

D e k r e t

in

Abänderung des Art. 30 des Pflichtenheftes für die Konzession
der Freiburger Eisenbahn vom 12. November 1856.

(Vom 24. Mai 1866.)

Der Große Rath des Kantons Freiburg,

in Betracht, daß der im Art. 30 des Pflichtenheftes für die Eisenbahn Lausanne-Freiburg-Berner-Grenze vom 12. November 1856 aufgestellte Personentarif, so weit er freiburgisches Gebiet betrifft, in keinem Verhältnisse zu den Baukosten steht;

nach Einsicht des von der Verwaltung der Eisenbahn von Lausanne nach Bern und von Genf nach Berjoig an den Staatsrath gerichteten Gesuchs;

auf den Antrag des Staatsraths,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Der Art. 30 des vom 12. November 1856 datirten Pflichtenheftes für die Konzession der Eisenbahn auf Freiburger Gebiet wird, so weit er sich auf den Personentarif bezieht, wie folgt abgeändert:

Die Maxima des Personentarifs werden folgendermaßen festgesetzt:

Per Kopf und per Kilometer, oder $3333\frac{1}{3}$ eidg. Fuß:

I. Klasse	11 Rp.
Oder per Stunde zu 4800 Meter	55 "
II. Klasse	08 "
Oder per Stunde zu 4800 Meter	40 "
III. Klasse	06 "
Oder per Stunde zu 4800 Meter	30 "

Der Art. 36 des obbezeichneten Pflichtenheftes ist aufgehoben.

Art. 2. Alle andern Bestimmungen, sowol des Pflichtenheftes als der Konzession, bleiben aufrecht erhalten, insbesondere diejenigen des Art. 34, und es muß die Anwendung des neuen Tarifs vom Staatsrath genehmigt werden.

Art. 3. Gegenwärtiges Dekret tritt sofort mit seiner Promulgation in Kraft.

Gegeben im Großen Rathe zu Freiburg, den 24. Mai 1866.

Der Präsident:

P. Fracheboud.

Der erste Sekretär:

Ch. Biffaula.



Konzeßionsakt

für

die Eisenbahn von les Convers (Bernergrenze) bis
zum Bahnhof des Jura industriel.

(Vom 22. März 1866.)

Nachdem die in gesetzlicher-Weise einberufenen Einwohner- und Bürgergemeinden von Renan, Sonvillier, St. Imier und Billeret unterm 14. August 1865

- 1) zusammen einen Beitrag von 800,000 Franken für den Bau einer Eisenbahn von les Convers nach St. Imier votirt, und
- 2) beschlossen haben, jede ihren Rath mit der Ernennung von Delegirten im Verhältniß der votirten Summen zu beauftragen;

haben die Einwohner- und Bürgergemeinderäthe diese Ernennungen vorgenommen, und ist ein provisorischer Verwaltungsrath für die Eisenbahn Convers-St. Imier aufgestellt worden, der sich am 7. September 1865 als Großes Komite und als Vollziehungskomitee konstituirte;

In Betracht, daß die technischen Vorprojektstudien, wie sie seiner Zeit, vor dem Bau der Eisenbahn des Jura industriel von Convers, Neuenburger Gebiet, gegen St. Imier, vorgenommen und im Jahr 1864 vom Staate Bern und den oberen Thalgemeinden revidirt und vervollständigt wurden, nunmehr hinreichen, um auf dieselben mit annähernder Gewißheit den Betrag der Kosten der projektirten Eisenbahn, sowie einen Ertrag basiren zu können, welcher die Lebensfähigkeit der Bahn sichert und ein befriedigendes finanzielles Ergebniß derselben in Aussicht stellt;

In Betracht, daß bereits am 27. Juni 1857 von den Großen Räten von Neuenburg und Bern die Konzeßion für eine Eisenbahn durch das St. Zimmerthal ertheilt wurde, deren Nichtausführung lediglich dem Baue der Eisenbahn des Jura industriel von les Convers gegen Neuenburg, statt gegen Biel durch das St. Zimmerthal, zuzuschreiben ist;

im Hinblick auf den von den Generalversammlungen der Einwohner- und Bürgergemeinden von Renan, Sonvillier, St. Imier und Billeret opferfreudig votirten finanziellen Beitrag von 800,000 Franken;

Aus diesen Gründen

kommt das Große Komite der Eisenbahn durch das St. Immerthal, handelnd durch die Mitglieder seines, durch Beschluß vom 7. September abhin für Gegenwärtiges speziell delegirten Vollziehungskomitees, bei den kantonalen Oberbehörden von Neuenburg und durch deren Vermittlung bei den kompetenten Bundesbehörden, mit dem Gesuche ein um Ertheilung nachfolgender

Konzeßion:

Art. 1. Dem Großen Komite, zusammengesetzt aus den Delegirten der Einwohner- und Bürgergemeinderäthen der Gemeinden Villeret, St. Imier, Sonvillier und Renan, wird die Konzeßion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von los Convers, Berner Grenze, bis zum Bahnhofe des Jura industriel, ertheilt.

Art. 2. Die Verwalter und Direktoren dieser Gesellschaft müssen der Mehrzahl nach Schweizer sein, die in der Schweiz domicilirt sind.

Art. 3. Die Gesellschaft ist gehalten, gegenwärtige Konzeßion auf dem Wege des Rückkaufs jederzeit, nach einer sechs Monate vorher erfolgten Aufkündigung, dem Staate Bern oder einer soliden Gesellschaft abzutreten, wenn der Staat Bern oder diese Gesellschaft es übernimmt, das jurassische Eisenbahnez, wie es in seiner Gesamtheit, nach den vom Staate Bern im Jahr 1864 angeordneten Studien, projektirt ist, sofort auszuführen; in welchem Falle der Konzeßionär den gegenwärtigen Konzeßionären oder den obgenannten Gemeindeforporationen sofort zu vergüten hat: alle Kosten der ergänzenden und der definitiven Studien; den Werth der von Privaten und Gemeinden unentgeltlich abgetretenen, oder durch Vertrag oder Expropriation erworbenen Grundstücke; den Werth der Gebäude, der Bahn, des Betriebmaterials, der Vorräthe aller Art, mit einem Worte alles dessen, was zur Eisenbahn und ihren Accessorien gehört.

Die Rückkaufsumme wird fixirt auf das 25fache des Reinertrages der fünf letzten Betriebsjahre, oder der sonstigen Dauer des Betriebs, falls die Linie noch nicht so lange betrieben sein wird; darf jedoch, wenn nicht vertragsmäßig etwas Anderes festgesetzt wird, nicht unter den Gesamtbetrag der Erstellungskosten herabsinken.

Sollten die Parteien sich über die Bedingungen dieser Uebertragung und den Verlauf der obgedachten Vergütungen nicht verständigen können, so wird das im nachfolgenden Art. 41 erwähnte Gericht über die dahergigen Anstände unweiterzuglich absprechen.

Art. 4. Die Gesellschaft hat als solche ihren Sitz in St. Imier zu nehmen und darf denselben ohne Ermächtigung des Regierungsraths von Bern nicht anderswohin verlegen.

Art. 5. Die hier konzedirte Eisenbahn ist kunstgerecht und in der von den Bundesgesetzen vorgeschriebenen Bahnbreite anzulegen. Sofort nach ihrer Herstellung ist sie in regelmäßigen und gut organisierten Betrieb zu setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in diesem Zustande zu erhalten. Zu diesem Behufe sind die Bauten — übrigens mit der strengsten Sparsamkeit — nach dem System, in den Dimensionen und mit den Sicherheitsvorkehrungen und Vervollkommnungen auszuführen, wie sie gegenwärtig bei solchen Arbeiten in Anwendung kommen. Allfällig weiter auftauchende Verbesserungen im schweizerischen oder ausländischen Eisenbahnwesen sollen auch hier nach Möglichkeit angebracht werden, insbesondere was die Beschleunigung und die Sicherheit des Dienstes betrifft.

Tannene Querschwellen, die nach dem Systeme Boucherie behandelt sind, dürfen verwendet werden; dagegen sind bei Krümmungen mit weniger als 300 Meter Radius, sowie für die Weichen- und Kreuzungs-Einfassungen (*cadres d'aiguilles et de croisements*) nur eichene Schwellen gestattet.

Art. 6. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Eisenbahn auf Risiko der Gesellschaft wird auf neun und neunzig Jahre festgesetzt, von der Eröffnung und dem wirklichen Betriebe der ganzen Linie, jedoch spätestens vom 1. Januar 1868 an gerechnet.

Nach Verfluß dieser Periode ist die Konzession durch eine dannzumal zu treffende Uebereinkunft zu erneuern, wofern das in den Artikeln 3, 36 und 37 vorgesehene Rückkaufsrecht nicht zur Anwendung gebracht sein wird.

Art. 7. Der Bau der hiemit konzedirten Eisenbahn wird als ein gemeinnütziges Werk erklärt, und es werden demnach der Gesellschaft alle Rechte eingeräumt, welche die Verordnungen und Gesetze der Verwaltung selbst, für die Staatsbauten verleihen.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über Expropriation, sowie die Eisenbahngesetze vom 28. Juli 1852 und vom 19. Juli 1854, sind auf die Erstellung und den Unterhalt auch dieser Bahn anzuwenden.

Das Recht der Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

1. Auf den erforderlichen Boden zum Bau und Unterhalt der Eisenbahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie zu den allfällig nothwendigen Bahnkreuzungen und Modifikationen.

2. Auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien sowohl für die Bahn als für die herzustellen den Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplätzen.

3. Auf den erforderlichen Boden für Bauten wie: Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe, Stationen, Baracken, Wasserreservoirs, Vorrathsmagazine zc.

4. Auf Anlegung und Abänderungen von Straßen, Wegen und Wasserleitungen, wozu die Gesellschaft in Folge des Bahnbaues und gemäß den Vorschriften gegenwärtiger Konzession angehalten werden sollte.

Art. 8. Die Konzessionäre haben sich allen Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnung vom 9. August 1854, sowie den allfällig weiter von der Bundesbehörde zur Sicherung der technischen Einheit der schweizerischen Eisenbahnen zu erlassenden Vorschriften zu unterziehen.

Art. 9. Spätestens 18 Monate nach der Ratifikation gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung hat die Verwaltung die Erdarbeiten der Bahn auf Neuenburger Gebiet zu beginnen, und gleichzeitig über den Besitz der zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Geldmittel zuhanden des über die Annehmbarkeit derselben absprechenden Staatsrathes auszuweisen, widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Konzession als verwirkt angesehen wird.

Art. 10. Die konzedirte Linie ist spätestens innert vier Jahren, vom Tage der Ratifikation vorliegender Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, zu vollenden und in regelmäßigen Betrieb zu setzen. Wird dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so setzt der Neuenburger Große Rath unter Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessen scheinenden Endtermin fest.

Art. 11. Die Bauarbeiten dürfen nicht begonnen werden, bevor die definitiven Ausführungspläne der Genehmigung des Staatsrathes unterstellt worden sind. Spätere Abweichungen von den genehmigten Plänen sind nur so weit gestattet, als die zweckmäßig erachteten Modifikationen von der nämlichen Behörde für die betreffende Strecke auf Neuenburger Gebiet gutgeheißen werden.

Bei den verschiedenen Arbeiten der Linie sind vorzugsweise schweizerische Arbeiter zu verwenden.

Art. 12. Ueberall, wo der Bau der Eisenbahn Uebergänge, Durchfahrten unter der Bahn und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Durchlässen, Flüssen, Kanälen, Bächen, Abzugsgräben, Wasserleitungen (aqueducs et cours d'eau), Mälen, Steinbrüchen, Brunnen- oder Gasröhren nöthig macht, fallen alle daherigen Unkosten den Konzessionären oder der bauausführenden Gesellschaft auf, so daß den Eigenthümern und allen anderweitigen Personen oder Gemeinden, denen der Unterhalt obliegt, aus diesen Aenderungen kein Schaden, resp. keine größere Last erwachsen soll. Wo die Nothwendigkeit derartiger Arbeiten bestritten wird, entscheidet der Staatsrath umweiterzüglich.

Art. 13. Werden nach der Erstellung der Bahn vom Staat oder von Gemeinden Straßen, Wege, Brunnen- oder Gasleitungen, welche dieselbe kreuzen, angelegt, so hat die Gesellschaft keinen Anspruch auf Entschädigung wegen Beeinträchtigung ihres Eigenthums. Sie allein hat auch alle Kosten des Baues neuer Bahnwarthäuser und der Anstellung von Bahnwärtern zu tragen, wo jene Modifikationen hiezu nöthigen.

Der Staat und die Gemeinden werden alle erforderlichen Vorkehrungen treffen, damit diese Arbeiten für den Bau und Betrieb der Eisenbahn kein Hinderniß und für deren Verwaltung keine Kosten verursachen.

Werden an Straßen, Wegen, Wässerungswerken, Brunnen- oder Gasleitungen, welche die Eisenbahn kreuzen, Ausbesserungen nothwendig, so kann die Bahnverwaltung von den Eigenthümern keine Entschädigung auf Grund allfälliger Unterbrechungen im Dienste durch diese Arbeiten, ansprechen.

Die Nothwendigkeit solcher Reparaturen ist nöthigenfalls durch unweiterzüglichen Entscheid des Staatsrathes (Art. 12) festzustellen; dieselben können an Punkten, welche die Eisenbahn berühren, nur unter der Leitung der Bahningenieure ausgeführt werden. Daherigen Begehren hat die Bahnverwaltung beförderlichst zu entsprechen.

Art. 14. Während des Baues haben die Konzeßionäre alle erforderlichen Anstalten zu treffen, damit der Verkehr auf den Straßen und sonstigen Verbindungswegen nicht unterbrochen und Gebäude wie Grundstücke möglichst wenig beschädigt werden. Unvermeidliche Beschädigungen sind von ihnen zu vergüten.

Provisorische Straßen und Brücken, welche der Verkehr nothwendig macht, sind vorher vom Kantonsingenieur zu besichtigen und gutzuheißen.

Überall wo die öffentliche Sicherheit es erheischt, sind auf Kosten der Bahnunternehmung Abschließungen (barrières et clôtures) herzustellen; hiebei sind die Anforderungen der Staatsoberbehörden maßgebend. Alle Barrieren müssen sich nach Außen öffnen.

Art. 15. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als: Fossilien, Petrefakten, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden sollten, fallen den Naturalienkabinetten des Kantons Neuenburg eigenthümlich anheim.

Art. 16. Die Konzeßionäre behalten sich eine bloß einspurige Anlegung der Bahn vor. Sie sind nicht verpflichtet, ein eigenes Betriebsmaterial zu haben. Auch können sie die ganze ihnen konzedirte Linie verpachten.

Art. 17. Die Eröffnung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn kann erst erfolgen, nachdem der Staatsrath, gestützt auf eine günstig lautende Expertise, hiezu die förmliche Zustimmung für die auf Neuenburger Gebiet befindliche Strecke ertheilt hat.

Art. 18. Nach Vollendung der Bahn wird, auf Kosten der Koncessionäre und unter Begrüßung der theilhaftigen Gemeinden und Eigenthümer, ein vollständiger Grenz- und Katastralsplan der Bahn aufgenommen.

Ueberdies ist, mit Beziehung der Delegirten der Bundes- und Kantonsbehörden, eine Beschreibung der ausgeführten Brücken, Uebergänge und anderer Bauwerke, sowie ein Inventar des gesammten Betriebsmaterials zu fertigen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Herstellung der Bahn und des Betriebsmaterials beizufügen ist, sollen in das bundesrathliche und in das Kantons-Archiv niedergelegt werden. In dieses letztere sind auch die definitiven Gesellschaftsstatuten zu deponiren.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Aenderungen im Baue der Eisenbahn sind in diesen Dokumenten jeweilen nachzutragen.

Art. 19. Die Eisenbahn nebst Zugehör, sowohl Bewegliches als Unbewegliches, sollen stetsfort in gutem, volle Sicherheit gewährenden Zustande erhalten werden.

Der Staatsrath kann dieselbe jederzeit besichtigen lassen und bei wahrgenommener Nachlässigkeit auf Seite der Bahnverwaltung, von sich aus, und zwar auf Kosten der letztern, die erforderlichen Vorkehrungen treffen.

Art. 20. Die auf dieser Bahn verwendeten Lokomotiven müssen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Anforderungen entsprechen, die man an solche Maschinen stellt.

Das Nämliche gilt von den Wägen für Reisende. Dieselben müssen sämmtlich gedeckt und in folgenden drei Klassen vertreten sein:

- I. Garnirt, mit gepolsterten Rücken und Sizen; mit Glacé geschlossen.
- II. Mit gepolsterten Sizen; mit Glacé geschlossen.
- III. Mit ungepolsterten Sizen; mit Fensterscheiben geschlossen.

Art. 21. Der Bahnverwaltung liegt ob, wenigstens drei tägliche Kommunikationen zwischen den Endpunkten der Bahnlinie zu unterhalten.

Jeder Personenzug muß bei allen Stationen anhalten und so weit mit Wagen aller Klassen versehen sein, daß alle zuströmenden Reisenden mitfahren können.

Art. 22. Als Kompensation für die mit der Ausführung der hier konzedirten Bahn verbundenen Auslagen gestattet der Große Rath die Anwendung folgender

Carife:

A. Personen.

Per Person und per Kilometer.		Per Person und per Schweizerstunde.
I. Klasse Fr. 0. 15		Fr. 0.720
II. " " 0. 11		" 0.528
III. " " 0. 08		" 0.384

Uebrigens sind die Konzessionäre ermächtigt, eine Einschreibgebühr von 5 Centimes per Passagier zu beziehen.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Klassen die Hälfte obiger Taxen.

Das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches sie bei sich tragen und das nicht mehr als 10 Kilogramm (20 Pfd.) wiegen darf, bezahlt eine Taxe von 50 Centimes per Tonne und per Kilometer (12 Cent. per Zentner und per Stunde).

B. Vieh.

	Per Stük und per Kilometer.	Per Stük und per Schweizerstunde.
Pferde und Maulthiere	Fr. 0. 18	Fr. 0.90
Stiere, Ochsen und Kühe	" 0. 12	" 0.60
Kälber, Hunde und Schweine	" 0. 06	" 0.30
Hämmel, Lämmer, Schafe, Ziegen	" 0. 04	" 0.20

Bei Heerden, welche eine ganze Wagenladung ausmachen, sollen die Taxen angemessen ermäßigt werden.

C. Waaren.

Die Taxe für den Transport von Waaren darf den Betrag von 40 Centimes per Tonne und per Kilometer (10 Cent. per Zentner und per Stunde) nicht übersteigen. Sendungen von Geld, Uhrenmacherwaaren und andern Kostbarkeiten mit deklarirtem Werth zahlen eine Transportgebühr von Fr. 0.008 per 1000 Franken und per Kilometer (Fr. 0. 04 per tausend Franken und per Stunde).

D. Fuhrwerke.

Fuhrwerke aller Art bezahlen 25 bis 33 Centimes per Kilometer (Fr. 1. 20 bis Fr. 1.536 per Stunde).

Außer den oben festgesetzten Tagen für die Beförderung von Gepäc, Vieh, Waaren und Fuhrwerken, sind die Konzeßionäre im Weitern ermächtigt, eine Einschreibgebühr zu beziehen, welche durch die der Genehmigung des Staatsrathes unterstellten Reglemente bestimmt wird.

Wird das Auf- und Abladen von den Konzeßionären selbst besorgt, so beziehen sie eine diesfällige Besorgungsgebühr, welche per Stück Vieh oder per Fuhrwerk und per Operation den Betrag von einem Franken, und per Zentner Waare und per Operation 5 Centimes (Fr. 1 per Tonne) nicht übersteigen darf.

Art. 23. Waaren aller Art, welche mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden müssen, bezahlen eine Tage von 48 Centimes per Tonne und per Kilometer (12 Cent. per Zentner und per Stunde).

Vieh und Fuhrwerke, welche mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden, bezahlen 40 % über die gewöhnliche Tage (Art. 22).

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). Bei Bruchtheilen von 1 Kilometer kommt die volle Tage zur Anwendung.

Das Minimum der Transporttage eines Gegenstandes kann nicht unter 40 Centimes herabgehen.

Sendungen von 25 Kilogramm ($\frac{1}{2}$ Zentner) gelten stets als Gilgut.

Traglasten von landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche 50 Pfund nicht übersteigen und die mit ihren Trägern reisen, sind frachtfrei. Das Uebergewicht bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 24. Wenn während drei auf einander folgenden Jahren der Reinertrag der Eisenbahn 10 Prozent übersteigt, so sollen die vorstehenden Tagen einer Revision und verhältnißmäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

Erreicht der Reinertrag der Unternehmung dagegen nicht 5 Prozent, so bleibt es den Konzeßionären vorbehalten, obigen Tarif so weit zu erhöhen, als zur Erzielung dieser Rente erforderlich ist.

Art. 25. Die Züge müssen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometer (6 Wegstunden) per Stunde fahren, wosern das Gefäll nicht $\frac{20}{1000}$ übersteigt.

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

Gilgut soll mit dem ersten Personenzug abgehen, wosern es eine Stunde vor Abgang desselben aufgegeben wurde und die zur Verladung erforderliche Zeit vorhanden ist. ◊

Die Konzeßionäre behalten sich vor, über den Transportdienst detailirte Reglemente aufzustellen, welche der Guttheilung des Staatsrathes unterliegen.

Art. 26. Die Waaren, welche der Eisenbahnverwaltung zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Taxen betreffen 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 des Staatsrathes zu unterstellen.

Ein ebenfalls dem Staatsrath zu unterbreitender Tarif wird die Tage für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks von und nach den Bahnhöfen festsetzen.

Art. 27. Die Taxen sollen überall und für Jedermann die nämlichen sein. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vortheil einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 28. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll veröffentlicht werden, und zwar Tarifänderungen 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 Reisenden und ein Jahr für die Waaren in Kraft bleiben. Diese Bestimmung findet indessen keine Anwendung auf Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

Art. 29. Die Konzeßionäre haben sich an den das Postregal beschlagenden Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852 zu halten, gegen die Berechtigung, zwischen den Stationen und den bis auf 15 Kilometer (3 Stunden) abseits der Eisenbahn gelegenen Ortshaften Omnibuskurse und Kommunikationen, und zwar mit Inanspruchnahme der im Regulativ über die Ertheilung von Postkonzessionen vom 28. November 1851 *) vorgesehenen Reduktion der Konzeßionsgebühr, zu unterhalten.

Art. 30. Die Konzeßionäre verpflichten sich, auf Requisition der zuständigen Militärstelle Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, durch die ordentlichen Bahnzüge um die Hälfte der niedrigsten Taxe zu befördern.

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Bd. II, Seite 604 (Art. 14).

Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, sowie das Materielle derselben, sind unter den nämlichen Bedingungen und nöthigenfalls durch Extrazüge zu befördern.

Jedoch hat die Eidgenossenschaft oder der betreffende Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsvorkehrungen für den Transport von Pulver und Kriegsmunition veranlaßt werden, selbst zu tragen und für allen daherigen Schaden zu haften, außer wo derselbe durch die Bahnverwaltung oder ihre Angestellten verschuldet ist.

Art. 31. Die innere Polizei auf der Bahn, in den Bahnhöfen und andern zum Bahnbetrieb bestimmten Gebäuden steht den KonzeSSIONÄREN zu. Doch ist der Staatsgewalt der Zutritt zu denselben behufs Aufrechthaltung der Ordnung offen. Dieser Polizeidienst wird durch Reglemente, die vom Staatsrath zu genehmigen sind, näher geordnet. Die Polizeiangestellten und Bahnwärter sind zu beeidigen.

Art. 32. Die KonzeSSIONÄRE sind verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in möglichst zweckdienlicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Denselben steht es frei, vertragsmäßige 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. 33. Der konzeSSIONIRTEN Gesellschaft als solcher können sowohl für die Bahn, als die Bahnhöfe, das Betriebsmaterial und andere Zugehör, kantonale oder Gemeindesteuern erst dann auferlegt werden, wenn ihr Reinertrag 5 Prozent erreicht.

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

Die im Kanton Neuenburg wohnenden Angestellten sind gleich den andern Kantonseingewohnern steuerpflichtig; ebenso die Gebäude und Liegenschaften, welche außerhalb des Bahnkörpers liegen.

Art. 34. 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. 35. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven, die vom Ausland bezogen werden und für die Eisenbahn Convers-St. Imier 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. Juli 1852, Art. 3.)*

Art. 36. 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 Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, nachdem er der Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus seine Absicht zum Rückkauf notifizirt haben wird.

Falls eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden könnte, wird die letztere durch das in Art. 41 erwähnte Schiedsgericht bestimmt.

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 beim Rückkauf im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages bezahlt werden, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle unter das ursprüngliche Anlagekapital herabsinken darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind die 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, wann immer 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.

*) Gesetzsammlung III, S. 170. — Vergleiche die Bundesbeschlüsse vom 19. Juli 1854 (IV, 248) und vom 9. Juli 1864 (VIII, 94).

Anstände, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen. (Art. 41.)

Art. 38. Alle Bundesgesetze sollen auf das Unternehmen ihre volle Anwendung finden, insoweit die vorliegende Konzession nicht ausdrücklich etwas Gegentheiliges statuirt.

Art. 39. Die konzessionirte Gesellschaft darf sich mit einem andern Unternehmen fusioniren oder die konzessionirte Eisenbahnlinie an eine andere Gesellschaft abtreten.

Art. 40. Als Gewähr für die Erfüllung der durch gegenwärtige Konzession stipulirten Verbindlichkeiten hat das Komite, im Namen der zu konstituierenden Gesellschaft, 6 Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesversammlung, bei der vom Staatsrath zu bezeichnenden Kasse eine Kaution im Betrage von 5000 Franken und zwar in baar oder in Werthpapieren zu hinterlegen. Im erstern Falle wird die Summe zu 4% verzinnt.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurückerstattet werden, sobald sie nachweist, daß Vierfache des Betrages derselben auf die Anlage der Linie Convers-St. Jmmer verwendet zu haben.

Art. 41. Alle Anstände, welche in Hinsicht der Klauseln, Lasten und Bedingungen dieser Konzession entstehen könnten, werden endgültig durch ein Schiedsgericht 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 Wahl des Obmanns nicht vereinigen, so erfolgt von Seite des Bundesgerichts ein Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorge schlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

St. Jmmer, den 19. Oktober 1865.

Im Namen des Großen Komite's
(prov. Verwaltungsrath)
der Eisenbahn des St. Jmmerthales:
Sein Vollziehungskomite,
Der Präsident:
A. Girard.
Der Sekretär:
Charmillot, Notar.

Das Große Komite (provisorischer Verwaltungsrath) der Eisenbahn durch das St. Immerthal hat in seiner Sitzung vom 19. Oktober 1865 vorstehendes Konzessionsgesuch, wie es für und in seinem Namen von dem obgenannten Vollziehungskomite gestellt wurde, unbedingt genehmigt und ratifizirt.

Für getreuen Protokollauszug,

Der Präsident:

A. Girard.

Der Sekretär:

Charmillot, Notar.

Genehmigt vom Staatsrath, mit den Vorbehalten laut seinem heutigen Berichte.

Neuenburg, den 19. März 1866.

Im Namen des Staatsraths,

Der Präsident:

Henri Touchon.

Der Sekretär:

George Guillaume.

Der Große Rath

des

Freistaats und Kantons Neuenburg,

Nach Einsicht eines Berichtes des Staatsraths auf ein Konzessionsbegehren von Seite des Großen Komite (provisorischer Verwaltungsrath) der Eisenbahn durch das St. Immerthal,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Die obenwähnte Konzession ist unter der Bedingung ertheilt, daß die Gesellschaft Domizil im Kanton Neuenburg wähle und sich der Gerichtsbarkeit der Neuenburger Gerichte für jeden Anstand, welcher aus dem Bau oder Betrieb der genannten Linie entstehen könnte, unterziehe.

Art. 2. Die Gesellschaft hat den Gesetzen und Verordnungen des Kantons über die Eisenbahnpolizei nachzuleben.

Neuenburg, den 22. März 1866.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

Mf. Dubois.

Einer der Sekretäre:

A. Guhot-Lupold.

Note. Vorliegende Konzession wurde von der Bundesversammlung unterm 21. Juli 1866 genehmigt (siehe Gesetzesammlung Bb. VIII, S. 881).

**Dekret in Abänderung des Art. 30 des Pflichtenheftes für die Konzession der Freiburger
Eisenbahn vom 12. November 1856. (Vom 24. Mai 1866.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1866
Date	
Data	
Seite	836-851
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 255

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.