

Schweizerisches B u n d e s b l a t t.

Jahrgang VII. Band II.

N^{ro.} 58.

Montag, den 31. Dezember 1855.

Man abonnirt ausschließlich beim nächst gelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1855 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei 4 Franken. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Konzeptionsakt

für

den Bau einer Eisenbahn zwischen Neuenburg und
La Chaux-de-Fonds.

(Vom 20. Weinmonat 1855.)

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

- 1) eine Eisenbahn, welche sich von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg durch das Ruz-Thal hinziehen und die Zweigbahn bilden soll, die im Art. 31, Alinea 3, der Konzeption für die Eisenbahn durch den industriellen Jura erwähnt ist; *)
- 2) eine Verlängerung dieser Linie von Neuenburg bis an die bernische Gränze, nämlich in der Richtung gegen Landeron oder in der Richtung gegen Murten oder Laupen, zwischen Thielle und la Maison-Rouge.

*) Siehe die Eisenbahnaktenammlung, II. Theil, Seite 200, und Bundesblatt v. J. 1854, Band I, Seite 198.

Falls die Gesellschaft die letztere Richtung wählen sollte, so darf sie ihren Uebergangspunkt an die Gränze erst dann festsetzen, wenn sie die Konzessionäre der Linie Verrières-Thielle ersucht hat, den Punkt von la Thielle daselbst festzusetzen, wo sie auf das bernische Gebiet auszumünden gedenken.

Art. 2. Die Konzession wird der neuenburgischen Juraeisenbahngesellschaft ertheilt. Dieselbe kann ohne die besondere Einwilligung des Großen Rathes weder abgetreten noch fusionirt werden, auf welche Art und unter welcher Form dieß auch geschehen möchte.

Der Große Rath behält sich gleichfalls die Ratifikation der Uebereinkommnisse vor, die getroffen werden könnten, falls die Juraeisenbahngesellschaft mit den Konzessionären der Verrières-Bahn sich verständigen sollte über die Ausführung und den Betrieb auf gemeinsame Kosten derjenigen Bahntheile, welche diesen gemeinsamen Bau und Betrieb gestatten.

Art. 3. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die konzessionirte Eisenbahn nach allen Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe nach vollendetem Bau in regelmäßigen und wohl organisirten Betrieb setzen, und darin während der ganzen Konzessionsdauer erhalten.

Zu diesem Ende wird sie es sich stets zur Pflicht machen, auf dieser Eisenbahn alle Verbesserungen anzubringen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohl organisirten Eisenbahnen des In- und Auslandes eingeführt werden.

Art. 4. Die Gesellschaft, als Société anonyme, hat ihren Sitz in La Chaux-de-Fonds.

Für dingliche Klagen ist sie vor den Gerichten desjenigen Ortes belangbar, wo der streitige Gegenstand liegt.

Art. 5. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Eisenbahn auf Gefahr und Risiko der Gesellschaft ist auf 99 unmittelbar nach einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebes der ganzen Linie an gerechnet, längstens jedoch vom 1. Januar 1860 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern nicht vorher von dem im Art. 37 vorgesehenen Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten findet seine Anwendung auf die Erbauung und den Unterhalt dieser Eisenbahn.

Das Recht der Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu verlangen, 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, Kiesel, Steinen und allen erforderlichen Materialen für die Bahn, so wie für die herzustellen den 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, Aufsicht- 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. 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens 12 Monate nach der von der Bundesversammlung erfolgten Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten der hier concedirten Bahn zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Art. 8. Die Eisenbahn soll binnen vier Jahren, vom Tage der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, auf ihrer ganzen Strecke 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. 9. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Sektionspläne 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 stattzufinden.

Im Fall eines Konfliktes hat der Staatsrath zu entscheiden, unter Vorbehalt jedoch des Rekurses an die kompetenten Behörden.

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

Art. 10. 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, Wasser- 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. 11. 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 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 der Leitung der Bahningenieurs vorgenommen werden. Dießfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung entsprechen.

Art. 12. 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.

Die Wasserquellen, welche bei Eröffnung unterirdischer Durchgänge zum Behuf der Eisenbahn aufgefunden werden könnten, bleiben das Eigenthum der Gesellschaft. Sie hat ebenfalls das ausschließliche Recht, während der ganzen Dauer der gegenwärtigen Konzession Bergwerke, welche beim Bau der Eisenbahn aufgefunden werden sollten, sich zu Nuze zu machen.

Art. 13. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Eisenbahn nur einspurig anzulegen.

Art. 14. 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. 15. 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 erteilt haben

wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im Art. 12 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken sich erstrecken sollten.

Art. 16. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen, und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderen Kunstbauten, so wie 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 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. 17. Die Bahn, sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehör, soll stets in gutem, volle Sicherheit darbietenden Zustand erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche 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 vorzuführen.

Art. 18. 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 Sitze gepolstert, und mit Glacén geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacén 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. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, wenigstens zwei tägliche Kommunikationen für Reisende zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel zu unterhalten.

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

Art. 20. Die Gesellschaft erklärt sich für Annahme des nachstehenden Tarifs:

T a r i f.

Personen.	per Kilometer.
Wagen erster Klasse	Fr. 0,10
„ zweiter „	„ 0,075
„ dritter „	„ 0,055

Kinder unter 10 Jahren bezahlen 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 Tare eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zur regelmäßigen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während wenigstens drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Bieh.

per Kilometer.

Pferde, Maulthiere, Ochsen, Kühe, Stiere und Zugthiere	vom Stück	Fr. 0,10
Kälber, Schweine und Hunde	" "	" 0,04
Schafe und Ziegen	" "	" 0,02

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

Waaren. Für Waaren sind 4 Klassen aufzustellen, wovon die erste (oberste Klasse) nicht über Fr. 0,18 per Tonne und per Kilometer, und die niedrigste nicht über Fr. 0,10 per Tonne und per Kilometer bezahlen soll.

Fuhrwerke. Fuhrwerke jeder Art bezahlen von Fr. 0,25 bis Fr. 0,32 per Stück und per Kilometer.

Art. 21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von Fr. 0,36 per Tonne und per Kilometer. Das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, das sie bei sich tragen, bezahlt Fr. 0,50 per Tonne und per Kilometer.

Bieh und Wägen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, bezahlen das Doppelte der im Tarif festgesetzten Taren. (Art. 20.)

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

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

Das Minimum der Transporttare 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 30 Kilogramm (60 Pfund), welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen befördert werden, sind frachtfrei; das Uebergewicht, (was nämlich über 30 Kilogramm (60 Pfund) hinausgeht) bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 22. Wenn der Reinertrag der Eisenbahn 10 Prozent übersteigt, so sollen die vorstehenden Taren 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. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens das Maß von 20 Kilometern (4 Wegstunden) in einer Zeitstunde 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 verhältnismäßiger 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. 34. 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 dafür tarifmäßig zu erhebenden Taxen 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. 25. 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.

Art. 26. 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. 27. 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 Postbüreau 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, vermittelst Omnibusdiensten, die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Dörfern 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. Wintermonath 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 28. 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 lezterwähnten Gegenstände, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten, verursacht werden sollte.

Art. 29. 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. 30. 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 betrauenden 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.

Art. 31. 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.

Art. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinsen ungleich gehalten werden dürfen.

Allfällig entstehende Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

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

Art. 33. 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. 34. 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 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 Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

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

Art. 35. 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. 36. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coks, die vom Ausland bezogen werden und für die hier konzedirte Eisenbahn oder Zweigbahn 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 einswelten nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

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

Art. 37. 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 jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hiervon 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 Dreivorschlag, 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. 38. 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 Reserverfond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

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

Art. 39. Die vorstehend (Art. 37) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Kanton Neuenburg vorbehalten, und zwar in dem Sinne, daß der Kanton zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfe, 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. 37 und 38.

Art. 40. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 37 vorgeschrieben ist.

Art. 41. Für die Erfüllung sämtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten hinterlegt die Gesellschaft, acht Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde, eine Kaution im Betrag von 100,000 Franken, welche in Werthpapieren oder in baar bestehen sollen. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinzen. Diese Kaution soll der Gesellschaft zurück gegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn, nämlich der Zweigbahn, für welche die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, verausgabt zu haben.

Ferner muß nach Art. 7 eine hinreichende Garantie für die vollständige Ausführung des Unternehmens geleistet werden. Der Große Rath behält sich vor, diese Garantie selbst zu prüfen und über ihre Hinlänglichkeit abzusprechen, unbeschadet jedoch der der Bundesversammlung zukommenden Befugnisse.

Art. 42. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten, oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn durch den industriellen Jura, andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzession enthält, so sollen solche auch für den Kanton

Neuenburg und speziell auf die Eisenbahn zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuchâtel ihre Anwendung finden.

Chaux-de-Fonds, den 20. Oktober 1855.

Im Namen des Verwaltungsrathes,
Der Präsident:

L. H. Ducommun-Sandoz.

Der Sekretär:

A. Lambelet.

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

Neuenburg, den 15. November 1855.

Im Namen des Staatsrathes,
Der Präsident:

Viaget.

Der Sekretär:

Aimé Humbert.

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

Neuenburg, den 23. November 1855.

Im Namen des Großen Rathes,
Der Präsident:

Ed. Robert-Theurer.

Die Sekretäre:

Louis Thiébaud.

Fréd. Loug.

**konzessionsakt für den Bau einer Eisenbahn zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds.
(Vom 20. Weinmonat 1855.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1855
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	58
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1855
Date	
Data	
Seite	703-721
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 798

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.