

X. Jahrgang. II.

Nr. 57.

8. Dezember 1858.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Uebereinkunft

zwischen

der hohen Regierung des Kantons Bern und der Direktion der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft, betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel.

(Vom 21. Oktober 1858.)

§. 1. Die Regierung des Kantons Bern ermächtigt die Gesellschaft, und diese letztere verpflichtet sich, einen Schienenweg von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt, dem linken Seeufer entlang, und von Bern nach Biel zu erstellen.

Die Gesellschaft darf die gegenwärtige Konzession weder einfach abtreten, noch sich mit einer andern Bahngesellschaft fusioniren, oder den Betrieb der concedirten Bahnstrecken einer dritten Gesellschaft übertragen, anders als mit Einwilligung des Grossen Rathes.

§. 2. Der Sitz der Gesellschaft und deren Verwaltung ist in Bern. Für persönliche Klagen, welche gegen sie angebracht werden, gilt folglich der Gerichtsstand dieses Ortes. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Zugleich verpflichtet sich die Gesellschaft, so weit sie noch für andere Eisenbahnlinien in der Schweiz Konzessionen besitzt oder in Zukunft erwerben sollte, auch für diese übrigen Eisenbahnlinien den ausschließlichen Verwaltungssitz in Bern zu nehmen.

§. 3. Für Besetzung von zwei Stellen im Verwaltungsrathe der Gesellschaft während des Baues und Betriebes der Bahnen steht der Regierung ein dreifaches, für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu. Die zwei aus dem Dreivorschlage erwählten Verwaltungsräthe sind von jedem Aktienbesitzer liberrirt.

Der Verwaltungsrath soll ausschließlich aus Schweizerbürgern bestehen, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Ausnahmen hiervon können nur mit Einwilligung der Regierung stattfinden.

S. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der concedirten Bahnstrecken in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig aufeinanderfolgende Jahre festgesetzt, welche vom 1. Mai 1858 an zu laufen anheben, unvorgreiflich dem Rückkaufsrechte, welches der Eidgenossenschaft durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 und dem Kanton Bern durch S. 36 hienach zugesichert ist.

S. 5. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die ihr oben concedirten Bahnstrecken nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselben sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem und ununterbrochenem Betriebe 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 den in diesem Akte concedirten Strecken eintreten zu lassen.

S. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zu Abtretung von Privatrechten findet keine Anwendung auf die Erbauung, so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahnen.

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

- a) auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahnen mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b) auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Sand, Erde, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahnen, 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, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen u. s. w.;
- d) auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu infolge des Bahnbaues und des gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

S. 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens drei Monate nach der Ratifikation dieser Konzession Seitens der Bundesbehörde die Erdarbeiten auf der Strecke Biel-Neuenstadt zu beginnen und der Regierung den Ausweis über die finanziellen Mittel zum Baue der Bahn zu leisten. Dieselbe soll bis Ende Juni 1861 vollendet und dem regelmäßigen Betriebe übergeben sein.

Sollte der einen oder andern dieser Bedingungen nicht Genüge geleistet werden, so hat die Regierung, abgesehen von den im §. 37 festgesetzten Folgen, das Recht, die Konzession zurückzuziehen und über die Linie nach ihrem Ermessen zu verfügen.

Tritt eine Verspätung der Betriebseröffnung ein, so verfällt die Gesellschaft überdies in eine Konventionalstrafe von Fr. 150,000 gegenüber dem Kanton Bern. Würde die Regierung von Bern von dem Rechte, die Konzession zurückzuziehen, keinen Gebrauch machen, so hat die Gesellschaft für jedes weitere Jahr Verspätung der Betriebseröffnung, vom 30. Juni 1861 an, eine fernere Konventionalstrafe von Fr. 150,000 an die Regierung zu bezahlen.

In Bezug auf die Linie Biel-Bern übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, die Erdarbeiten binnen zwölf Monaten, nach Ratifikation dieser Konzession von Seiten der Bundesbehörden, in Angriff zu nehmen und der Regierung den Ausweis über die zum Bau erforderlichen finanziellen Mittel zu leisten. Diese Linie soll bis Ende Juni 1863 vollendet und dem regelmäßigen Betriebe übergeben sein.

Im Falle von Säumnis treten für die Gesellschaft die nämlichen Folgen ein in Bezug auf die Erlöschung der Konzession und die Konventionalstrafen, wie dieses oben in Bezug auf die Linie Biel-Neuenstadt festgesetzt ist.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden keine Anwendung auf Verzögerungen, welche nachweislich durch höhere Gewalt veranlaßt werden.

§. 8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Baupläne zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Alle Pläne sollen sorgfältig ausgearbeitet und jeweilen in doppelter Ausfertigung vorgelegt werden. Die Regierung hat das Recht, die Arbeiten der Gesellschaft zu kontrolliren und zu überwachen.

Ueber die Lage der Bahnhöfe und der Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit den zuständigen Ortsbehörden Platz zu greifen.

Sowohl bei dem Bau als bei dem Betriebe der Bahnen sollen die kantonsangehörigen Arbeiter vorzugsweise Berücksichtigung finden.

§. 9. Da wo infolge des Baues der Bahnen Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erfordert werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft auffallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden, noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Veränderungen erwachsen darf.

Auf das Begehren der Regierung sind die Pläne über solche Arbeiten ihrer Genehmigung zu unterlegen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Arbeiten entscheidet im Falle des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

§. 10. Sollten nach Erbauung der Bahnen öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahnen kreuzen 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 hierdurch nothwendig gewordenen Einrichtung von neuen Bahnwärterhäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

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

Werden solche Reparaturen als nothwendig konstatiert, so können dieselben, so weit sie die Bahnen berühren, nur unter Leitung der Bahn-Ingenieure vorgenommen werden. Die Bahnverwaltung hat dießfalls gestellten Gesuchen mit Beförderung zu entsprechen.

§. 11. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrechen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahnstrecken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden, und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

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

§. 12. Die Bahnen werden vorläufig einspurig gebaut, jedoch kann die Bodenexpropriation bereits für die Anlage zweispuriger Bahnen durchgeführt werden.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes es dringend erfordern, die durchgehende Herstellung der zweiten Spur zu verfügen. Ueber eine dießfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen.

§. 13. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im Eisenbahnwesen zu sichern. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

Alle auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bundesgesetze überhaupt finden ihre volle, ausnahmslose Anwendung auch auf die durch gegenwärtigen Akt konzedirten Bahnstrecken.

§. 14. Bevor die Bahnen dem Betrieb übergeben werden dürfen, sollen dieselben durch Delegirte der Regierung untersucht und wo passend erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes darf erst vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt rücksichtlich der im §. 11 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

§. 15. Nach Vollendung der Bahnen wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Cadasterplan derselben mit contradictorischer Beiziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls contradictorischer Beiziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebs-Materials anfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahnen und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und dasjenige des Kantons niedergelegt werden. In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bahnbaue sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Regierung alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und aus den Verhandlungen der Generalversammlung der Aktionäre, so wie den Rechenschaftsbericht der Direktion einzusenden, und ihr jeweilen die Namen der mit der Verwaltung, Beaufsichtigung und Direktion des Unternehmens beauftragten Personen mitzutheilen.

§. 16. Die Bahnstrecken sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehör sollen stets in gutem Zustande erhalten werden. Die Regierung kann jederzeit durch Delegirte den Zustand der Bahnen und aller davon abhängenden Bauten untersuchen lassen. Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr zur Kenntniß gebrachten Mängeln oder Unregelmäßigkeiten nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Kosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

§. 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 Glacen geschlossen;

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Eizen und mit Glacen geschlossen;

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

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 und Waaren zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahnstraßen zu unterhalten. Die diese Verbindungen vermittelnden Züge sollen bei jeder Station anhalten, sofern die Regierung in eine Modifikation dieser Bestimmung nicht einwilligt.

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

§. 19. Das Maximum der Transporttaxen, welche die Gesellschaft zu beziehen berechtigt ist, wird festgesetzt, wie folgt:

T a r i f.

Personen:	per Stunde:
Wagen erster Klasse	50 Rp.
" zweiter " 	35 "
" dritter " 	25 "

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage lautend, eine Ermäßigung von 20% auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Vieh:	per Stunde:
Pferde und Maultiere	vom Stück 80 Rp.
Ochsen, Kühe und Stiere	" " 40 "
Kälber, Schweine und Hunde	" " 15 "
Schafe, Ziegen und Geflügel	" " 10 "

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung obiger Taxe stattfinden.

W a a r e n.

Für die Waaren werden vier Klassen aufgestellt, von denen die höchste nicht über 4 Rp., die niedrigste nicht über 2½ Rp. per Stunde und per Centner betragen soll.

§. 20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von Rp. 8 per Centner und per Stunde; das Gepäc der Reisenden, sofern das Gewicht desselben 50 K übersteigt, eine Taxe von Rp. 12 per Centner und per Stunde.

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

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werthe von Rp. 4 per Fr. 1000 per Stunde.

Als Minimum des Gewichts resp. des Werthes werden berechnet $\frac{1}{2}$ Centner resp. Fr. 500; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Taxe.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes darf nicht unter Rp. 40 betragen.

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

Traglasten mit ländlichen oder industriellen Erzeugnissen bis auf 50 K, mit den Personenwagen transportirt, in Begleitung der Träger, sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 K ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

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

§. 22. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Personenzüge soll mindestens fünf Wegstunden in der Zeitstunde betragen. Waarentransporte zur niedrigen Taxe 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 verhältnismäßiger Rabatt bewilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, sofern die Abgabe eine Stunde vor Abgang des Zuges stattgefunden hat.

Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillierte Tarife mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

§. 23. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transporte 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 Reisenden und des Gepäcks von und nach den Bahnhöfen.

§. 24. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden 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 indeß 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, insofern der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849, Art. 2, ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Conducateur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Errichtung von fahrenden Postbureaux 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 gehörigen 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.

§. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches in eidgenössischem oder kantonalem Dienste steht, so wie auch eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Der Ausdruck „Militär“ findet seine Anwendung auch auf Landjäger und Polizeidiener, welche in amtlichen Aufträgen reisen.

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 lesterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Ueberdieß ist die Gesellschaft gehalten, polizeilich zu transportirende Personen um die Hälfte der niedrigsten Taxe auf der Bahn zu befördern.

§. 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 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 Telegraphen-Verwaltung zu liefern ist.

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn hinlaufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst einen besondern Draht und für diesen in den Stationen und Bahnhöfen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852.)

§. 29. Die Handhabung der Bahnpolizei wird unter der Oberaufsicht des Staates und unvorgreiflich den Befugnissen der Landespolizei der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Zwecke das nöthige Personal bestellen und die zweckmäßigsten Vorkehrungen treffen wird, wobei sie sich vorkommenden Falls den Weisungen der Regierung zu unterziehen hat. Die hierüber zu erlassenden Reglemente unterliegen der Genehmigung der kantonalen Behörden.

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

Die Beamten und Angestellten der Bahn sollen vorzugsweise aus der Zahl der Kantonsangehörigen genommen werden, wenn die sich hiezu Mel-
denden die nöthigen Fähigkeiten besitzen.

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

Zur Sicherung des Bezuges der Consumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§. 30. Die Regierung wird, vorbehaltlich 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.

Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre gewöhnlichen oder durch besonders aufgestellte Beamte ausüben lassen.

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

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Vernehmung des Polizeidienstes in den Hauptbahnhöfen ein geeignetes Lokal anzuweisen.

§. 31. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahnstrecken selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, so wie für den Betrieb und die Bahn-Verwaltung so lange weder in eine kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen, als die Bahn den Aktio-

nären nicht drei Jahre hinter einander eine durchschnittliche Dividende von 6 % abwirft.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht begriffen.

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit demselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

§. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarisanfänge zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungünstiger gehalten werden dürfen. Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

Die Gesellschaft geht gegenüber dem Kanton Bern die Verpflichtung ein :

- 1) Für den Fall, daß sich innerhalb vier Wochen nach Ertheilung dieser Konzession durch den Kanton Bern eine Gesellschaft für Erstellung eines jurassischen Bahnnetzes bilden sollte, welche alle im vorliegenden Konzessionsakte enthaltenen Verpflichtungen zu erfüllen sich verbindlich macht, die Konzession für Biel-Neuenstadt unter den Bedingungen des gegenwärtigen Konzessionsaktes an diese neugebildete jurassische Gesellschaft unentgeltlich abzutreten ;
- 2) Sollte die jurassische Bahngesellschaft dagegen erst später zu Stande kommen, so macht sich die Gesellschaft verbindlich, innerhalb den nächsten zehn Jahren, vom Tage der kantonalen Konzessionsertheilung an, der jurassischen Gesellschaft das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zur Hälfte einzuräumen, sobald ihr die letztere Gesellschaft alle für Erstellung dieser Bahnstrecke gehabtten Auslagen zur Hälfte vergütet ;
- 3) Außerdem übernimmt der Konzessionär unter allen Umständen die Verpflichtung, sich mit sämmtlichen Bahngesellschaften, welche im Kanton Bern ihren Sitz haben, über einen im kantonalen Interesse liegenden gemeinsamen Betrieb der ganzen beidseitigen Bahnnetze unter wechselseitig vortheilhaftesten Bedingungen zu verständigen, in dem Sinne namentlich, daß die Bahnzüge einer jurassischen Bahngesellschaft direkt und ohne Unterbrechung bis Bern und Neuenstadt, resp. Neuenburg, und die Bahnzüge der Ostwestbahngesellschaft direkt bis Biel und Neuenstadt, resp. Neuenburg, gegen Entrichtung eines mäßigen, später zu vereinbarenden Weggeldes oder gegen Vergütung eines verhältnismäßigen Theiles der Anlagekosten zugelassen werden.

Können sich die Unternehmungen über allfällige aus diesem Artikel (Ziffer 1, 2 u. 3) herfließende Anstände nicht verständigen, so entscheidet die Regierung des Kantons Bern.

Für Zweigbahnen der hier konzedirten Strecken hat die Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern, soweit nicht allfällige ältere Rechte vorgehen.

§. 33. Dem Bundesrathe ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der konzedirten Bahnen und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe 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 pCt., nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung gebrachten oder einem Reservefond einverleibten Summen, abwirft. (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 1.)

§. 34. 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, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, nachdem er den h. Stand Bern fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Der Kanton Bern wird hiervon der Gesellschaft sofort Kenntniß geben.

§. 35. Für die Auszahlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. u. 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages 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 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 der Bahnen im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung derselben und ihre Einrichtung zum Betriebe in jenem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c. Die Bahnen sammt Zubehör sind jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge geleistet werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere durch das Obergericht desjenigen Kantons, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, als Schiedsgericht, bestimmt.

§. 36. Das oben festgestellte Rückkaufsrecht des Bundes steht auch dem konzedirenden Kantone zu, in dem Sinne, daß derselbe zu den vor-

bezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben darf, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft des Schiedsgerichtes, gelten die Bestimmungen der §§. 34 und 35.

§. 37. Für die Erfüllung der gemäß §. 7 hievor eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft folgende Kautionen, als:

- a. soweit sich die Verpflichtungen auf den Bau der Strecke Biel-Neuenstadt beziehen, spätestens dreißig Tage nach der Bundesgenehmigung eine Kaution von fünfhunderttausend Franken;
- b. soweit sich die Verpflichtungen auf den Bau der Strecke Biel-Bern beziehen, binnen sechs Monaten, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, eine besondere Kaution von fünfzigtausend Franken.

Diese Kautionen sollen in soliden Werthpapieren oder in baarem Gelde bestehen. Im letztern Falle vergütet die Regierung den Zins davon zu vier vom Hundert.

Wird die eine oder andere Kaution nicht geleistet, so erlöscht jeweiligen die Konzession, auf welche die Kaution sich bezieht, unbeschadet jedoch der im §. 38 enthaltenen Bestimmung, falls der Kanton Bern dieselbe hinsichtlich der Ausführung der Strecke Biel-Bern zur Anwendung zu bringen für angemessen erachten sollte.

Sollte die eine oder andere der unter Litt. a und b angeführten Verpflichtungen nicht erfüllt werden, so verfällt die betreffende Kaution dem Staate.

Die Kautionen werden herausgegeben, sobald der in §. 7 geforderte Finanzausweis geleistet ist und die Gesellschaft nachweisen kann, daß sie wenigstens das Doppelte der Kautionssumme auf der betreffenden Bahnlinie verausgabt hat.

§. 38. Die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt haftet für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern, und die Konzessionäre stehen überdies mit ihrem ganzen jetzigen und zukünftigen Gesellschaftsvermögen für die Erbauung und den Betrieb jener Bahnstrecken ein.

§. 39. Die Regierung erklärt sich bereit, alle von ihr aufgenommenen Vorstudien über die Bahnstrecke Biel-Neuenburgergränze der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

§. 40. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten oder später während des Baues und Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, oder solche günstigere Bedingungen bereits bewilligt haben, so sollen solche auch für den Kanton Bern und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

§. 41. Streitigkeiten civilrechtlicher Natur, welche über die Auslegung dieses Vertrags zwischen der Regierung und der Gesellschaft sich er-

Geben könnten, sollen ohne Weiterziehung durch das Obergericht desjenigen Kantons, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, schiedsgerichtlich entschieden werden.

Abgeschlossen, unter Ratifikationsvorbehalt, in
Bern, am 21. Oktober 1858.

Namens der Direktion
der schweiz. Ostwestbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. Hildebrand.

Namens der Regierung
des Kantons Bern,

Der Vorstand der Direktion

für Entsumpfungen und Eisenbahnen:

Sabli.

Der Regierungsrath des Kantons Bern

ertheilt hiermit vorstehender Uebereinkunft unter Ratifikationsvorbehalt seine Genehmigung.

Bern, den 10. November 1858.

Namens des Regierungsrathes:

Der Präsident,

Schenk.

Der Rathschreiber,

Wischer.

Der Große Rath des Kantons Bern

hat in heutiger Sitzung beschlossen:

1. Der vorliegenden mit der Direktion der Ostwestbahngesellschaft unterm 21. Oktober 1858 unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Konzessionsurkunde ist unter nachstehendem Vorbehalte die Genehmigung ertheilt.

2. Der Centralbahngesellschaft ist vom Regierungsrathe eine angemessene Frist anzuberaumen, um sich darüber zu erklären, ob sie nach Mitgabe des Art. 31 der Konzessionsurkunde vom 24. November 1852, Lemma 3, von dem ihr daselbst eingeräumten Rechte Gebrauch machen und demgemäß die an die Ostwestbahngesellschaft ertheilte Konzession mit allen darin enthaltenen Bedingungen übernehmen wolle. Erklärt sich die Centralbahn innerhalb der anberaumten Frist nicht für diese Uebernahme, so tritt die Konzession für die Ostwestbahngesellschaft definitiv in Kraft.

3. Falls die Centralbahngesellschaft sich für die Uebernahme der Konzession erklärt, so ist der Regierungsrath ermächtigt, bezüglich der Bestimmung des Art. 38 der Konzessionsakte die Modifikation eintreten zu

lassen, daß die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Bern-Luzern dahinfällt, sofern der Centralbahngesellschaft nicht allfällig auch die Konzession für die letztere Linie zugesichert werden kann.

4. Der Regierungsrath ist eingeladen, mit der Ostwestbahngesellschaft Unterhandlungen anzuknüpfen zu dem Zwecke, daß die in S. 32, Ziffer 2 der Konzessionsakte zu Gunsten einer jurassischen Bahngesellschaft enthaltene Verpflichtung der Einräumung des Miteigenthumsrechtes an der Linie Biel-Neuenstadt auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt werde. Wird diese Verpflichtung von Seite der Ostwestbahngesellschaft angenommen, so bildet dieselbe einen integrierenden Bestandtheil der Konzessionsakte.

Bern, den 20. November 1858.

Namens des Großen Rathes:

Der Präsident,

Miggeler

Der Staatschreiber,

M. v. Stürler.

Erklärung.

Die Direction der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft übernimmt hienit die in Art. 4 des großrätthlichen Dekretes vom 20. dieses Monats verlangte Verpflichtung bezüglich der Einräumung des Miteigenthums-Rechtes auch an der Linie Biel-Bern an eine sich bildende jurassische Bahn-Gesellschaft.

Bern, am 24. November 1858.

Namens der Direction,

Der Präsident:

Dr. Sildebrand.

Der Secretair: "

Pauli.

Uebereinkunft zwischen der hohen Regierung des Kantons Bern und der Direktion der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft, betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel. (Vom 21. Okto...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1858
Date	
Data	
Seite	595-608
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 627

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.