

# Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band I.

N<sup>ro</sup>. 6.

Samstag, den 5. Hornung 1853.

---

Man abonniert ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition inzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

---

## Uebereinkunft

zwischen

dem Kanton Bern und dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn, betreffend den Konzessions- und Pflichtenvertrag hinsichtlich des Baues und Betriebes von Eisenbahnen im Kanton Bern.

(Vom 24. November 1852.)

1. Die Regierung des Kantons Bern ermächtigt die Gesellschaft und diese letztere verpflichtet sich, als Bestandtheil der von ihr zu unternehmenden schweizerischen Centralbahn, und in Verlängerung der Linien Basel-Olden-Murgenthal, eine Eisenbahn von Murgenthal in der Richtung von Langenthal und Herzogenbuchsee, und von da einerseits bis zur solothurnischen Gränze gegen Solothurn, andererseits nach Wynigen, Burgdorf, Schönbühl, mit Ausmündung auf dem linken Ufer nach Bern, und von da bis an die südwestliche Gränze

des Kantons zur Anknüpfung an eine in dieser Richtung entgegenkommende Südwestbahn zu bauen.

Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, sie sei denn durch den Großen Rath des Kantons Bern dazu ermächtigt worden.

2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene 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, wohl 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 wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der schweizerischen Centralbahn eintreten zu lassen.

3. Die Gesellschaft, als solche hat ihr Domizil in Basel. Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Bern nimmt sie Domizil in der Stadt Bern, in deren letzteren Gerichtssprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist. Für dingliche Klagen gilt das Forum der belegenen Sache.

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 an und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach demnächstmaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern

nicht vorher von dem im Art. 39 beschriebenen Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht worden ist.

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 erforderlichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellen den Kommunikationen zwischen denselben 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 Pflichtenbestes die Gesellschaft gehalten werden mag.

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

Für die Fortsetzung der Bahn von Bern bis an die westliche Gränze ruht die Verpflichtung zur Ausführung,

bis die zu erwartende südwestliche Verlängerung (Art. 1) in Angriff genommen sein wird.

7. Die Eisenbahn von Murgenthal bis Bern und von Herzogenbuchsee an die solothurnische Gränze soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession 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.

8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf dießseitigem Territorium 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.

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 Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weitersziehung.

10. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, 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, Brunnleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, reparirt werden müßten, 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 betreffen, nur vorgenommen werden, unter Leitung der Bahningenieurs. Dießfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung zu entsprechen haben.

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. Uebershaupt 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, Mineralien, Münzen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

12. Die Bahn von Murgenthal bis Herzogenbuchsee soll mit zweispurigem Unterbau angelegt, vorläufig jedoch nur mit einem Geleise versehen werden.

Von Herzogenbuchsee bis Bern soll die Bodenerpropriation für die Anlage einer zweispurigen Bahn vorgenommen, der Unterbau einstweilen aber nur einspurig hergestellt werden dürfen.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebs es erfordern, die durchgehende Herstellung der zweispurigen Bahn zu verfügen.

Ueber eine dießfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen. Erkennt die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Herstellung der zweispurigen Bahn nicht an, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht nach Art. 40.

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. Juli 1852. Art. 12).

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 u. s. w. sich erstrecken sollten.

15. 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 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 Bundesraths und 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.

16. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sichern 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 Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzuzuführen.

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 Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind.

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, und mit Gläzen geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Gläzen 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 Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

18. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

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

## T a r i f.

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

Kinder unter zehn 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% auf obiger Tare eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere . . . .	Fr. 0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, vom Stük . . . .	„ 0,10.
Kälber, Schweine und Hunde . . . .	„ 0,15.
Schafe und Ziegen . . . .	„ 0,10.

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

## Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner bezahlen soll.

20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von Fr. 0,08 per Zentner und per Stunde, das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, Fr. 0,12 per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40% erhöhte Tare über die gewöhnliche (Art. 19).

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von Fr. 0,04 per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichts, resp. des Werths werden berechnet:  $\frac{1}{2}$  Zentner resp. 500 Franken; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

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

Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, mit den Personenzügen transportirt, in Begleitung der Träger sind frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

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

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

22. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation expedirt 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.

23. Die Waaren, welche der Eisenbahn 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.

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.

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 in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

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

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

27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen 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.

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. Juli 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. Juli 1852, Art. 5.)

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 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 Vergehen der besagten Behörde entlassen werden.

Zur Sicherung des Bezugs der Konsumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung, im Einverständnis mit den betreffenden Behörden, die geeigneten Vorkehrungen treffen.

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.

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.

Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

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

Im Fall der Konzessionsertheilung für Verlängerungen oder für Zweigbahnen soll der Centralbahngesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

Die Konzession für folgende Linien ist ihr zu den

Bedingungen des gegenwärtigen Aktes für die nächsten fünf Jahre von jetzt an zugesichert:

- a. Von Biel bis zur solothurnischen Gränze bei Grenchen;
- b. von Biel in südlicher Richtung zur Anknüpfung an die Herzogenbuchsee-Bernlinie oder an deren Verlängerung nach Westen;
- c. von Bern in der Richtung nach Westen nach Neuenburg oder gegen Murten;
- d. von Bern nach Thun.

In so fern während des vorbesagten Zeitraumes andere Bewerber um die Konzession einer oder mehrerer der gedachten Linien sich melden sollten, so hat die Centralbahngesellschaft binnen der Frist von sechs Monaten zu erklären, ob sie den Bau davon selbst übernehmen oder auf die ihr für die betreffende Linie zugesicherte Konzession verzichten wolle. Im ersteren Falle ist der Bau binnen sechs weitem Monaten in Angriff zu nehmen.

Für andere Bahnen in gleicher Richtung wie die im gegenwärtigen Akt konzessionirten, nämlich für Bahnen zwischen dem Jura und der im Art. 1 bestimmten Murgenthal-Bern-Laupenlinie, verpflichtet sich die Regierung während den nächsten dreißig Jahren an keine andere Gesellschaft eine Konzession zu ertheilen, eben so wenig den Bau oder den Betrieb davon selbst zu übernehmen.

32. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehöre 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.

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.

33. Dem Bundesrath 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 zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll. 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.)

34. Außern 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.

35. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coke, die für die Eisenbahn vom Ausland bezogen werden, 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 einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Bundeskonzession an ihre Anwendung.

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

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 Zeitpunkt 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 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

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

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 Reinertrags derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses

Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufs 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 Zubehörde 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

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

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

38. Die vorstehend (Art. 36) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich 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 Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung, gelten sämmtliche Bestimmungen der Art. 36 und 37.

39. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

40. Für die Erfüllung sämmtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten hinterlegt die Gesellschaft drei Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden eine Kaution im Betrag von 150,000 Franken, welche nach der Wahl der Gesellschaft in annehmbaren 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 zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn im Kanton Bern verausgabt zu haben.

41. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten, oder später während des Baues oder des Betriebs der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, sollen solche, mit Ausnahme der im Art. 12 enthaltenen Bestimmungen, auch für den hierseitigen Kanton und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

---

Der Große Rath des Kantons Bern hat der vorstehenden Uebereinkunft die Genehmigung erteilt, unter Hinzufügung nachfolgender zwei Vorbehalte:

- 1) Die Genehmigung findet statt unvorgreiflich der Frage, ob die schweizerische Centralbahngesellschaft oder allfällig in Folge Abtretung eine andere Gesellschaft das Unternehmen ausführen wird.
- 2) Sollte es der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn nicht gelingen, bis zum 1. Juni 1853 diejenigen Konzessionen zu erlangen, durch welche die Ausführung der zur Centralbahn gehörigen Linie Basel-Bern bedingt ist, so behält sich der Große Rath des Kantons Bern die Befugniß vor, von der erteilten Konzession zurück zu treten.

Gegeben in Bern, den 24. November 1852.

Namens des Großen Rathes des Kantons Bern:

Der Präsident,

**L. Kurz.**

Der Staatschreiber,

**M. v. Stürler.**

Namens des provisorischen Verwaltungsrathes  
der schweizerischen Centralbahngesellschaft:

Der Präsident,

**Geigh.**



## Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

### die Eisenbahnen im Kanton Bern.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 7. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Bern dem provisorischen Verwaltungsrathe der schweiz. Centralbahn ertheilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Murgenthal in der Richtung von Langenthal und Herzogenbuchsee, und von da einerseits bis zur solothurnischen Gränze gegen Solothurn, anderseits nach Wynigen, Burgdorf, Schönbühl, mit Ausmündung auf dem linken Ufer nach Bern, und von da bis an die südwestliche Gränze des Kantons, zur Anknüpfung an eine in dieser Richtung entgegenkommende Südwestbahn; ferner eventuell für die Linien

- a. von Biel bis zur solothurnischen Gränze bei Grenchen;
  - b. von Biel in südlicher Richtung zur Anknüpfung an die Herzogenbuchsee = Bernlinie oder an deren Verlängerung nach Westen;
  - c. von Bern in der Richtung nach Westen nach Neuenburg oder gegen Murten;
  - d. von Bern nach Thun,
- vom 24. November 1852,

und eines Berichtes und Antrags des Schweizerischen Bundesrathes ;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt :

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Art. 34, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Militärpflicht, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

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

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die 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 an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, 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 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 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde 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 Rückkauffumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und binnen 15 Monaten 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. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 31 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

---

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Januar 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes.

(Folgen die Unterschriften.)

---

## Konzeßionsakt

des

Standes Luzern an den provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn in Basel, zuhanden einer von ihm zu gründenden Aktiengesellschaft für den Eisenbahnbau von Luzern gegen Zofingen, als Fortsetzung der schweizerischen Centralbahn Basel-Olten.

(Vom 19. November 1852.)

Wir Präsident und Großer Rath des Kantons  
Luzern,

nach Einsicht des zwischen dem Regierungsrathe unter Vorbehalt unserer Ratifikation mit dem provisorischen Verwaltungsrathe der schweizerischen Centralbahn in Basel unterm 8. Weinmonat d. J. abgeschlossenen Konzeßionsvertrages für die Errichtung und den Betrieb einer Eisenbahn von der Kantonsgränze bei Zofingen bis nach Luzern, als eines Zweiges des von ihm projektierten Eisenbahnnetzes von Basel nach Olten und von da ostwärts gegen Zürich, westwärts nach Solothurn und Bern und südwärts nach Luzern;

und nach genommener Kenntniß von einer Erklärung des Herrn Nationalrath Achilles Bischoff von Basel, als

Delegirten des genannten Verwaltungsrathes, vom 17. dieses Monats, wodurch verschiedene Modifikationen in jenem Vertrage zugestanden worden;

auf den Antrag des Regierungsrathes und das Gutachten einer von Uns niedergesetzten Kommission;

beschließen:

Dem oben erwähnten Vertrage, in Verbindung mit den nachträglichen Zugeständnissen des Abgeordneten des provisorischen Verwaltungsrathes der schweizerischen Centralbahn in Basel, sei die hierseitige Genehmigung ertheilt und daher dem genannten Verwaltungsrathe zuhanden der von ihm zu gründenden Gesellschaft die verlangte Konzession unter folgenden Bedingungen zugesagt:

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine von der Stadt Basel ausgehende Eisenbahn zu bauen, welche in der Richtung nach Olten sich ziehen soll. Von Olten wird die Bahn ostwärts in der Richtung gegen Zürich, westwärts nach Solothurn und Bern, und südwärts in der Richtung über Zofingen bis nach Luzern gebaut werden; alles unter Voraussetzung der ebenfalls zu erlangenden Konzessionen der betreffenden übrigen Kantonsbehörden, so wie der Genehmigung der Bundesbehörde.

Die Bahnlinie im Innern des Kantons soll grundsätzlich nach dem vom schweizerischen Bundesrath und Herrn Stephenson begutachteten Plan einer Eisenbahn von Luzern über Wohlhausen gegen Zofingen gebaut werden.

Sollte in Folge der Nichterlangung der Konzession von Seite eines der übrigen Kantone, die Ausführung des vorgedachten Projectes theilweise verhindert werden,

so bleibt die gegenwärtige Konzession nichts desto weniger in Kraft.

Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene 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, wohl organisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten.

Zu diesem Zweck wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der schweizerischen Centralbahn eintreten zu lassen.

Art. 3. Die Gesellschaft als solche nimmt ihr Domizil in Basel.

Für im Kantone Luzern abzuschließende Verträge und Geschäfte jeder Art bestellt sie hierorts einen Bevollmächtigten, der Namens der Gesellschaft zu handeln befugt ist.

Für persönliche Klagen, die auf Vertrags- oder Beschädigungsverhältnisse im Kantone sich beziehen, ist sie im Gerichtskreise der Stadt Luzern belangbar.

Für dingliche Klagen gilt hingegen 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 an und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern nicht vorher von den im Art. 40 beschriebenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Art 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten“ 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 erforderlichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichtsz- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vor-rathstationen u. s. w.
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Konzessionsaktes die Gesellschaft gehalten werden mag.

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

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei deren nächstem Zusammentritte im Jänner 1853 einzuholen.

Art. 7. Die Eisenbahn, so weit sie das Gebiet des Kantons Luzern durchzieht, soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

Art. 8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf dießseitigem Territorium 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 der Regierung stattzufinden. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rathe das Entscheidungsrecht zu.

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

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, 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 können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Fall des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

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

Art. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche erforderlich sind, damit 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 auch 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 Bahnwärtterposten oder sonst, jetzt oder künftig von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Art. 12. Die Bahn durch das luzernische Gebiet darf vorläufig einspurig angelegt werden; der Gesellschaft ist jedoch für die ganze Konzessionsdauer das Recht gesichert, ohne Einholung einer neuen Bewilligung

gung, die Anlage auf eine zweispurige Bahn auszu-  
dehnen.

Die Gesellschaft ist zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dieß erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

Sollte die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Erstellung der doppelspurigen Bahn nicht anerkennen wollen, so hat ein Schiedsgericht (Art. 38) darüber zu entscheiden.

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. Juli 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 u. s. w. sich erstrecken sollten.

Art. 15. 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

anderer 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 Betriebs-einrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn, so wie die jeweilige Vermehrung des Betriebsinventars sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ihre Statuten ins hiesige Staatsarchiv niederlegen, und die Personen der Regierung anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmung übertragen wird.

Zur Besetzung von zwei Stellen im Verwaltungsrath während des Baues und der zwei zunächst darauf folgenden Jahre, steht der Regierung ein dreifaches, für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu.

Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion, der Kantonsregierung einzusenden.

Art. 17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Zustand erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden, und wenigstens einmal im Jahre hat eine solche Untersuchung zu regelmäßig wiederkehrender Periode zu geschehen.

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

Art. 18. Die Lokomotive sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

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

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

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine täglich wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

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

Art. 20. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f.		
Personen.		per Stunde.
Wagen I. Klasse . . . . .		Fr. 0,50
„ II. „ . . . . .		„ 0,35
„ III. „ . . . . .		„ 0,25
Bundesblatt. Jahrg. V. Bd. I.		20

Kinder unter zehn 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 % auf obiger Tare eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere, vom Stük . . . . .	Fr. 0,80
Ochsen, Kühe und Stiere . . . . .	" 0,40
Kälber, Schweine und Hunde . . . . .	" 0,15
Schafe und Ziegen . . . . .	" 0,10

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

#### Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wofür die höchste Tare nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

Art. 21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von Fr. 0,08 per Zentner und per Stunde; das Gepäk der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Hausgepäks, Fr. 0,12 per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche (Art. 20).

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von Fr. 0,04 per 1000 Fr. per Stunde.

Als Minimum des Gewichts resp. des Werths werden berechnet  $\frac{1}{2}$  Zentner, resp. 500 Fr., als Minimum der Distanz  $\frac{1}{2}$  Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

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

Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Art. 22. Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis zu 50 Pfund, mit Personenzügen transportirt in Begleitung der Träger, sind frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisendentransporte soll mindestens das Maß von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen.

Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten zwei Tagen 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. 24. Die Waaren, welche der Eisenbahn 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 ins 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 in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

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 Posttrans-

porte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgen. Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Art. 3.)

Art. 28. Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es zweckdienlich erachtet, vermittelt durch Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitabgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs über die Ertheilung von Postkonzessionen vom 28. November 1851 vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taren durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkörper im eidgenössischen Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Sedoch haben 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. 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 größern 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. Juli 1852. Art. 9.)

Singegen 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. Juli 1852. Art. 5.)

Art. 30. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt, unter der Oberaufsicht des Staats und unvorgegriffen den Befugnissen der Staatspolizei, der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Maßregeln zu treffen. Ihre dießfälligen Reglemente unterliegen der Kontrolle der hiesigen Behörden.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Die Bahnbeamten und Angestellten sind aus Kantonsangehörigen zu wählen, wenn taugliche Leute hiefür sich melden.

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

Art. 31. Die Regierung wird in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb die nöthigen Gesetze und Verordnungen für Sicherung von Personen und Eigenthum erlassen. Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften gelten die bestehenden oder künftig von der kantonalen oder von der Bundesgesetzgebung ausgehenden Strafbestimmungen.

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

Art. 32. Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre gewöhnlichen oder besonders aufgestellten Beamten ausüben lassen.

Ihren Beamten und Angestellten steht der Eintritt in den Bahnhof zur Ausübung ihres Dienstes jederzeit offen.

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Vernehmung des Polizeidienstes im Bahnhofe ein geeignetes Lokal anzuweisen.

Art. 33. 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.

Alle Fälle Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Art. 13.)

Im Falle der Konzessionserteilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein. Für Bahnen in gleicher Richtung verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu erteilen.

Art. 34. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde 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.

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. 35. Dem Bundesrath 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 zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll.

Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als vier Prozent, nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen abwirft.

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852. Art. 1.)

Art. 36. Außer den Lokomotivführern und Maschinenisten, 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 militärfrei.

Art. 37. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cofe, die für die Eisenbahn vom Ausland bezogen werden, 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 einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852. Art. 3.)

Art. 38. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Borräthen, 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 hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über 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 Schiedsgerichts.

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

Art. 39. 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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in

diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

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

(S. 38.) Bundesbeschluß vom 17. August 1852. Art. 2.)

Art. 40. Die vorstehend (Art. 39) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweiz. Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vier jähriger 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 Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung, gelten sämtliche Bestimmungen der Art. 28 und 39.

Art. 41. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzeptionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 38 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 42. Zur Sicherung für die durch diese Konzeption dem Kantone gegenüber eingegangenen Verpflicht-

tungen leistet die Gesellschaft der Regierung eine Realkaution von Fr. 150,000 entweder in Baarschaft, oder in annehmbaren Werthpapieren; im erstern Fall ist selbige der Gesellschaft zu 3 % zu verzinzen.

Die Kaution soll innert Monatsfrist, nach Ratifikation der Konzessionsakte durch die Bundesbehörde, erlegt werden, ansonst die Regierung die Konzession als erloschen erklären kann.

Sie dient zur Sicherung aller von der Gesellschaft im Kantone übernommenen Verpflichtungen und fällt ohne Weiters dem Staate anheim, wenn innert der durch Art. 6 bestimmten Frist die Erdarbeiten nicht begonnen, oder innert der durch Art. 7 bestimmten Zeit die Bahn nicht vollendet und deren Betrieb eröffnet sein sollte. — Im Falle jedoch die im Art. 7 enthaltene Verpflichtung erweislichermassen nicht aus Nachlässigkeit der Gesellschaft, sondern aus Gründen höherer Gewalt un- erfüllt geblieben wäre, entscheidet über den Anheimfall der Kaution an den Staat das im vorhergehenden Art. 38 vorgesehene Schiedsgericht.

Obige Kaution soll zurückgegeben werden, wenn der Betrieb der Bahn im Kantone eröffnet sein wird.

Art. 43. Die Gesellschaft verpflichtet sich überhin, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um die Bahn von Luzern nach Basel herzustellen. Im Falle der geforderte Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, so kann der Regierungsrath die Konzession als erloschen erklären.

Art. 44. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsgesuchen, oder später während des Baues oder Betriebs der Bahn, andern Kantonen günstigere Bedingungen

bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche, mit Vorbehalt der im Art. 12 enthaltenen Bestimmung, auch für den hiesigen Kanton und die durch denselben gehende Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

Art. 45. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu durch die gesetzgebende Behörde des Kantons ermächtigt worden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtige Konzessionsakte in Duplikaten ausgefertigt, mit der Unterschrift und dem Siegel des Standes Luzern, so wie mit der Unterschrift und dem Siegel des Bevollmächtigten des prov. Verwaltungsrathes versehen und beiden Theilen urschriftlich zugestellt worden.

Gegeben Luzern, den 19. Wintermonat 1852.

Namens des prov. Verwaltungsrathes der schweiz. Centralbahn:

Der Bevollmächtigte:

**Achilles Bischoff.**

Namens des Gr. Rathes:  
Der Präsident:

**Jos. Bühler.**

Die Sekretäre:

Mitglieder desselben:

**Vinz. Huber.**

**Joh. Häller.**

## Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

### die Eisenbahnen im Kanton Luzern.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 7. Januar 1853.)

---

Die Bundesversammlung der schweizerischen  
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Luzern dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn ertheilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern gegen Zofingen als Fortsetzung der schweizerischen Centralbahn Basel-Dlten, vom 19. Wintermonat 1852,

und eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e s s t :

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Art. 36, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem 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 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 an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt 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 Reinerz-

trages 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 Zubehörde 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.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und binnen 15 Monaten genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung

zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Fristen 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. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 33 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

---

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Januar 1853.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes.  
(Folgen die Unterschriften).

**Uebereinkunft zwischen dem Kanton Bern und dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Zentralbahn, betreffend den Konzessions- und Pflichtenvertrag hinsichtlich des Baues und Betriebes von Eisenbahnen im Kanton Bern. (Vom 24. November 185...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.02.1853
Date	
Data	
Seite	203-251
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 064

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.