

der erwähnten Ratifikationen, unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

Bern, den ein und zwanzigsten Christmonat des Jahres ein tausend acht hundert fünfzig und drei (21. Christmonat 1853).

Der Bevollmächtigte  
der schweizerischen Eidgenos-  
senschaft:  
(L. S.) Schieß.

Der Bevollmächtigte  
Seiner Majestät  
des Königs der Niederlande:  
(L. S.) Faesj.

---

## Konzeffionsakt

für

den Bau einer Eisenbahn im Kanton Neuenburg.  
(Vom 16. Dezember 1853.)

---

Art. 1. Die Konzeffion, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Uebereinkunft bildet, umfaßt:

- 1) Eine Eisenbahn von der Schweizergränze bei Verrières nach Neuenburg und von Neuenburg nach la Thielle an der Gränze des Kantons Bern.
- 2) Eine Zweigbahn, welche gegen den Kanton Waadt in der Nähe von Yverdon (Baumarcus) ausmünden soll.

Art. 2. Die Konzeffion wird den Herren Beslay, Besnard, Morris, Merrett, Lelièvre und Komp. für die Dauer von 99 Jahren, von dem Tage der Eröffnung der Hauptlinie Verrières-Thielle an gerechnet, ertheilt.

Die Regierung der Republik und des Kantons Neuenburg ermächtigt die Konzeffionärs und die Gesellschaft,

welche sich mit ihnen vereinigen soll, genannte Eisenbahnen auf ihre Kosten und Gefahr inner folgenden Zeitfristen zu erbauen:

Die Linie Verrières = Neuenburg = Thielle in Zeit von drei Jahren, vom Tage der Ratifikation der Bundesversammlung an gerechnet; und binnen vier Jahren die Zweigbahn nach der Gränze des Kantons Waadt.

Art. 3. Die Regierung verpflichtet sich, bei den benachbarten Kantonen jedes Ansuchen behufs Verlängerungen oder Vereinigungen zu unterstützen, welches die Ausdehnung und Vervollständigung der Linien zum Zwecke haben sollte.

Art. 4. Die Gesellschaft behält sich die volle Freiheit vor, sich mit jeder andern schweizerischen oder französischen Linie zu vereinigen, unter der einzigen Bedingung jedoch, gegenwärtige Uebereinkunft zu erfüllen und dem Gesetze über die Eisenbahnen, welches am 28. Juli 1852 von der Bundesversammlung erlassen wurde, so wie den allgemeinen Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 17. August 1852 nachzukommen.

Art. 5. Die Konzeßionärs verpflichten sich, die konzeßirte Eisenbahn nach den Regeln der Kunst anzulegen, und nach Vollendung derselben sie in regelmäßigen und wol organisirten Betrieb zu setzen, und darin während der ganzen Konzeßionsdauer zu erhalten.

Art. 6. Der Sitz der Gesellschaft ist Paris, derjenige der Direktion Neuenburg. Für ihre Rechtsverhältnisse wählt sie ihr Domizil in der Stadt Neuenburg, woselbst sie für persönliche Klagen belangbar ist. Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der gelegenen Sache.

Art. 7. Die Regierung tritt mit dem für den Ablauf gegenwärtiger Konzession festgesetzten Zeitpunkte, und einzig in Folge dieses Ablaufes, in alle Rechte der Gesellschaft, betreffend das Grundeigenthum und die Bauwerke, welche auf dem im Art. 17 erwähnten Katastralplan verzeichnet sind.

Sie tritt unmittelbar in den Genuß der Eisenbahn, nebst allem Zugehör und deren Ertrag.

Die Gesellschaft ist gehalten, die Eisenbahn in einen guten Zustand herzustellen, so wie die zu derselben gehörenden Werke und Gebäulichkeiten, als Bahnhöfe, Auf- und Abladestationen, Gebäulichkeiten an den Abfahrts- und Ankunftsstellen, Aufsichts- und Bahnwarthäuser, Einnahmehäuser, feststehende Maschinen und im Allgemeinen alle unbeweglichen Gegenstände, welche nicht ausdrücklich und besonders für den Transportdienst bestimmt sind.

Der Regierung steht während der letzten fünf Jahre, welche dem Ablauf der Konzession vorangehen, das Recht der Beschlagnahme der Einkünfte der Eisenbahn zu, um dieselben für gehörige Instandsetzung der Bahn nebst Zugehör zu verwenden, falls die Gesellschaft keine Maßregeln treffen sollte, dieser Verpflichtung in jeder Hinsicht nachzukommen.

Was die beweglichen Gegenstände, wie Lokomotiven, Waggons, Fuhrwerke, Materialien, Brennstoffe und Vorräthe jeder Art, so wie in der vorgehenden Aufzählung nicht genannte unbewegliche Gegenstände betrifft, so ist der Staat verpflichtet, dieselben auf Verlangen der Gesellschaft, nach einer Schätzung durch Experten, anzunehmen, wogegen die Gesellschaft gehalten ist, dieselben auf Verlangen des Staats, gleichfalls nach Schätzung von Experten, diesem abzutreten.

Immerhin ist der Staat nur zur Annahme von so viel Vorräthen verpflichtet, als der Betrieb der Bahn während sechs Monaten erfordert.

Art. 8. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung und Instandhaltung dieser Eisenbahn.

Art. 9. Die Befugniß der Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu fordern, erstreckt sich auf Alles, was für die Erstellung der Bahn, der Bahnhöfe, Stationen, Brücken, so wie für die Gewinnung von Materialen unerlässlich, auf Alles endlich, was für den Bau und Betrieb der Bahn nothwendig ist.

Art. 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens 12 Monate nach der Genehmigung der gegenwärtigen Konzession durch die Bundesversammlung die Arbeiten auf dem Kantonsgebiete zu beginnen, widrigenfalls die Konzession als erloschen zu betrachten ist.

Art. 11. Bevor die Arbeiten beginnen, soll die Gesellschaft der Regierung nach und nach die definitiven Pläne über die verschiedenen, das Gebiet von Neuensburg durchkreuzenden Sektionen zur Genehmigung vorlegen; ohne Einwilligung der Regierung kann die Gesellschaft späterhin von diesen Plänen nicht mehr abweichen.

Ueber die Lage der Stationen und Bahnhöfe hat sich die Gesellschaft mit den Ortsbehörden zu verständigen.

Zu der Erbauung, so wie zu anderen Arbeiten der Eisenbahn sollen vorzugsweise Arbeiter aus dem Kanton verwendet werden.

Art. 12. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe

gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Rädalen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen kann.

Art. 13. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen, welche die Bahn durchkreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; ferner fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, reparirt werden müssen, so hat die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung.

Wenn solche Reparaturen als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, so weit sie die Bahn berühren, nur unter Leitung der Bahningenieurs vorgenommen werden. Dießfalls an die Bahnverwaltung gerichteten Ansuchen wird dieselbe beförderlichst entsprechen.

Art. 14. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungswegen überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde;

für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahnen, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden, und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Verfeinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn zu Tage gefördert werden sollten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 15. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

Art. 16. Bevor die Bahnen dem Verkehr übergeben werden dürfen, sollen dieselben durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und wo passend erprobt werden.

Die Eröffnung des Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Einwilligung dazu ertheilt haben wird.

Art. 17. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindegemeinschaften aufnehmen, lassen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine

Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

Die Statuten der Gesellschaft sind ebenfalls in dieses letztere zu deponiren.

Später ausgeführte Veränderungen am Bau der Eisenbahn sollen in genannten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 18. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehör ist stets in gutem, vollkommene Sicherheit darbietenden Zustande zu erhalten.

Die Regierung kann jederzeit den Zustand der Eisenbahn und aller dazu gehörenden Bauten durch Delegirte untersuchen lassen.

Sollte die Gesellschaft den ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten und Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so steht der Regierung das Recht zu, auf Kosten der Gesellschaft, von sich aus die nöthigen Vorkehrungen zu treffen.

Art. 19. Die Bahnen sollen mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch nur mit einem Geleise versehen werden.

Art. 20. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das nämliche gilt für die Konstruktion der Wägen für die Reisenden, wovon 3 Klassen herzustellen sind.

- I. Klasse: Gedekt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, mit Glacén geschlossen.
- II. Klasse: Gedekt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacén geschlossen.
- III. Klasse: Gedekt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, wenigstens zwei tägliche Kommunikationen für Reisende zwischen sämtlichen Endpunkten der Eisenbahn zu unterhalten.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wägen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

Art. 22. Die Gesellschaft verpflichtet sich zur Annahme des nachstehenden Tarifs:

### Tarif.

(Per Kopf und per Kilometer.)

#### Reisende.

Gedekte, garnirte und mit Glacén geschlossene Wägen (I. Klasse.) . . . . .	Fr. —. 10 Ct.
Gedekte, mit Glacén geschlossene und mit gepolsterten Sitzen versehene Wägen (II. Klasse) . . . . .	„ —. 075 „
Gedekte, mit Fensterscheiben geschlossene Wägen (III. Klasse.) . . . . .	„ —. 055 „

#### B i e h.

Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere, Zugvieh . . . . .	„ —. 10 „
Kälber und Schweine . . . . .	„ —. 04 „
Hämmel, Schafe, Lämmer, Ziegen . . . . .	„ —. 02 „

(Per Tonne und per Kilometer.)

## Fische.

Muscheln und frische Fische, mit Personenzügen . . . . . Fr. —. 50 Ct.

## Waaren.

- I. Klasse. Gießwaaren, verarbeitetes Blei und Eisen, Kupfer und andere Metalle, roh und verarbeitet, Essig, Weine, Getränke, Spirituosen, Oele, Baumwolle, Wolle, Nutz-, Farb- und andere exotische Holzarten, Zucker, Kaffee, Droguerien, Spezereien, Kolonialwaaren und Manufakturen . . . . . „ —. 18 „
- II. Klasse. Getreide, Sämereien, Mehl, Kalk und Gyps, Erze, Coke, Holzkohlen, Brennholz (sog. Klafterholz), Stangen, Sparren, Bretter, Kohlen, Zimmerholz, Marmor in Blöcken, behauene Steine, Erdharz, rohes Gußeisen, gehämmertes oder gewalztes Eisen, Blei in Barren . . . . . „ —. 16 „
- III. Klasse. Kalk- und Gypssteine, Bruchsteine, Mühlsteine, Kies, Sand, Thon, Dachziegel, Backsteine, Schiefer, Pflastersteine und jede Art Materialien für den Bau und die Ausbesserung von Straßen . . . . . „ —. 14 „  
Steinkohlen, Mergel, Asche, Mist, und andere Düngmittel . . . . . „ —. 10 „

### Verschiedene Gegenstände.

Für den Transport auf der Eisenbahn bestimmte Waggon's und Lastwägen, welche leer befördert werden . . . . .	Fr. —. 12 Ct.
Jedes andere für den Transport auf der Eisenbahn bestimmte Fuhrwerk, welches leer befördert wird, so wie Lokomotiven, welche keinen Convoi nachziehen . . . . .	„ —. 25 „

(Per Stück und per Kilometer.)

Wägen mit zwei oder vier Rädern, einer Küklehne und einem Siz im Innern „ —.	25 „
Wägen mit vier Rädern, zwei Küklehnen und zwei Sizen im Innern . . . . .	„ —. 32 „

Waaren, welche auf Verlangen der Versender mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden sollen, bezahlen eine Tare von sechs und dreißig Centimen per Tonne.

Pferde und Vieh bezahlen in dem im vorhergehenden Alinea bezeichneten Falle die doppelte Tariftare.

Reisende, deren Gepäk das Gewicht von 30 Kilogramm nicht übersteigt, bezahlen für die Beförderung desselben nichts über den Preis ihres Plazes hinaus.

Lebensmittel, Waaren, Effekten, Thiere und andere Gegenstände, welche im vorstehenden Tarif nicht bezeichnet sind, werden hinsichtlich der Frachtpreise nach den Klassen tarirt, mit welchen sie am meisten Aehnlichkeit haben.

Die im vorstehenden Tarif festgesetzten Frachtpreise sind nicht anwendbar

- 1) auf Fuhrwerke, welche mit ihrer Ladung mehr als 4500 Kilogramm wiegen;

2) auf jede untheilbare Masse von mehr als 3000 Kilogramm Gewicht.

Dessen ungeachtet darf die Gesellschaft sich nicht weigern, untheilbare Massen von 3000 bis 5000 Kilogramm Schwere zu befördern, noch irgend ein Fuhrwerk, welches sammt seiner Ladung 4500 bis 8000 Kilogramm wiegen sollte, zirkuliren zu lassen; die Zölle und Frachtpreise sollen jedoch um die Hälfte erhöht werden.

Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, untheilbare Massen, welche über 5000 Kilogramm wiegen, zu befördern, noch außer den Lokomotiven Fuhrwerke, welche sammt der Ladung mehr als 8000 Kilogramm wiegen sollten, zirkuliren zu lassen.

Wenn die Gesellschaft, ungeachtet vorstehender Verfügung, untheilbare Massen von mehr als 5000 Kilogramm Schwere befördert, oder außer den Lokomotiven noch andere Fuhrwerke, welche sammt der Ladung mehr als 8000 Kilogramm wiegen, zirkuliren läßt, so soll sie während wenigstens drei Monaten Jedermann, der die nämliche Anforderung stellen würde, die gleichen Erleichterungen gewähren. Die im vorstehenden Tarif festgesetzten Frachtpreise sind nicht anwendbar

- 1) auf Lebensmittel und Gegenstände, welche im Tarif nicht besonders bezeichnet sind, und welche bei einem Umfang von weniger als einem Kubikmeter nicht zweihundert Kilogramm wiegen;
- 2) auf Gold und Silber, sowol in Barren als geprägt oder verarbeitet, auf mit Gold oder Silber plattirte Waaren, auf Quecksilber und Platina, so wie auf Juwelen, Edelsteine und andere Kostbarkeiten;

3) und im Allgemeinen auf alle Pakete, Kisten oder Gepäköbergewichte, welche einzeln nicht das Gewicht von 50 Kilogramm erreichen; wenn jedoch diese Pakete, Kisten oder Gepäköbergewichte nicht zu Sendungen gehören, welche im Ganzen mehr als 50 Kilogramm wiegen, von einem und demselben Aufgeber an eine und dieselbe Person adressirt werden, und, obschon einzeln verpackt, in die nämliche Klasse gehören, wie z. B. Zucker, Kaffee u. s. w.

Für die obbezeichneten drei Klassen sollen die Transportpreise jährlich durch die Verwaltung, auf den Vorschlag der Gesellschaft, festgesetzt werden.

Ein ähnlicher Tarif, welcher der Regierung zur Genehmigung vorzulegen ist, soll auch die Preise für die Beförderung der Reisenden und ihres Gepäkes nach den Bahnhöfen festsetzen.

Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Art. 23. Für den Transport von Getralbe jeder Art ist vom gegenwärtigen Zeitpunkte an festgestellt, daß der Frachtpreis um 5 Centimen per Tonne und per Kilometer jedes Mal ermäßigt werden soll, sobald der Mittelpreis für das Korn im Kanton Neuenburg auf zwei und zwanzig Franken steigt, und dieß durch die Regierung der Gesellschaft zur Kenntniß gebracht worden ist.

Art. 24. Für Waarentransporte mit Personenschwindigkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Art. 25. Die Gesellschaft behält sich vor, für den Transportdienst besondere Reglemente aufzustellen, welche der Genehmigung der Regierung unterlegt werden sollen.

Die Waaren, welche der Eisenbahnverwaltung zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern. Die im Tarif festgesetzten Taxen begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Ablieferung der Gegenstände in die Wohnung der Empfänger wird die Gesellschaft an den Hauptstationen die nöthigen Vorkehrungen treffen; der Tarif für die hiefür zu beziehenden Taxen ist der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung erhalten; die Tarifänderungen sollen mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten bekannt gemacht werden.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung mindestens 3 Monate für die Personen und 1 Jahr für die Waaren in Kraft bleiben.

Diese Bestimmung findet indessen keine Anwendung mit Hinsicht auf Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen, welche bei besondern Anlässen gestattet werden sollten.

Art. 27. Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch Extrazüge zu befördern.

Art. 28. Es soll, ohne jedoch die Privatkonkurrenz auszuschließen, der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es zweckdienlich erachtet, vermittelt Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf 3 Stunden seitab gelegenen Ortschaften zu

sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs vom 28. Nov. 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 29. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Kantonspolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Art. 30. Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten, welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten. Dieselben leisten der betreffenden Staatspolizeibehörde für die treue und gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten ein Handgelübde.

Art. 31. Die Regierung wird, mit Vorbehalt der durch die Bundesbehörden zu erlassenden Gesetze, für Aufstellung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahnen, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Zuwiderhandelnde sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 32. Die Konzessionäre beanspruchen den Genuß der gesetzlichen Bestimmungen, welche die zollfreie Einfuhr aller für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erforderlichen Gegenstände gestatten; wogegen sie erklären, dem Bundesgesetze vom 28. Juli 1852 in allen Beziehungen nachkommen zu wollen.

Art. 33. Die Regierung des Kantons Neuenburg verpflichtet sich, den Eisenbahnunternehmern die für die

Arbeiten erforderlichen Quantitäten Pulver zu dem von der Bundesregierung festgesetzten gewöhnlichen Preise zu liefern.

Art. 34. Falls Konzessionen noch für andere Verlängerungen oder Zweigbahnen als die der Gebirge bewilligt werden sollten, so hat die Gesellschaft, bei gleichen Bedingungen, den Vorzug vor andern Bewerbern.

Art. 35. Die Gesellschaft, als solche, soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zugehör und Betriebsmaterial nicht in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut dem Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

Art. 36. Zur Sicherung der Erfüllung sämmtlicher durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verpflichtungen hat die Gesellschaft, dreißig Tage nach der Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde, in Werthpapieren oder in baar eine Kaution von Fr. 200,000 zu hinterlegen.

Im letztern Falle ist diese Summe zu 3 % von der Regierung zu verzinsen.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurück gegeben werden, sobald sie nachweist, das Dreifache des Betrages

derselben für Erd- und Kunstbauten verausgabt zu haben.

Neuenburg, den acht und zwanzigsten November ein tausend acht hundert drei und fünfzig.

In meinem Namen, in dem des Hrn. Beslay, meines Associé, und im Namen des Hrn. Henri de Pourtalès-Gorgier, als Bevollmächtigter der Herren Morris, Merrett, Lelièvre und Komp.

**Besnard.**

Durch den Staatsrath, unter Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rathes und unter der Bedingung genehmigt, daß Hr. Besnard die Vollmacht der Herren Morris, Merret, Lelièvre und Komp. in London zu Gunsten des Hrn. Henri de Pourtalès-Gorgier bringe.

Neuenburg, den 29. November 1853.

Im Namen des Staatsrathes,  
Der Präsident:

**Viaget.**

Der Sekretär-Adjunkt:  
**George Guillaume.**

---

Der Große Rath der Republik und des  
Kantons Neuenburg,

nach Einsicht eines Berichtes des Staatsrathes über ein im Namen der Herren Besnard und Beslay in Paris, und Merret, Morris, Lelièvre und Komp. in London gestelltes Konzessionsgesuch;

nach Einsicht der Uebereinkunft zwischen der Regierung von Neuenburg und den Gesuchstellern, welche Uebereinkunft 36 Artikel enthält, und durch den Präsidenten und den Sekretär des Staatsrathes einerseits, durch den Hrn. Besnard sowol für sich selbst als im Namen des Hrn. Beslay und des Hrn. Henri de Pourtalès = Gorgier als Mandatar der Herren Morris, Merret, Lelièvre und Komp. andererseits unterzeichnet worden,

beschließt:

Art. 1. Obgenannte Uebereinkunft wird genehmigt.

Art. 2. Diese Genehmigung ist jedoch nicht rechtsgiltig, bevor Herr Besnard, welcher allein und als Bevollmächtigter des Hrn. von Pourtalès unterzeichnete, der Regierung von Neuenburg eine regelmäßige Vollmacht der HH. Morris, Merrett, Lelièvre und Komp. zu Gunsten des Hrn. Pourtalès, der sich als deren Mandatar angibt, vorgewiesen haben wird.

Neuenburg, den 29. November 1853.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

**Ed. Robert-Theurer.**

Die Sekretäre:

**A. Aug. Dardel,**

**Gonzalve Petitpierre.**

---

Der Staatsrath erklärt, daß die durch obigen Beschluß verlangte Vollmacht eingelangt sei, und daß der

Große Rath vom Empfang derselben in seiner Sitzung vom 16. Dezember 1853 Vormerkung genommen habe.

Neuenburg, den 16. Dezember 1853.

Im Namen des Staatsrathes,

Der Präsident:

**Viaget.**

Der Sekretär-Adjunkt:

**George Guillaume.**

## Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Verrières-Eisenbahn im Kanton Neuenburg.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 30. Dez. 1853.)

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Ansicht einer durch den Großen Rath des Kantons Neuenburg am 29. November 1853 an die Herren Beslay, Besnard, Morris, Merret, Velièvre und Comp. ertheilten Konzession für eine Eisenbahn von der französischen Gränze bei Verrières nach Neuenburg und an die bernische Kantonsgränze bei der Ziehl, und einer Zweigbahn an die waadtländische Gränze bei Baumarcus, so wie eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Art. 35, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht, und Art. 28 über Postverbindungen und Omnibusdienste, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Artikel 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertag, 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 Eisenbahn von Verrières bis Neuenburg und an die Ziehl, so wie die Zweigbahn bis Baumarcus, für deren Herstellung der Große Rath des Kantons Neuenburg am 29. November 1853 an die Herren Beslay, Besnard, Morris, Merret, Lelièvre und Comp. die Konzession ertheilt hat, in so weit sie wirklich erstellt worden ist, vom jeweiligen Inhaber 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 jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf 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 zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre

ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, 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 Reservecfond 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 darüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen 10 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an, ist auf der oben bezeichneten Bahn von Verrières nach Neuenburg und an die Ziehl, und auf der Zweigbahn nach Baumarcus, der Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung

daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonate 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Im Besondern soll die Bestimmung des Art. 3 des Gesetzes vom 28. Heumonate 1853 in Bezug auf zollfreie Einfuhr der Eisenbahnmaterialien durch Art. 32 der Konzession keine weitere Ausdehnung erhalten, und

eben so soll auch durch Art. 33 der Konzession den eidgenössischen Vorschriften über Verkauf von Schießpulver kein Eintrag geschehen.

Ferner sollen den Rechten der Bundesversammlung, welche ihr nach Art. 17 des Gesetzes vom 28. Heumonate 1852 in Bezug auf Konzessionirung von sich aus zustehen durch Art. 34 der Konzession nicht vorgegriffen werden.

Gegenüber dem Art. 30 über besondere strafrechtliche Bestimmungen, betreffend die Beschädigung der Eisenbahnen und die Störung ihres Betriebes, werden die wirklich bestehenden und noch zu erlassenden strafrechtlichen Bestimmungen der Eidgenossenschaft ausdrücklich vorbehalten.

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

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 30. Dezember 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Maeff.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schieß.**

## U e b e r e i n f u n f t

zwischen

dem Stände Neuenburg und der Zentralkommission  
der Eisenbahn durch den industriellen Jura.

(Vom 23. November 1853.)

---

Artikel 1. Der Große Rath des Kantons Neuenburg ermächtigt die Gesellschaft der Eisenbahn durch den industriellen Jura, und diese letztere verpflichtet sich, als Bestandtheil genannter Bahn und in Verlängerung der Linie Besançon-Brenets, eine Eisenbahn von Les Brenets über Voche und La Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Les Convers, und von da durch das St. Immerthal in die Seelandebene zu bauen.

Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, sie sei denn durch die Regierung des Kantons Neuenburg dazu ermächtigt worden.

Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die konzessionsirte Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen, und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wol organisirtem und ununterbrochenem Betrieb erhalten.

Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wol eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der Linie durch den industriellen Jura eintreten zu lassen.

Art. 3. Die Gesellschaft, als solche, hat ihr Domizil in La Chaux-de-Fonds. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten an gerechnet, längstens jedoch vom 1. Januar 1859 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern nicht vorher von dem im Art. 36 beschriebenen Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung, so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahn.

Die Befugniß für die Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforder-

lichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;

- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens 12 Monate nach der von der Bundesversammlung erfolgten Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten der Bahn auf dem neuenburgischen Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Art. 7. Die Eisenbahn soll binnen fünf Jahren, vom Tage der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen.

Art. 8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf neuenburgischem Gebiet zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der Bahnhöfe und die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit den zuständigen Ortsbehörden Platz zu greifen.

Zur Verwendung bei den Bau- und sonstigen Arbeiten der Bahn sollen die kantonsangehörigen Arbeiter vorzugsweise Berücksichtigung finden.

Art. 9. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge, und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Gemeinden weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen kann.

Art. 10. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen, welche die Bahn durchkreuzen müssen, von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärtshäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, reparirt werden müssen, so hat die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung.

Wenn solche Reparaturen als nothwendig sich erweisen, so können dieselben, so weit sie die Bahn berühren, nur unter der Leitung der Bahningenieurs vorgenommen werden. Dießfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung entsprechen.

Art. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

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

Art. 12. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Eisenbahn nur einspurig anzulegen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 12.)

Art. 14. Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im Art. 11 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken sich erstrecken sollten.

Art. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit kontradiktorischer Beiziehung der betreffenden Gemeindsbehörden aufnehmen, und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderen Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesraths und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

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

Art. 16. Die Bahn, sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehör, soll stets in gutem, volle Sicherheit darbietenden Zustand erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämtliche Einrichtungen der Bahn kann jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

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

Art. 17. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das nämliche gilt für die Konstruktion der Wägen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind.

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitz gepolstert, und mit Glacé geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacé geschlossen.

Dritte Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Sollte die Einführung einer vierten Wagenklasse als ein Bedürfniß sich erweisen, so kann dieselbe jeweilen durch die Regierung gestattet werden.

Die Wägen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

Art. 18. Die Gesellschaft ist verpflichtet, wenigstens zwei tägliche Kommunikationen für Reisende zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wägen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

Art. 19. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

## T a r i f.

Personen.	per Kilometer.	per Stunde.
Wagen erster Klasse	Fr. 0,104.	Fr. 0,50.
„ zweiter „	„ 0,073.	„ 0,35.
„ dritter „	„ 0,052.	„ 0,25.

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zur regelmäßigen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während wenigstens drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

Vieh.	per Kilometer.	per Stunde.
Pferde und Maultiere, v. Stük	Fr. 0,167.	Fr. 0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, „ „	0,083.	„ 0,40.
Kälber, Schweine u. Hunde „ „	0,031.	„ 0,15.
Schafe und Ziegen . . „ „	0,021.	„ 0,10.

Für die Ladung ganzer Transportwägen soll eine angemessene Ermäßigung der obigen Taxen stattfinden.

W a a r e n. Für Waaren sind 4 Klassen aufzustellen. wovon die erste (oberste Klasse) nicht über Fr. 0,167 per Tonne und per Kilometer (Fr. 0,04 per Stunde und per Zentner), und die niedrigste nicht über Fr. 0,104 per Tonne und per Kilometer (Fr. 0,025 per Stunde und per Zentner) bezahlen soll.

F u h r w e r k e. Fuhrwerke jeder Art bezahlen von Fr. 0,25 bis Fr. 0,32 per Stük und per Kilometer (Fr. 1,20 bis Fr. 1,536 per Stük und per Stunde).

Art. 20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von Fr. 0,333 per Tonne und per Kilometer

(Fr. 0,08 per Zentner und per Stunde). Das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, das sie bei sich tragen, bezahlt Fr. 0,50 per Tonne und per Kilometer (Fr. 0,12 per Zentner und per Stunde).

Bieh und Wägen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, bezahlen eine um 40 Prozent erhöhte Taxe über die gewöhnliche hinaus (Art. 19).

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer Fr. 0,0083 (Fr. 0,04 per Stunde) zu bezahlen sind.

Als Minimum des Gewichts werden 25 Kilogramm ( $\frac{1}{2}$  Zentner), — des Werthes 500 Franken, — und der Entfernung 2 Kilometer ( $\frac{1}{2}$  Stunde) berechnet. Bruchtheile eines Kilometers ( $\frac{1}{2}$  Stunde) gelten für einen ganzen Kilometer.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes darf nicht unter Fr. 0,40 betragen.

Sendungen bis zu 25 Kilogramm (50 Pfund) sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf 25 Kilogramm (50 Pfund), welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen befördert werden, sind frachtfrei; das Uebergewicht, (was nämlich über 25 Kilogramm (50 Pfund) hinausgeht) bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 21. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn 10 Prozent übersteigt, so sollen die vorstehenden Taxen einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

Wenn der Reinertrag des Unternehmens hingegen 5 Prozent nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, im Einverständniß mit der Regierung, den obigen Tarif hinreichend zu erhöhen.

Art. 22. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens das Maß von 24 Kilometern (fünf Wegstunden) in einer Zeiteinheit betragen. Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen inner der nächsten zweimal 24 Stunden nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt bewilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Art. 23. Die Waaren, welche der Eisenbahnverwaltung zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Taren begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen, und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taren der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung vorzulegen für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen.

Art. 24. Die Taren sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 25. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren in Kraft bleiben.

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

Art. 26. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Eben so ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten, unentgeltlich zu übernehmen.

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 3.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Der Gesellschaft ist, ohne Ausschluß der Privatkonkurrenz, gestattet, wo sie es für zweckmäßig erachtet, ver-

mittelfst Omnibusdiensten, die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Ortschaften bis auf eine Entfernung von höchstens 15 Kilometer (3 Stunden) von der Eisenbahn zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs vom 28. Wintermonat 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

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

Art. 28. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten ;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größeren Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu

lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Drath und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. •

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 5.)

Art. 29. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber, unter Genehmigung der Regierung, die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauernden Bahnbeamten, welche vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde entlassen werden.

Zur Sicherung des Bezugs der eidgenössischen Zölle wird die Bahnverwaltung, im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden, die geeigneten Vorkehrungen treffen.

Art. 30. Die Regierung wird, vorbehalten der von den Bundesbehörden auszugehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Allfällig entstehende Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionserteilung für eine Zweigbahn, zur Verbindung des Seelandes über das Ruz- oder das Traverserthal mit der Linie durch den industriellen Jura, soll der Gesellschaft für die Eisenbahn durch den industriellen Jura, bei gleichen Bedingungen, stets der Vorzug vor andern Bewerbern zugesichert sein.

Art. 32. Die Gesellschaft, als solche, soll für die Bahn selbst, nebst Bahnhöfen, Zugehör und Betriebsmaterial, weder in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit derselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit, wie alle übrigen Bürger oder Einwohner.

Art. 33. Dem Bundesrathe ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach

dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einfluß derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb 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 Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft

(Bundesbeschuß vom 17. August 1852, Art. 1.)

Art. 34. Außer den Lokomotivführern und Maschinenisten, welche das Bundesgesetz vom Militärdienste befreit, sind, sind mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

Art. 35. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cofe, die vom Ausland bezogen werden und für die Eisenbahn durch den industriellen Jura bestimmt sind, sind vom eidgenössischen Eingangszoll befreit.

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

Diese Bestimmung findet jedoch einsweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 3.)

Art. 36. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45.,

60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

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

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

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 37. 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 Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen zu bezahlen.

Im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre soll der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages bezahlt werden, 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.  
(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 38. Die vorstehend (Art. 36) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen, deren Gebiet die Eisenbahn durch den industriellen Jura durchziehen wird, in ihrer Gesamtheit vorbehalten, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Aufstellung eines Schiedsgerichts, gelten sämtliche Bestimmungen der Art. 36 und 37.

Art. 39. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konjessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesell-

schaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 40. Für die Erfüllung sämmtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten hinterlegt die Gesellschaft, acht Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde, eine Kaution im Betrag von 25,000 Franken, welche in Werthpapieren oder in baar bestehen sollen. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3% durch die Regierung zu verzinsen. Diese Kaution soll der Gesellschaft zurück gegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn auf neuenburgischem Gebiete verausgabt zu haben.

Art. 41. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten, oder später während des Baues oder des Betriebs der Bahn durch den industriellen Jura, andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzession enthält, so sollen solche auch für den Kanton Neuenburg und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

Chaux-de-Fonds, den ein und dreißigsten Oktober ein tausend acht hundert drei und fünfzig.

Im Namen der Zentralkommission:

Der Verwaltungsrath,

Der Präsident:

**F. Courvoisier**, Großrathsmitglied.

Der Vizepräsident:

**E. Wisse Ducommun-Sandoz**.

Der Sekretär-Adjunkt:

**J. Racine-Verrot**.

Vom Staatsrathe unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath genehmigt.

Neuenburg, den 12. November 1853.

Im Namen des Staatsrathes,

Der Präsident:

**Piaget.**

Der Sekretär-Adjunkt:

**George Guillaume.**

Vorstehende, aus ein und vierzig Artikeln bestehende Konzession ist vom Großen Rathe in seiner heutigen Sitzung ratifizirt worden.

Neuenburg, den 23. November 1853.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

**Ed. Robert-Theurer.**

Der Sekretär:

**Ch. Aug. Dardel.**

## Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahn durch den industriellen Jura.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 30. Dez. 1853.)

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Neuenburg am 23. November 1853 an die Centralcommission der Eisenbahn durch den industriellen Jura, nämlich von Les Brenets nach Voce, Chaur-de-fonds, dem St. Immerthal und in die Ebene des Seelandes ertheilten Konzession,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession mit Ausnahme des Art. 34, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht, und Art. 26, Lemma 4 über Postverbindungen und Omnibusdienst, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Artikel 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Er-

trage 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 Eisenbahn durch den industriellen Jura, nämlich von Les Brenets, nach Yverdon, Chaux-de-fonds, dem St. Immerthal und in die Ebene des Seelandes, für deren Herstellung der Große Rath des Kantons Neuenburg sub 23. November 1853 der Eisenbahngesellschaft für den industriellen Jura die Konzession erteilt hat, in so weit sie wirklich erstellt worden ist, vom jeweiligen Inhaber, 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 jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rücklauf 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 zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird.

Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte, je einen der Vorgeschlagenen 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 Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen 12 Monaten, vom Datum gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind die Erarbeiten

auf der Eisenbahn von Les Brenets bis in das Seeland zu beginnen und zugleich genügender Ausweis zu leisten über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Heumonath 1852, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Gegenüber dem Art. 30 über besondere strafrechtliche Bestimmungen, betreffend die Beschädigung der Eisenbahnen und die Störung ihres Betriebes, werden die wirklich bestehenden und noch zu erlassenden strafrechtlichen Bestimmungen der Eidgenossenschaft ausdrücklich vorbehalten.

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

Also den gesetzgebenden Rätthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 30. Dezember 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Raef.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiff.**

## **Konzessionsakt für den Bau einer Eisenbahn im Kanton Neuenburg. (Vom 16. Dezember 1853.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1854
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.01.1854
Date	
Data	
Seite	163-207
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 322

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.