gränzbestimmung soll bis zur ersten Einweihung der Walliser-Eisenbahn in Ordnung sein.

Art. 26. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahnzüge der Militärgewalt, behufs des Transportes von Truppen und Kriegsmaterial, gegen Bezahlung der Hälfte der Tarife, zur Verfügung zu stellen. Die gleiche Bestimmung findet Anwendung auf den Transport von Militärpersonen im Dienste, mögen sie in Abtheilungen oder einzeln reisen. Dieses Recht wird durch eine Einberufungskarte konstatirt, die den Agenten der Gesellschaft vorgewiesen werden muß.

Art. 27. Die innere Polizei auf der Bahn, den Ausweichstrecken und Stationen steht der Gesellschaft zu; die allgemeine Aufsicht aber über den Betrieb und die Polizei der Eisenbahn bleibt dem Staate vorbehalten.

Art. 28. Die Agenten, Unterbeamten und Wächter, welche die Gesellschaft anstellt, sollen nach hergebrachter Sitte beeidigt und vorzugsweise, wenigstens zu zwei Dritttheilen, aus den Bürgern des Kantons Wallis genommen werden.

Art. 29. Das Minimum der Ausweichstrecken ist auf sechs festgesetzt.

Art. 30. Der zollfreie Eingang des ganzen Betriebsmaterials und aller auf die Walliser Eisenbahn bezüglichen Lieferungen wird, in so weit es den Kanton Wallis anbelangt, der Gesellschaft für die ganze Dauer der Konzeßion zugesichert, unbeschadet der gleichen Begünstigung, welche durch die Bundesgesetze zugesichert ist.

Art. 31. Der Kanton Wallis übernimmt die Verpflichtung, die Geseze über das Eindämmen der Rhone, der Ströme und Gießbäche auf der ganzen Strecke der Bahn zu deren Sicherheit strenge zu handhaben.

Art. 32. Wenn die Eisenbahn das Ufer der Rhone berührt, in Gegenden, die der Dämme entbehren, und die Gesellschaft dort Dämme aufführen läßt, so wird der Staat die bei diesen Dämmen bethetiligten Gemeinden einen Theil der Kosten tragen lassen, der denjenigen gleich kommt, die sie zu tragen gehabt hätten, wenn diese Dämme vor der Anlegung der Eisenbahn von ihnen wären errichtet worden. Es steht jedoch diesen Gemeinden frei, der Gesellschaft die Kosten, die sie in dieser Beziehung für ihre (der Gemeinden) Rechnung zu bestreiten im Falle ist, durch Abtretung von Gemeindegrundstücken nach einer Schätzung von Sachverständigen zu erstatten.

Art. 33. Die Konzessionäre sind für 15 Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, von allen Abgaben auf ihren, von gegenwärtiger Konzession herrührenden Besitzungen und den von ihnen darauf zu errichtenden Gebäulichkeiten befreit.

Der Staat ermächtigt ferner die Konzessionäre, vom Bundesrath die Bewilligung auszuwirken für die freie Benutzung des elektrischen Telegraphen im Kanton Wallis, und erlaubt ihnen auch, eine eigene Drathleitung für den Eisenbahndienst zu erstellen.

Nach den Bedingungen der Konzession der Eisenbahn von Bouveret nach Sion kommt den Konzessionären das Eigenthumsrecht auf alle Mienen und Steinbrüche zu, welche bei Erbauung der Eisenbahn aufgefunden werden könnten.

Art. 34. Der Kanton Wallis wird keiner Eisenbahnlinie oder Zweigbahn, welche konkurriren könnte, irgend eine Konkurrenz ertheilen.

Art. 35. Streitigkeiten, die etwa wegen der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrags zwischen dem Kanton Wallis und der Gesellschaft in Betreff der Obliegenheiten entstehen sollten, werden durch ein Schiedsgericht definitiv ausgetragen.

Um dieses Gericht zu bilden, bezeichnet jede Partei zwei Schiedsrichter, und diese vier Schiedsrichter wählen einen Obmann. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet der Bundesrath einen Dreivorschlag, aus welchem sowohl der Kläger als der Beklagte je einen von den Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist alsdann Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 36. Die Konzessionäre haben das Recht, die Eisenbahn von Bouveret bis an die sardinische Gränze bei Chablais zu verlängern, und dieß unter den in der Konzession für die Eisenbahn Bouveret-Sion enthaltenen Bedingungen.

Art. 37. Der Staat verpflichtet sich, mit der Erbauung der Fahrstraße über den St. Bernhard rasch fortzufahren und, sobald die Jahreszeit es gestattet, in Gemeinschaft mit den interessirten Staaten, die Arbeiten am Tunnel, welcher diese Straße, nach getroffener Uebereinkunft, in's Aosta-Thal führen soll, beginnen zu lassen.

Art. 38. Die Gesellschaft hat bei Bestellung ihres aus 8 Mitgliedern bestehenden Rathes zwei Angehörige des Kantons Wallis zu wählen, wovon einer dem Staatsrathes genehm sein muß.

Art. 39. Die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. Heumonate 1852 über die Eisenbahnen finden auf vorliegende Konzession ihre Anwendung, und es ist dieselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Also geschehen und in drei Exemplaren ausgefertigt zu Sitten, am 29. Wintermonate 1854.

Gelesen und gutgeheissen, unter Vorbehalt der Bestätigung des Grossen Rathes.

Im Namen des Staatsrathes,
Der Präsident:

F. G. Zen-Ruffinen.

Der Staatschreiber-Adjunkt:

Dr. B. Bonvin.

Obiges gutgeheissen:

A. de la Valette.

Der Grosse Rath des Kantons Wallis
ratifizirt die vorstehende Konzession.

Gegeben im Grossen Rathe zu Sitten am 4. Christmonate 1854.

Der Präsident des Grossen Rathes:

Al. de Torrenté.

Die Sekretäre:

Ribordy. Allet.

Beschlusse Entwurf,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Wallis.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 11. Dezember 1854)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Wallis unterm 4. Dezember 1854 dem Herrn P. M. J. A. de la Valette in Paris und seinen Associés ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen von Sitten an die sardinische Gränze am Simplon einerseits, und von Le Bouveret bis an die sardinische Gränze bei St. Gingolph andererseits;

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heu-
monat 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme der Art. 6, Lemma 3, Art. 9, Art. 23 und Art. 25, letzterer in so weit er sich auf Dienststeinrichtungen mittels Fuhrwerken bezieht, welche Artikel Bestimmungen enthalten, die den Vorschriften der in Kraft bestehenden Bundesgesetze über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrecchten und über das Postregale, so wie der Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zuwiderlaufen, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

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

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn, so weit sie wirklich erstellt worden, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er den Rückkauf jeweilen 5 Jahre zum Voraus erklärt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammen gesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesprochenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 15 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, also bis zum März

1856, ist auf der Strecke Sitten-Brieg und Le Bouveret-St. Gingolph der Anfang mit den Erarbeiten für Erstellung der Bahn zu machen, und ein Jahr später, also bis zum März 1857, auf der Strecke von Brieg bis an die sardinische Gränze, und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Fristen die Genehmigung des Bundes für die Konzession der Strecke, welche in der festgesetzten Frist nicht in Angriff genommen worden ist, erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonat 1852 genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Im Besondern soll den Befugnissen, welche dem Bunde gemäß Art. 10 und 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die in den Art. 26 und 34 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über Errichtung oder Bewilligung von Eisenbahnen und Zweiglinien in gleicher Richtung, und über Transport von Militär und Kriegsmaterial um die Hälfte der niedrigsten Tare nicht vorgegriffen sein.

Eben so darf der vollen Anwendung des Bundesgesetzes über Verbindlichkeit zur Abtretung von Privat-rechten, vom 1. Mai 1850, durch Art. 12, Lemma 3 der Konzession kein Eintrag geschehen, indem die in demselben enthaltene Ausnahme der Zwangsabtretung nur auf Gegenstände für den Betrieb verstanden wird.

Für die Fortsetzung der Eisenbahn von Le Bouveret nach St. Gingolph, welche nach vorliegender Konzession auf Grundlage der Konzession für die Bahn von Le Bouveret nach Sitten ausgeführt werden kann, findet

der Bundesbeschluß vom 2. Februar 1853 über Genehmigung letztgenannter Konzession seine Anwendung.

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

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 11. Dezember 1854.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

F. Frey-Herosée.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Konzession für die Erstellung einer Eisenbahn von Sitten an die sardinische Gränze. (Vom 4. Dezember 1854.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1854
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1854
Date	
Data	
Seite	569-587
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 551

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.