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

Konzeptionsakt

für

die Eisenbahn von Bruntrut nach Delle.

(Vom 18. Mai 1865.)

Das Komite der Eisenbahn Bruntrut-Delle,

etabliert in Bruntrut und mit Delegation ad hoc niedergesetzt von der Bürger- und der Einwohnergemeinde der Stadt Bruntrut laut Protokollen vom 19. und 25. März. 1865;

Handelnd für die besagten Gemeinden und in ihrem Namen;

Mit Rücksicht:

auf den beschlossenen und in der Ausführung begriffenen Bau einer Eisenbahnsektion am rechten Ufer des Allan (modo Allaine et Halle) auf französischem Gebiet zwischen Montbéliard und Delle, bestimmt für die industriellen Bedürfnisse dieser Zone;

auf die ökonomischen: landwirthschaftlichen und gewerblichen Interessen des Bezirks Bruntrut, welche sich an dieses Unternehmen knüpfen und die eine Verlängerung dieser Eisenbahn von Delle nach Bruntrut erheischen;

auf die günstige Stimmung der Land- und Stadtgemeinden des Bezirks Bruntrut, welche sich organisiren, um die ökonomische Zukunft der Eisenbahn von Bruntrut nach Delle, ihrer einzigen Verkehrsader, durch eine Zinsengarantie von 4-4½ % zu sichern;

auf die unverkennbare Wichtigkeit und die Dringlichkeit, die gegenwärtigen Umstände zur Verwirklichung einer Unternehmung zu benutzen,

welche einer der hauptsächlichsten und berechtigtesten Zielpunkte unserer Gegend schon seit Langem war und noch ist;

auf den Umstand, daß die Vorstudien für die projektirte Linie Bruntrut-Delle vollendet sind; daß eine Rentabilitätsberechnung ihre Zukunft sichert; daß eine Konzession dieser Linie bereits am 22. Juli und 1. Dezember 1856 von der Kantons- und der Bundesbehörde erteilt wurde, und daß, wenn man diese Konzession erköschen ließ, dieß seinen Grund lediglich in der frühern Ungewißheit in Bezug auf die Verbindung von Delle mit einer andern Linie hatte, welche Ungewißheit nun vollständig gehoben ist, wie aus dem kaiserlichen Dekret vom 20. November 1864 erhellt; —

erlaubt sich, an die Regierung und durch deren Vermittlung an die Oberbehörden des Kantons und der Eidgenossenschaft, das Gesuch um Ertheilung der nachstehenden Konzession zu richten:

Art. 1. Es wird dem Komite für die Eisenbahn Bruntrut-Delle, handelnd für und Namens der Bürger- und der Einwohnergemeinde von Bruntrut, — oder der von demselben bezeichneten Gesellschaft die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bruntrut bis an die französische Grenze bei Delle durch den Thalweg der Allaine.

Diese Konzession ist an die folgenden Bedingungen geknüpft:

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

Art. 3. Die Gesellschaft, als solche, hat ihr Domizil in Bruntrut, dem Hauptorte des Bezirks.

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 des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn (bis zu ihrem im Art. 1 bezeichneten Endpunkten) an gerechnet, spätestens jedoch vom 1. Mai 1867 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, insofern nicht vorher von dem im Art. 34 vorgesehenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 5. Die Erstellung der Eisenbahn, welche den Gegenstand der vorliegenden Konzession bildet, gilt als ein gemeinnütziges Werk, weshalb die Gesellschaft in alle Rechte eingesetzt wird, welche die Geseze und Verordnungen der Direktion der öffentlichen Bauten des Staates einräumen.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreechten findet seine Anwendung auf die Erbauung und den Unterhalt dieser Bahn.

Die Befugniß der Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanpruchen, erstreckt sich:

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien sowohl für die Bahn als für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als: Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Bahnwärterhäuser, Wasserreservoirs und Vorrathsmagazine;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege und Wasserleitungen, wozu die Gesellschaft in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes angehalten werden mag.

Art. 6. Die Gesellschaft hat spätestens 18 Monate nach der von der Bundesversammlung zu ertheilenden Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten der Bahn zu beginnen und zugleich dem Regierungsrathe den Ausweis zu leisten, daß sie die zur Ausführung des Unternehmens nöthigen Geldmittel besitze; widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Art. 7. Die Eisenbahn soll binnen 4 Jahren, vom Tage der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, vollendet und dem regelmäßigen Betrieb übergeben werden.

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

Art. 8. Die Bauarbeiten dürfen nicht begonnen werden, bevor die Gesellschaft die Bauplane der Regierung zur Genehmigung vorgelegt hat, und sie darf von diesen Planen nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung abweichen.

Zur Verwendung bei den Bau- und sonstigen Arbeiten der Bahn sollen die landesangehörigen 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, Abzuggräben, 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 darf. Die Pläne zu diesen Arbeiten müssen dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden. Ueber die Noth-

wendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs die Regierung ohne Weiterziehung.

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 Beeinträchtigung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnhaupthäusern 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 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 erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, damit 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 Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine, hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfriednen, sowie alle diejenigen Vorkehrungen treffen, welche von der Regierung 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, gehören dem Naturalienkabinet des Gymnasiums in Brunntrut.

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

Art. 13. Sie hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. (Art. 12 des Eisenbahngesetzes).

Art. 14. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben noch in Betrieb gesetzt werden, bevor die Regierung, auf den Bericht ihrer Delegirten, die förmliche Bewilligung dazu ertheilt haben wird.

Art 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit Beziehung der Interessirten aufnehmen, und zugleich im Einverständniß mit

Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Bauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebmaterials ausfertigen lassen.

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

In das letztere sind auch die vom Regierungsrathe genehmigten 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 Zustand erhalten werden, und die Regierung kann denselben jederzeit untersuchen lassen, sowie von sich aus auf Kosten der Gesellschaft die nöthigen Sicherheitsmaßregeln treffen.

Art. 17. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Bedingungen der Sicherheit entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wägen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze 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.

Art. 18. Die Gesellschaft verpflichtet sich, wenigstens zwei tägliche Kommunikationen für Reisende zu unterhalten. Diese Personenzüge sollen mit einer hinreichenden Anzahl Wägen der drei Klassen versehen sein, und bei allen Stationen anhalten.

Art. 19. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Personen- und Waarentransport gestattet:

Carif.

	P e r s o n e n .	
	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

Tage eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zur regelmäßigen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während wenigstens drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Vieh.

	Per Kilometer.	Per Stunde.
Pferde und Maulthiere, vom Stük .	Fr. 0,167.	Fr. 0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, " . . "	0,083.	" 0,40.
Kälber, Schweine und Hunde } " . . "	0,031.	" 0,15.
Schafe und Ziegen }		

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

Waaren.

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) bezahlet soll.

Fuhrwerke.

Fuhrwerke jeder Art bezahlet von Fr. 0,25 bis Fr. 0,32 per Kilometer (Fr. 1. 20 bis Fr. 1,336 per Stunde).

Art. 20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlet 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, bezahlet Fr. 0,50 per Tonne und per Kilometer (Fr. 0,12 per Zentner und per Stunde).

Vieh und Wägen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, bezahlet 40 Prozent mehr als die gewöhnliche Taxe. (Art. 19).

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

Das Minimum ist: beim Gewicht 25 Kilogramm ($\frac{1}{2}$ Zentner); vom Werth Fr. 500, und in Bezug auf Entfernung 2 Kilometer ($\frac{1}{2}$ Stunde). Bruchtheile von 1 Kilometer ($\frac{1}{2}$ Stunde) gelten für ein volles Ganzes.

Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes darf nicht weniger als Fr. 0,40 betragen.

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

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf 25 Kilogramm (50 Pfund), welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen beför-

vert werden, sind frachtfrei; das Uebergewicht bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 21. Wenn während drei auf einander folgenden Jahren der Reinertrag der Eisenbahn 10 Prozent übersteigt, so sollen die vorstehenden Taxen einer Revision und verhältnismäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

Art. 22. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens so sein, daß 30 Kilometer (6 Wegstunden) in einer Zeitstunde zurückgelegt werden.

Waarentransporte zur niedrigeren Taxe sollen innert der nächsten zweimal 24 Stunden nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn aber der Versender einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt bewilligt werden.

Für Gilgut soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, insofern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für den Transportdienst spezifizierte 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 Taxen 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 Tarife der dafür zu erhebenden Taxen der Genehmigung der Regierung zu unterstellen.

Ein ebenfalls der Regierung zur Genehmigung vorzulegender Tarif wird die Taxe für den Transport der Reisenden und ihres Gepäkes von und nach den Bahnhöfen festsetzen.

Art. 24. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Für den Transport von Getreide soll der Preis auf 5 Centimen per Tonne und per Kilometer ($0,01\frac{1}{2}$ per Zentner und per Stunde) ermäßigt werden, sobald im Kanton Bern der Mittelpreis eines Hektoliters Korn 22 Fr. erreicht (Fr. 33 das Immi) und der Gesellschaft hievon seitens der Regierung Anzeige gemacht wird.

Art. 25. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörig veröffentlicht werden, Tarifänderungen mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Tagen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung mindestens drei Monate für die Reisenden 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 hat sich an den das Postregal beschlagenden Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 zu halten; wogegen sie aber das Recht erlangt, Omnibusdienste und Verbindungen zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Ortschaften bis auf eine Entfernung von 15 Kilometern (3 Wegstunden) von der Eisenbahn zu errichten, mit Inanspruchnahme der im Art. 14 des Regulativs vom 28. Wintermonats 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Ermäßigung der Konzessionsgebühr.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, sowie 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 Kriegsmunition 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 Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen und andern dazu gehörenden Gebäuden steht der Gesellschaft zu. Den öffentlichen Behörden ist jedoch der freie Eintritt gestattet, falls es sich um Erhaltung der Ordnung handelt. Reglemente, die von der Regierung genehmigt sein müssen, werden den Dienst ordnen, und es haben die Polizeiangestellten und Bahnwärter einen Eid abzulegen.

Art. 29. 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. - Derselben steht es frei, vertragmäßige Vereinbarungen zu treffen in Bezug auf den Bau, den gemeinsamen Betrieb, oder die Verpachtung, sowie den Anschluß ihrer Linie; welche Uebereinkommen jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterstellen sind.

Art. 30. Die Gesellschaft, als solche, soll für die Bahn selbst, nebst Bahnhöfen, Zubehör 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. Die Angestellten, welche im Kanton wohnen, sowie Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Art. 31. Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche das Bundesgesetz vom Militärdienste befreit, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

Art. 32. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven, die vom Ausland bezogen werden und für die Eisenbahn Bruntrut-Valle bestimmt sind, sind vom eidgenössischen Eingangszoll befreit.

Den schweizerischen Fabriken, welche die genannten Gegenstände liefern, wird der eidgenössische Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung. (Bundesgesetz vom 28. Heumonath 1852, Art. 3.)

Art. 33. Sollten Konzessionen für die Verlängerung der Eisenbahnstrecke erteilt werden, so hat die Gesellschaft, bei übrigens gleichen Bedingungen, jederzeit den Vorzug vor jeder andern Gesellschaft. Im Falle von Streitigkeiten hat der Regierungsrath darüber zu entscheiden.

Art. 34. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt allem 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 Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat. (Art. 4.)

Falls eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden könnte, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. (Art. 39.)

Art. 35. 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, 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 schiedsgerichtlich auszutragen. (Art. 39).

Art. 36. Alle Bundesgesetze sollen auf das Unternehmen ihre volle Anwendung finden, insoweit die vorliegende Konzession nicht ausdrücklich etwas Gegentheiliges statuiert.

Art. 37. Die konzessionirte Gesellschaft darf sich mit keinem andern Unternehmen fusioniren, oder die konzessionirte Eisenbahnlinie an eine andere Gesellschaft abtreten, ohne hiefür vom Großen Rathe ermächtigt worden zu sein.

Art. 38. Für die Erfüllung sämtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag stipulirten Verbindlichkeiten hat das Komite, im Namen der zu konstituierenden Gesellschaft, 6 Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde, eine Kaution im Betrage von 25,000 Franken und zwar in baar oder in Werthpapieren zu hinterlegen. Im erstern Falle ist die Summe durch die Regierung zu 3% zu verzinsen.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurückerstattet werden, sobald sie nachweist, das Vierfache des Betrages derselben für die Anlage der Bahn vorausgakt zu haben.

Art. 39. Alle Streitigkeiten, welche in Hinsicht der Klauseln, Lasten und Bedingungen dieser Konzession entstehen könnten, werden durch ein Schiedsgericht endgültig entschieden.

Dieses Gericht 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.

Bruntrut, den 18. Mai 1865.

Namens der Bürger- und der Einwohnergemeinde
von Bruntrut:

J. B. Carraz,
Ver., Ingenieur.
P. Girardin.

J. Choffat.
X. Kohler, Professor.
C. Braichet.

Die Einwohnerversammlung von Bruntrut, in ihrer heutigen Sitzung, und in Ausführung ihrer Protokolle und Beschlüsse vom 25. Mai 1865, genehmigt und ratifizirt hiermit unverändert, der Form und dem Inhalte nach, das vorstehende, für und Namens derselben von ihrem obgenannten Komite gestellte Konzessionsbegehren.

Gegeben in Bruntrut, in der Sitzung, den 25. Mai 1865.

Der Präsident:

J. Vigon.

Der Gerichtschreiber:

X. Laederer.

Die General-Bürgerversammlung der Stadt Bruntrut, in ihrer heutigen Sitzung, den 25. Mai 1865; in Ausführung ihres Protokolles und ihres Beschlusses vom 19. März abhin, erklärt, daß sie das beiliegende Konzessionsbegehren und den vorstehenden Konzessionsakt, wie sie für und Namens derselben von ihrem Komite formulirt wurden, unverändert, der Form und dem Inhalte nach, genehmigt und ratifizirt.

Gegeben in der Sitzung zu Bruntrut, den 25. Mai 1865.

Der Präsident der Versammlungen:

(L. S.)

L. Béhaug.

Der Sekretär:

J. Jollat.

Der Große Rath des Kantons Bern,

Nach Prüfung obiger Konzession, welche von der Einwohner- und der Bürgergemeinde von Bruntrut durch das Organ eines Komite von sechs Mitgliedern zu dem Zwecke nachgesucht wurde, um dieselbe, mit Vorbehalt der staatlichen Genehmigung, einer erst noch zu bildenden Aktiengesellschaft zu übertragen;

In der Absicht, einerseits nichts zu versäumen, um dem Bezirk Bruntrut möglichst bald zu der Wohlthat einer Schienenverbindung zu verhelfen und ihm dieselbe zu sichern; andererseits aber die Erstellung einer

direkten Eisenbahnlinie zwischen Bern, Biel und Bruntrut nicht durch die Form der Konzessionen zu Gunsten der verschiedenen Theile des Jura-Nezes zu erschweren;

Auf den Vorschlag der Eisenbahndirektion und der ad hoc niedergesetzten Spezialkommission,

b e s c h l i e ß t :

Vorstehende, von den Gemeinden von Bruntrut nachgesuchte Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bruntrut an die Kantonsgrenze, zwischen Boncourt und Delle, wird unter den nachbezeichneten Bedingungen erteilt:

1. Der Staat Bern ist berechtigt, sich im Schooße der Verwaltung des Unternehmens in geeigneter Weise vertreten zu lassen.
2. Die Eisenbahnverwaltung hat, im Einverständniß mit den kompetenten Behörden, die nöthige Vorsorge zu treffen, um den Bezug des Ohngeldes zu sichern.
3. Der Staat reservirt sich, im Interesse der Erstellung eines jurassischen Eisenbahnnetzes, die folgenden Rechte:
 - a. die Anwendung der von den Behörden in Bezug auf das jurassische Nez aufzustellenden allgemeinen und besondern Bestimmungen, wosfern es für angemessen erachtet wird, auch auf die im Bezirk Bruntrut konzedirte Sektion auszudehnen;
 - b. diese Sektion jederzeit, nach einer sechsmonatlichen Auffündung, zurückzukaufen, sei es für eigene Rechnung, sei es für Rechnung einer Privatgesellschaft, der dann die Erstellung einer Eisenbahn nach Biel oder Basel überbunden würde.

Die Rückkaufsumme wird fixirt auf das 25fache des Reinergebnisses der fünf letzten Betriebsjahre, oder der sonstigen Dauer des Betriebs, falls die Linie noch nicht fünf Jahre lang betrieben wurde. Diese Summe darf jedoch, mit Vorbehalt einer besondern Uebereinkunft, nicht unter die Erstellungskosten herabsinken.

4. Die konzedirte Linie wird der Steuer unterworfen, sobald ihr Reinergebniß 5% erreicht.

Bern, den 3. Juni 1865.

(L. S.)

Namens des Großen Rathes,

Der Präsident:

Riggeler.

Der Staatschreiber:

M. v. Stürler.

Note. Die Bundesratifikation, vom 18. Juli 1865, findet sich in der Gesesammlung Band VIII, S. 466.

Konzessionsakt für die Eisenbahn von Puntrut nach Delle. (Vom 18. Mai 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.09.1865
Date	
Data	
Seite	501-512
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 884

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.