
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.
Einzulieferungsbücher per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Konzeptionsakt

für

die Erbauung der Elsgau-Eisenbahn.

(Vom 19. Heumonath 1856.)

Das Komite für die Elsgau-Eisenbahn,

Namens der Aktiengesellschaft des Bezirks Pruntrut, in Berücksichtigung des Gesuchs um Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahnstrecke auf französischem Gebiete zwischen Montbéliard und Delle, bestimmt zur Verbindung der Doubsbahn mit der Schweiz und Deutschland;

in Berücksichtigung, daß dem bernischen Jura die Gefahr droht, die genannte Eisenbahn auf französischem Boden längs der Schweizergränze sich hinziehen zu sehen, ohne die Schweiz anderswo als im Bahnhofe in Basel zu berühren;

mit Rücksicht darauf, daß sowol die Gemeinden als der Bezirk Pruntrut eine Aktiengesellschaft gebildet haben zum Zwecke der Erstellung einer Eisenbahnstrecke zwischen Delle, an der Gränze des Bezirks, und Pruntrut;

in Betracht, daß die Vorstudien für diese Linie gemacht sind und daß die Rentabilität der Bahn durch statistische Nachweise dargethan ist,

stellt an die Regierung und, durch ihre gütige Vermittlung, an die Oberbehörden des Kantons und der Eidgenossenschaft das ergebene Gesuch um Ertheilung der nachstehenden Konzession:

Art. 1. Die Gesellschaft für die Elsgau-Eisenbahn verpflichtet sich, eine Bahnstrecke von der französischen Gränze an, zwischen Delle und Boncourt, in einer Ausdehnung von 11,550 Metern, zu erstellen und dadurch die Doubsthal-Eisenbahn mit dem bernischen Jura zu verbinden.

Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die konzessionirte Bahn nach den Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach voll-

endetem Bau in Betrieb setzen, und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem und wol organisiertem Betrieb erhalten.

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

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten an gerechnet, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

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

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

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten findet seine Anwendung auf die Erbauung und den Unterhalt 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 sowol für die Bahn als für die herzustellenen Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

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

Art. 7. Die Eisenbahn soll binnen 4 Jahren, vom Tage der Ge-

nehmung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörde an gerechnet, vollendet und der regelmässige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

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

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

Art. 9. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Gemeinden weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen darf. Die Pläne zu diesen Arbeiten müssen dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs die Regierung ohne Weiterziehung.

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

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

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

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

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährend

Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten, so wie alle diejenigen Vorkehrungen, welche von der Regierung nöthig befunden werden.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, gehören dem Naturalienkabinete des Gymnasiums in Pruntrut.

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

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

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

Art. 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit Beziehung der Interessirten aufnehmen, und zugleich im Einverständniß mit Delegationen der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Bauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebmaterials ausfertigen lassen.

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

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

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

Art. 16. Die Bahn, sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehör, soll stets in gutem Zustand erhalten werden, und die Regierung kann denselben jederzeit untersuchen lassen, so wie von sich aus auf Kosten der Gesellschaft die nöthigen Sicherheitsmaßregeln treffen.

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

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind.

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sizze gepolstert, und mit Glacen geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sizzen und mit Glacen geschlossen.

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

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

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

Tarif.

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

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

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

Vieh.

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

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

Waaren.

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

Fuhrwerke.

Fuhrwerke jeder Art bezahlen von Fr. 0,25 bis Fr. 0,32 per Kilometer (Fr. 1,20 bis Fr. 1,536 per Stunde).

Art. 20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von Fr. 0,333 per Tonne und per Kilometer (Fr. 0,08 per Zentner und per Stunde).

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens das Maß von 30 Kilometern (6 Wegstunden) in einer Zeitstunde betragen.

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

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

Die Gesellschaft behält sich vor, für den Transportdienst spezifizierte Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

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

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

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

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

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

Für den Transport von Getraide soll der Preis auf 5 Centimen per Tonne und per Kilometer ($0,012\frac{2}{10}$ per Zentner und per Stunde) jedesmal ermäßigt werden, wenn der Mittelpreis eines Hektoliters Korn Fr. 22 im Kanton Bern erreicht (Fr. 33 das Immi) und wenn davon der Gesellschaft von Seite der Regierung Anzeige gemacht worden ist.

Art. 25. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll 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 Reisenden und ein Jahr für die Waaren in Kraft bleiben. Diese Bestimmung findet indessen keine Anwendung mit Hinsicht auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

Art. 26. Die Gesellschaft hat sich an den das Postregal beschlagenden Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 zu halten; wogegen sie sich aber das Recht vorbehält, Omnibusdienste und Verbindungen zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Ortschaften bis auf eine Entfernung von 15 Kilometern (3 Wegstunden) von der Eisenbahn zu errichten, mit Inanspruchnahme der im Art. 14 des Regulativs vom 28. Wintermonats 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Ermäßigung der Konzessionsgebühr.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Größere Truppencorps 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 Kriegsmunition veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 28. Die Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen und andern dazu gehörenden Gebäuden steht der Gesellschaft zu. Den öffentlichen Behörden ist jedoch der freie Eintritt gestattet, falls

es sich um Erhaltung der Ordnung handelt. Reglemente, die von der Regierung genehmigt sein müssen, werden den Dienst ordnen, und es haben die Polizeiangestellten und Bahnwärter einen Eid abzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Art. 30. 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. Die Angestellten, welche im Kanton wohnen, so wie Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

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

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

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

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

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

Art. 34. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt allem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat. (Art. 4.)

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

Art. 35. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen :

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem 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 Abschreibsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

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

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

Art. 36. Alle Bundesgesetze sollen auf das Unternehmen ihre volle Anwendung finden, wenn nämlich das Gegentheil in der vorliegenden Konzession nicht ausdrücklich ausgesprochen ist.

Art. 37. Die Gesellschaft, welche die Konzession begehrt, darf sich bei keinem andern Unternehmen betheiligen, oder die konzessionirte Eisenbahnstrecke an eine andre Gesellschaft abtreten, ohne hiefür vom Großen Rathe ermächtigt worden zu sein.

Art. 38. Für die Erfüllung sämmtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten hinterlegt das Komite, im Namen der zu konstituierenden Gesellschaft, 6 Monate nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörde, eine Kaution im Betrage von 25,000 Franken, welche in baar oder in Werthpapieren bestehen sollen. Im erstern Falle ist die Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinsen. Diese Kaution soll der Gesellschaft zurück gegeben werden, sobald sie nachweist, das Vierfache des Betrages derselben für die Anlage der Bahn verausgabt zu haben.

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

Dieses Gericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können

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

Pruntrut, den 14. Heumonats 1856.

Im Namen der Aktiengesellschaft
für die Elsgaubahn,

Der Bevollmächtigte des Komite:

J. Choffat, Alt-Regierungsstatthalter.

Bern, den 19. Heumonats 1856.

Im Namen der Direktion
für die Entsumpfungen und Eisenbahnen:

Sabli.

G e n e h m i g u n g .

Der Regierungsrath des Kantons Bern,
nach Einsicht des Dekrets des Grossen Rathes vom 26. Brachmonats 1856,
genehmigt die vorstehende Konzession.

Bern, den 22. Heumonats 1856.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:

(L. S.)

Ed. Blösch.

Der Rathschreiber:

L. Kurz.

Konzessionsakt für die Erbauung der Elsgau-Eisenbahn. (Vom 19. Heumonat 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	64
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1856
Date	
Data	
Seite	649-658
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 076

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.