
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Beschluß

des

Staatsrathes des Kantons Freiburg, betreffend das Pflichten-
heft für die Eisenbahn Boll-Remund.

(Vom 8. Februar 1865.)

Der Staatsrath des Kantons Freiburg,
im Hinblick auf den Bundesbeschluß vom 14. Christmonat 1864 *)
über Genehmigung des Konzessionsdekretes des Großen Rathes des Kan-
tons Freiburg vom 23. Wintermonat 1864; **)

kraft der ihm durch Artikel 10 des obgenannten Dekretes über-
tragenen Vollmachten,

beschließt:

Art. 1. Die Stadt Boll oder diejenigen, welche, gemäß den Be-
stimmungen der Konzession vom 14. Christmonat 1864 in die Rechte der-
selben eintreten, haben sich für die Erstellung und den Betrieb der Eisen-
bahn von Boll nach Remund den nachfolgenden Bedingungen, Klauseln
und Verpflichtungen zu unterziehen.

Art. 2. Die Zweigbahn, welche den Gegenstand obgenannter Kon-
zession ausmacht, geht von Boll aus, verfolgt die Richtung des Glane-
thales und schließt sich an die Hauptlinie Lausanne-Freiburg-Bern bei der
Stadt Remund an, auf dem Punkt und zu den Bedingungen, welche in

*) Siehe eidg. Gesesammlung, Band VIII, Seite 178..

**) Siehe Bundesblatt v. J. 1865, Band I, Seite 122.

Uebereinstimmung mit der Verwaltung dieser letzteren Linie und unter Vorbehalt der Genehmigung des Staatsrathes noch bestimmt werden sollen.

Das von Ingenieur Leuba entworfene vorläufige Projekt wird für Bestimmung des Tracé zur Grundlage genommen; dasselbe bedarf der Gutheißung des Staatsrathes und des Bundesrathes.

Art. 3. Im Fall, daß die Stadt Boll von dem im Art. 1 festgesetzten Rechte der Uebtragung Gebrauch macht und die ihr ertheilte Konzession an eine anonyme Gesellschaft abtritt, ist diese Gesellschaft allen bestehenden Gesetzen und Reglementen des Kantons Freiburg bezüglich kommerzieller Unternehmungen unterworfen. Sie bedarf daher der Ermächtigung von Seite des Staatsrathes, dem sie ihre Statuten zur Genehmigung vorzulegen hat.

Diese Ermächtigung und Genehmigung dürfen nicht eher ertheilt werden, als bis das Gesellschaftskapital vollständig gezeichnet und ein Fünftel aller Aktien einbezahlt ist. Die Statuten haben die Subskribenten für die vollständige Einbezahlung der von ihnen gezeichneten Aktien persönlich verantwortlich zu erklären. Jede nachfolgende Abänderung der Statuten bedarf gleichfalls der Genehmigung des Staatsrathes.

Der Wohnsitz der Gesellschaft ist in Boll.

Die Generaldirektion für das Unternehmen hat ihren Wohnsitz ebenfalls in dieser Stadt zu nehmen.

Die Verwalter oder Direktoren müssen der Mehrheit nach Schweizerbürger und in der Schweiz wohnhaft sein.

Diese Gesellschaft darf die gegenwärtige Konzession weder übertragen noch sich mit einer anderen Gesellschaft fusioniren, es sei denn mit besonderer Erlaubniß der Regierung des Kantons Freiburg.

Art. 4. Da durch Artikel 6 der Konzession der Stadt Boll oder denjenigen, welche in die Rechte derselben eintreten, ein Beitrag von Fr. 800,000 bewilliget wird, so darf der Staat gegenüber dieser Summe in An- und Abrechnung bringen:

- 1) den Werth des vom Staate zur Herstellung der Eisenbahn abgetretenen notwendigen Bodens. (Dieser Werth wird, sofern darüber keine gütliche Verständigung eintritt, durch die im Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 vorgesehene Schätzungskommission ermittelt;)
- 2) den Werth der Holzlieferung für die Eisenbahnschwellen, sei es, daß der Staat für gut findet, diese Lieferung auf eigene Rechnung auszuführen, oder daß er sie durch Andere ausführen läßt. Das Holz muß rücksichtlich der Zulässigkeit und des Zeitpunktes der Lieferung den Bedingungen entsprechen, welche die Konzessionäre den Lieferanten im Pflichtenheft auferlegen werden;

- 3) das dem Ingenieur Leuba für die Tracéstudien und die Ausarbeitung der Pläne bezahlte Honorar von Fr. 6000 ;
- 4) die Stempel- und Einregistriungsgebühren, deren Baarzahlung mit Bewilligung des Staatsrathes wird unterlassen worden sein.

Art. 5. Gemäß Art. 6 der Konzession verfällt der Beitrag erst mit der Uebergabe der ganzen Linie an den Betrieb. Die Konzessionäre haben diese Summe zu jenem Zeitpunkt vorzuschießen ; der Kanton erklärt sich ihnen gegenüber als Schuldner, und verzinst die Schuld zu einem Zinsfuß, der 6% nicht übersteigen darf.

Die Rückzahlungs- oder Amortisationsbedingungen werden zwischen den Betheiligten geregelt werden, doch muß der Zeitpunkt der Rückzahlung auf wenigstens fünf und zwanzig Jahre zurückverlegt oder das Amortissement auf einen Zeitraum von fünfzig Jahren berechnet werden.

Art. 6. Die endgültigen Studien über das Tracé sollen unverzüglich begonnen werden, um am 14. Juni 1865 beendigt zu sein. Sie unterliegen der Guttheißung des Staatsrathes.

Während dem gleichen Zeitraum haben sich die Konzessionäre dem Staate gegenüber auszuweisen, daß sie die nöthigen finanziellen Mittel für die vollständige Ausführung des Unternehmens besitzen. Wenn sie diesen beiden Bedingungen nicht Genüge leisten, so fällt die gegenwärtige Konzession dahin.

Die einmal begonnenen Bauten sollen ohne Unterbruch fortgesetzt werden, nachweisbare höhere Gewalt vorbehalten.

Art. 7. Vor Beginn der Arbeiten haben die Konzessionäre dem Staatsrath nach Vorschrift des Art. 4 der Konzession die Ausführungspläne nebst dem vollständigen und detaillirten Baubeschrieb zur Guttheißung vorzulegen.

Die Pläne bezeichnen die Stellung und das Tracé der Ausweich- und Aufenthaltstationen, sowie die Korrekturen, welche in Folge des Eisenbahnbaues an den Straßen und am Laufe der Gewässer angebracht werden müssen.

Ein Doppel des vom Staatsrath genehmigten vollständigen und detaillirten Projektes muß ins Kantonsarchiv niedergelegt werden ; die Konzessionäre dürfen nur vermitteltst einer neuen Guttheißung des Staatsrathes von demselben abweichen.

Art. 8. Die Wahl der mit den Studien und der Bauleitung beauftragten Ingenieure soll, in Folge vorausgegangener Verständigung, der Zustimmung des Staatsrathes unterstellt werden.

Art 9. Die Bauten müssen auf Kosten, Gefahr und Risiko der Konzessionäre ausgeführt und beendigt werden, in der Weise, daß der

Dienst spätestens zwei Jahre nach der laut Art. 5 des Konzessionsaktes vom Staatsrath erteilten Erlaubniß zum Beginn der Arbeiten organisirt und die Eisenbahn dem Verkehr übergeben werden kann.

Art. 10. Die Eisenbahn soll den Regeln der Kunst gemäß mit der vom Bundesgesetz geforderten Breite erstellt werden. Der Bau geschieht in dem System, in der Ausdehnung und mit jenen Vorsichtsmaßregeln und Bervollkommnungen, welche heut zu Tage auf diese Arbeiten verwendet werden, zugleich mit Beobachtung der größten Oekonomie.

Die Querbalken von Tannenholz nach dem System *Boucherie* sind gestattet; gleichwohl sollen sie für Krümmungen von weniger als 300 Metern im Umkreis aus Eichenholz bestehen. Die Weichen- und Kreuzungs-Einfassungen müssen ebenfalls aus Eichenholz sein.

Der Bodenanlauf, die Erd- und Kunstarbeiten sind nur für eine einspurige Bahn berechnet, die Ausweich- und Aufenthaltstationen ausgenommen.

Falls die Arbeiten nicht alle wünschbaren Bedingungen der Solidität, guter Konstruktion und Sicherheit darbieten sollten, so hat der Staatsrath das Recht, auf Bericht der unter beidseitiger Mitwirkung ernannten Experten, die Konzessionäre zu verpflichten, für das Nöthige zu sorgen.

Das Recht der Kontrolle und der Aufsicht über die Ausführung der Arbeiten wird in jeder Beziehung dem Staatsrathe vorbehalten.

Art. 11. Ueberall, wo der Eisenbahnbau Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Flüssen, Straßen, Wegen, Seitenwegen, Brücken, Stegen, Kanälen oder Bächen, Abzugsräben, Wasserleitungen, Minen, Steinbrüchen, Brunnen- und Gasröhren nöthig macht, fallen alle bezüglichen Kosten den Konzessionären zur Last, in der Weise, daß die Eigenthümer oder andere Personen oder Genossenschaften, denen der Unterhalt obliegt, in Folge dieser Veränderungen keinerlei Schaden oder größere Last als früher zu tragen haben. Im Falle eines Streites über die Nothwendigkeit von Bauten dieser Art entscheidet der Staatsrath.

Art. 12. Werden nach Erstellung der Eisenbahn vom Staat oder den Gemeinden Straßen, Wege oder Brunnenleitungen ausgeführt, welche die Eisenbahn durchkreuzen, so dürfen die Konzessionäre keine Ansprüche wegen Eigenthumsbeschädigung erheben; sie haben überdies alle Kosten für die Errichtung neuer Wärterhäuschen und Aufstellung von Wärtern, welche als Folge dieser Veränderungen erscheinen, allein zu tragen.

Der Staat und die Gemeinden werden die nöthigen Anordnungen treffen, damit aus diesen Bauten kein Hemmiß für die Erstellung oder den Dienst der Eisenbahn, noch irgend welche Kosten für die Konzessionäre erwachsen.

Werden Verbesserungen nothwendig an Straßen, Wegen, Wässerungen, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Eisenbahn durchkreuzen, so dürfen die Konzeßionäre von den Eigenthümern keinen Schadenersatz fordern für Unterbrechungen, welche diese Arbeiten allfällig dem Dienst verursachen.

Ist die Nothwendigkeit derartiger Reparaturen dargethan, so dürfen sie auf den Punkten, wo sie die Eisenbahn berühren, nur unter der Leitung der Ingenieure der besagten Bahn vorgenommen werden. Die Eisenbahnverwaltung wird den bezüglichen Begehren jederzeit schnell entsprechen.

Art. 13. Während der Eisenbahnbauten werden die Konzeßionäre alle Vorsorge treffen, damit der Verkehr auf den Straßen und andern bestehenden Kommunikationswegen nicht unterbrochen werde und damit Grundstücke und Gebäude keinen Schaden erleiden; die unvermeidlichen Beschädigungen werden von den Konzeßionären vergütet.

Die für den Verkehr nothwendigen provisorischen Straßen und Brücken müssen im Voraus vom Staatsrath, auf Bericht der hiefür gewählten Experten, anerkannt und gutgeheißen werden.

Ueberall, wo die öffentliche Sicherheit es erfordert, errichten und unterhalten die Konzeßionäre auf ihre Kosten, und zwar in vollkommen sicherstellender Weise, Schutzwehren auf beiden Seiten der Eisenbahn. Ueberhaupt haben sie auf ihre Kosten alle Anordnungen zu treffen, welche die Regierung, jetzt oder später, für die öffentliche Sicherheit nöthig erachten wird, sei es durch Errichtung von Wärdterposten oder durch andere ähnliche Maßregeln.

Da, wo die öffentliche Sicherheit es erheischt, soll die Eisenbahn durch Pfahlwerk (poteaux avec lisses) vom Privateigenthum abgeschlossen und getrennt werden.

Die Barrieren, welche Privatkommunikationen absperren, müssen sich gegen die Liegenschaften und nicht gegen die Eisenbahn öffnen.

Art. 14. Gegenstände von naturhistorischer Bedeutung, der Alterthumskunde und der plastischen Kunst, oder überhaupt von wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., welche durch die Eisenbahnarbeiten zum Vorschein kommen sollten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 15. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Expropriation zu gemeinnützigen Zwecken ist auf die Erstellung und den Unterhalt der Eisenbahn anwendbar.

Das den Konzeßionären zustehende Recht, Bodenabtretungen zu verlangen, erstreckt sich:

- 1) auf Liegenschaften mit und ohne Gebäude, die zum Eisenbahnbau

nothwendig sind, mit Fundamenten, Seitengräben, sowie auf die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;

- 2) auf den erforderlichen Raum für die Wegführung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und auf alles für die Eisenbahn sowohl als zur Erstellung des Verkehrs zwischen der Eisenbahn und den Bauwerkstätten unerläßliche Material;
- 3) auf den erforderlichen Boden für nothwendige Bauten, als: Zugänge, Wasserleitungen, Bahnhöfe, Stationsgebäude, Wärterhäuschen, Auf- und Ablageplätze, Wasserbehälter und Vorrathsmagazine;
- 4) auf die Erstellung und Veränderung von Straßen, Wegen und Wasserleitungen, zu denen die Konzessionäre in Folge des Eisenbahnbaues und kraft des gegenwärtigen Pflichtenheftes angehalten werden können.

Art. 16. Die Konzessionäre haben sich allen Vorschriften der Verordnung des Bundesrathes vom 9. August 1854 zu unterziehen, ebenso denjenigen Vorschriften, welche von der Bundesbehörde zu dem Zweck, die Einheit der schweizerischen Eisenbahnen in technischer Beziehung zu sichern, fernerhin erlassen werden dürften (Art. 12 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852).

Art. 17. Nach Beendigung der Bauten wird durch einen oder mehrere von der Regierung zu ernennende Kommissäre zur Annahme derselben geschritten. Das Protokoll des oder der betreffenden Kommissäre wird erst gültig nach erfolgter Genehmigung von Seite des Staatsrathes.

Nach dieser Genehmigung kann die Gesellschaft die Eisenbahn in Betrieb setzen und die nachfolgend festgesetzten Transporttagen beziehen.

Art. 18. Nach Vollendung der Eisenbahn lassen die Konzessionäre auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Kadasterplan aufnehmen, kontradiktorisch, mit den kompetenten Gemeinds- oder Kantonsbehörden. Zugleich haben sie unter Mitwirkung der Abgeordneten der Bundes- und Kantonsbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Durchgänge und anderer Kunstbauten zu machen und ein Inventar über das ganze Betriebsmaterial aufzunehmen.

Diese Dokumente, sowie eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Erstellungskosten der Eisenbahn und der Betriebsrichtung müssen in authentischer Ausfertigung ins Archiv des Bundesrathes und des Kantons niedergelegt werden.

Die Statuten der Gesellschaft kommen ebenfalls in das Kantonsarchiv.

Die später zum Eisenbahnbau hinzukommenden Ergänzungen oder Veränderungen müssen in diesen Dokumenten ebenfalls nachgetragen werden.

Art. 19. Entschädigungen für zeitweilige Belegung oder Beschädigung von Boden oder anderem Eigenthum, für Betriebseinstellung, Veränderung oder Zerstörung von Werkstätten, für allen und jeden Schaden, welcher von dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn herrührt, müssen von den KonzeSSIONÄREN getragen und bezahlt werden.

Art. 20. Die Eisenbahn, nebst ihrem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, soll fortwährend in gutem Zustand erhalten werden, um vollkommene Sicherheit darzubieten.

Die Regierung kann durch Abgeordnete den Zustand der Eisenbahn und der damit verbundenen Bauten untersuchen lassen, und hat jederzeit das Recht, die KonzeSSIONÄRE zur Beseitigung der ihnen verzeigten Mängel und Vernachlässigungen aufzufordern. Wenn die KonzeSSIONÄRE den ihnen verzeigten Mängeln und Vernachlässigungen nicht abhelfen, so ist die Regierung berechtigt, auf Kosten der KonzeSSIONÄRE von sich aus die nöthigen Maßregeln zu treffen.

Art. 21. Die Kosten für Untersuchung, Beaufsichtigung und Annahme der Bauten müssen von den KonzeSSIONÄREN getragen werden. Zu diesem Zwecke sind sie gehalten, während der Dauer der Arbeiten jährlich eine Summe von tausend Franken in die Staatskasse niederzulegen; nach Beendigung der Bauten haben sie bis zum Ablauf der KonzeSSIONSFRIST jährlich die Summe von fünfhundert Franken an die nämliche Kasse zu bezahlen.

Sollten diese Einzahlungen nicht zur festgesetzten Zeit erfolgen, so kann der Betrag derselben wie bei öffentlichen Steuern eingetrieben werden.

Art. 22. Den Arbeitern des hiesigen Kantons wird bei den Eisenbahnbauten und Erstellungen, welche in Regie ausgeführt werden, der Vorzug gegeben.

Diese Empfehlung ist in die mit den Unternehmern abzuschließenden Verträge ausdrücklich aufzunehmen.

Art. 23. Sobald die Eisenbahn vollendet ist, verpflichten sich die KonzeSSIONÄRE, dieselbe in einen regelmäßigen und wohl organisirten Betrieb zu setzen und sie während der ganzen Zeit ihres Bestandes in diesem Zustande zu erhalten.

Sie machen es sich zur Pflicht, der Linie Voll-Kemund alle die bei anderen wohl organisirten Eisenbahnen des In- und Auslandes vorkommenden Vervollkommnungen zuzuwenden, namentlich was Schnelligkeit und Sicherheit des Dienstes betrifft.

Art. 24. Die KonzeSSIONÄRE sind keineswegs verpflichtet, eigenes Rollmaterial zu besitzen. Halten sie es gleichwohl für nöthig, solches anzuschaffen, so soll dieses Material den Bedürfnissen des Betriebes angemessen sein; es hat allen Anforderungen des Publikums in Betreff der Sicherheit zu entsprechen, und muß vom Staatsrath gutgeheißen sein;

ohne Bewilligung dieser Behörde darf es weder gewechselt, noch verändert werden.

Es müssen mindestens zwei Wagenklassen für Reisende erstellt werden, welche der zweiten und dritten Klasse der gegenwärtig auf den schweizerischen Eisenbahnen bestehenden Wagen entsprechen. Den Konzeßionären ist freigestellt, auch Wagen erster Klasse zu erstellen.

Art. 25. Um die Konzeßionäre für die Bauten und Ausgaben zu entschädigen, zu welchen sie sich durch gegenwärtiges Pflichtenheft verpflichten, und unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sie alle Obliegenheiten desselben genau erfüllen, gestattet ihnen die Regierung für die im Art. 2 des Konzeßionsaktes festgesetzte Zeitfrist, nachfolgende Transporttagen zu beziehen.

Für den Transport der Passagiere, des Viehes und der Waaren ist das vom Staate den Konzeßionären bewilligte Maximum des Tarifes folgendes:

		Passagiere.	
		Per Kopf und per Kilometer.	Per Kopf und per Schweizerstunde.
I. Klasse	Fr. 0.12	Fr. 0.60
II. "	: : . .	" 0.08	" 0.40
III. "	" 0.06	" 0.30

Die Konzeßionäre sind ermächtigt, von jedem Passagierbillet überdies eine Gebühr von 5 Centimen zu beziehen.

Kinder unter 10 Jahren bezahlen einen halben Platz in allen Klassen.

Die Konzeßionäre dürfen auf den obgenannten Tagen Ermäßigung eintreten lassen für Bilette, welche zur Hin- und Herfahrt am nämlichen Tage bestimmt sind.

Das Gepäck, mit Ausnahme der kleinen Effekten, welche die Reisenden an der Hand tragen und wovon das Gewicht 20 Pfund (10 Kilos) nicht übersteigen darf, ist einer Tage von Fr. 0.12 auf den Zentner und die Stunde (Fr. 0.48 auf die Tonne und den Kilometer) unterworfen.

		Vieh.	
		Per Stück und per Kilometer.	Per Stück und per Schweizerstunde.
Pferde, Maulesel und Esel		Fr. 0.18	Fr. 0.90
Stiere, Ochsen und Kühe		" 0.12	" 0.60
Kälber, Hunde und Schweine		" 0.06	" 0.30
Hämmel, Lämmer, Schafe und Ziegen		" 0.04	" 0.20

Für den Transport von Thieren, welche einen ganzen Wagen in Anspruch nehmen, tritt billige Tagenermäßigung ein.

W a a r e n .

Die Tage für den Waarentransport darf Fr. 0.10 per Zentner und per Wegstunde nicht übersteigen (Fr. 0.40 per Tonne und per Kilometer).

Geld und andere Kostbarkeiten, deren Werth angegeben ist, bezahlen eine Transporttage von Fr. 0.04 per tausend Franken und per Stunde (Fr. 0.008 auf den Kilometer).

Der Salztransport wird für den Stand Freiburg zu 3 Centimen per Centner und per Wegstunde vollzogen, die Kosten des Auf- und Abladens nicht inbegriffen.

F u h r w e r k e .

Der Tarif für den Transport von Fuhrwerken wird im Maximum auf Fr. 4 per Stück und für eine Wegstunde (Fr. 0.80 per Kilometer) festgesetzt.

Außer den oben bestimmten Tagen für den Transport von Gepäc, vom Vieh, Fuhrwerken und Waaren sind die Konzeffionäre berechtigt, eine Einregistrirungsgebühr von Fr. 0.10 von jeder Expedition zu beziehen.

Wird das Auf- und Abladen von ihnen aus besorgt, so beziehen sie ebenfalls unter dem Titel von Besorgungskosten eine Tage, welche Fr. 1 nicht übersteigen darf für jedes Viehstück oder für jedes Fahrzeug und per Operation, und Fr. 0.05 für den Zentner Waare und per Operation (Fr. 1 auf die Tonne).

Art. 26. Waaren jeder Art, welche mit der Schnelligkeit von Personenzügen transportirt werden müssen, entrichten eine Tage von 12 Centimen per Zentner und Wegstunde.

Fuhrwerke, welche mit der Schnelligkeit von Personenzügen befördert werden, bezahlen das Doppelte der im Tarif angegebenen Tagen.

Vieh, das mit der Schnelligkeit von Personenzügen transportirt wird, bezahlt über die ordentliche Tage hinaus vierzig Prozent.

Das Minimum des Gewichtes ist 50 Pfund (25 Kilos), das Minimum vom Werth Fr. 500 und das Minimum der Entfernung eine halbe Wegstunde (2400 Meter).

Jeder Bruchtheil einer halben Stunde zählt für eine ganze Stunde.

Das Minimum der Transporttage darf für einen Gegenstand nicht weniger als 40 Centimen betragen.

Sendungen von 50 Pfund und darunter werden immer als Eilgut angesehen.

Landwirthschaftliche Produkte, welche 50 Pfund nicht übersteigen und den Weg mit ihren Inhabern zurücklegen, sind von Transportkosten

frei. Was über die bewilligten 50 Pfunde hinaus geht, unterliegt der ordentlichen Waarentage.

Die Waarengruppirung ist untersagt. Als Gruppierung gilt jede Manipulation, jegliche Combination oder falsche Erklärung, welche den Zweck hat, in betrügerischer Weise unter einem einzigen Gewicht und unter einem und demselben Artikel des Tarifs mehrere Gegenstände zu begreifen, welche an verschiedene Empfänger oder von verschiedenen Speditoren versendet werden, und welche zufolge ihres Gewichtes in die Kategorie der vereinzeltten Gegenstände oder in eine höhere Klasse gehörten.

Art. 27. Die im obigen Tarif bestimmten Transporttagen sind keineswegs anwendbar:

- 1) auf jedes Fuhrwerk, das sammt seiner Ladung mehr als 90 Zentner (4500 Kilos) wiegt;
- 2) auf jede untheilbare Masse, welche mehr als 60 Zentner (3000 Kilos) wiegt.

Gleichwohl dürfen die Konzeßionäre den Transport von untheilbaren Massen von mehr als 60 und 100 Zentnern und die Aufnahme eines Fuhrwerkes, welches mit seiner Ladung 90 bis 160 Zentner wiegt, nicht verweigern. Dagegen werden die Transporttagen in diesen Fällen um die Hälfte erhöht.

Die Konzeßionäre dürfen weder zum Transport von untheilbaren Massen, die mehr als 100 Zentner wiegen, noch zur Aufnahme von Fuhrwerken angehalten werden, welche mit Inbegriff der Ladung schwerer als 160 Zentner sind. Wenn ungeachtet der vorstehenden Bestimmung die Konzeßionäre den Transport von untheilbaren Massen, welche 100 Zentner Gewicht übersteigen und die Aufnahme von Fuhrwerken (Lokomotivmaschinen nicht gerechnet) gestatten, welche sammt ihrer Ladung mehr als 160 Zentner wiegen, so müssen sie während wenigstens drei Monaten das Gleiche allen denjenigen gestatten, welche es begehren.

Art. 28. Jede Abänderung des Tarifs bedarf der Genehmigung des Staatsrathes.

Veränderungen am Tarif sowohl als am Transportreglement müssen dem Publikum zur Kenntniß gebracht werden, und die Bekanntmachung der Tarifabänderungen hat mindestens fünfzehn Tage vor ihrer Inkraftsetzung zu geschehen. Finden die Konzeßionäre eine Ermäßigung ihrer Tagen für angemessen, so muß dieselbe wenigstens während drei Monaten für die Reisenden und ein Jahr für Waaren beibehalten werden.

Diese Bestimmung gilt jedoch nicht rückfichtlich einer bei Anlaß von Vergnügungszügen oder wegen jedes andern Ausnahmefalles gestatteten Begünstigung.

Art. 29. Die Tagen werden für Alle auf gleichartige Weise berechnet. Es soll die Eisenbahnverwaltung Niemanden Vortheile bewilligen.

gen, die sie unter gleichen Verhältnissen nicht auch Andern gewähren könnte.

Art. 30. Gegen die oben festgesetzten Gebühren und Taxen verpflichten sich die Konzeßionäre zu sorgfältigem Transporte der Reisenden, von Vieh, Lebensmitteln, Waaren, überhaupt aller ihnen anvertrauten Gegenstände.

Vieh, Lebensmittel, Waaren und andere, der Eisenbahn anvertraute Gegenstände sollen, so viel wie möglich, nach der Reihe ihrer Einregistriernummer befördert werden.

Art. 31. Die Konzeßionäre sind gehalten, für das reisende Publikum täglich wenigstens zwei Verbindungen zwischen den Endpunkten der Bahn zu unterhalten.

Jeder gewöhnliche Personenzug soll mit genügender Anzahl von Wagen versehen sein, um alle Reisende, die sich einfinden, befördern zu können.

Art. 32. Jeder Aufenthalt inbegriffen, haben die Personenzüge durchschnittlich in einer Zeitstunde wenigstens fünf Schweizerstunden (20 Kilometer) durchzumachen. Diejenigen Waaren, welche der niederen Taxe unterworfen sind, sollen in den nächsten 48 Stunden nach ihrer Aufgabe bei den Eisenbahnstationen weiter befördert werden.

Wenn aber der Versender diesen Termin selbst verlängert, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt gestattet werden.

Der Transport von Gilgut hat durch den nächsten Personenzug zu geschehen, vorausgesetzt, daß solches eine Stunde vor Abgang des Zuges übergeben wurde.

Art. 33. Die Waaren, deren Transport der Eisenbahnverwaltung anvertraut wurde, sollen auf den Ladplätzen der Stationen abgegeben werden.

Die im Tarif festgesetzten Taxen haben nur Bezug auf den Transport von Station zu Station.

Auf den Hauptstationen wird die Verwaltung die nöthigen Maßregeln ergreifen, damit die transportirten Gegenstände in die Wohnung der Empfänger abgeliefert werden. Einen Tarif über die Taxen, die sie hiefür zu erheben gedenkt, wird sie der Genehmigung des Staatsrathes unterbreiten.

Ein ähnlicher Tarif, der ebenfalls von der Regierung genehmigt werden soll, wird die Taxen festsetzen für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks zu und von den Bahnhöfen.

Art. 34. Jede Expedition von Waaren, deren Gewicht, unter ein und derselben Verpackung, 20 Kilos übersteigt, wird auf Verlangen des

Versenders durch einen Frachtbrief konstatirt, wovon ein Exemplar in den Händen des Eisenbahnverwalters und das andere in denjenigen des Versenders bleibt.

Dieselbe Konstatirung geschieht auf Verlangen des Versenders für jedes Paket oder Ballot von wenigstens 20 Kilos Gewicht, dessen Werth vorgängig deklarirt wurde.

Versendern und Empfängern steht es frei, die Zu- und Abfuhr ihrer Waaren selbst und auf ihre Kosten zu besorgen; für den Fall, wo die Eisenbahnverwaltung, behufs Zu- und Abfuhr der Waaren mit verschiedenen Speditoren besondere Abkommnisse trifft, ist sie gehalten, vor deren Ausführung die Regierung hievon in Kenntniß zu setzen, und es sollen sodann diese Abkommnisse allen denjenigen zu gut kommen, welche hiefür das Gesuch stellen.

Art. 35. Unter Vorbehalt derjenigen Befugnisse, welche in Folge des Oberaufsichtsrechts des Staates der Polizeidirektion zukommen, wird die innere Polizei der Bahn, der Bahnhöfe und der übrigen, zum Betrieb der Linie bestimmten Gebäulichkeiten der Eisenbahnverwaltung anvertraut. Nichts desto weniger kann die öffentliche Gewalt in allen Fällen und Gelegenheiten auf den Bahnhöfen und den Stationen frei aus- und eingehen; sie hat bei allfälligen Ruhestörungen, die durch fremde Personen, oder durch Angestellte der Verwaltung verursacht wurden, die Ordnung wieder herzustellen.

Die zu den Stationen gehörenden Restaurationen und Wirthschaften sind als öffentliche Anstalten zu betrachten, und den, diese Etablissements betreffenden Gesetzen unterworfen; in allen Fällen soll diese der Eisenbahnverwaltung überlassene innere Polizei nach den vom Staatsrath genehmigten Reglementen ausgeübt werden.

Diejenigen Angestellten der Eisenbahnverwaltung, welche mit Handhabung und Ausführung der Polizei auf der Bahnlinie beauftragt sind, haben auf ihren Kleidern leicht zu erkennende Unterscheidungszeichen zu tragen.

Sie haben der kompetenten Polizeibehörde den Eid zu leisten für treue und gewissenhafte Pflichterfüllung.

Auf motivirtes Verlangen derselben Behörde und auf genügenden Beweis hin, ihren Pflichten nicht nachgekommen zu sein, sollen sie entlassen werden.

Es wird die Eisenbahnverwaltung, im Einverständniß mit den kompetenten Behörden, die nöthigen Maßregeln treffen, um den Bezug des Ohmgeldes in den Bahnhöfen zu sichern.

Art. 36. Die Regierung wird Vorkehrungen treffen für Einführung von Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahnlinie, gegen Handlungen, welche die Sicherheit der Reisenden gefährden könn-

ten und gegen Nichtbeachtung der eisenbahnpolizeilichen Vorschriften, alles unbeschadet der Gesetze, welche von den Bundesbehörden erlassen werden könnten. Die Uebertreter werden im Falle ihrer Entdeckung durch die Eisenbahnangestellten verhaftet und der zuständigen Behörde überliefert.

Jedem vom Staatsrath mit der Polizeiaufsicht über die Eisenbahn Beauftragten wird die Verwaltung Bewilligungsscheine zur unentgeltlichen Fahrt ausstellen.

Art. 37. Die Angestellten der Eisenbahnverwaltung sollen vorzugsweise unter den Schweizerbürgern, und zwar so viel als möglich unter den Bürgern des Kantons Freiburg gewählt werden.

Art. 38. Die Konzessionäre dürfen zu keinen Abgaben angehalten werden, weder für das durch die Eisenbahn in Anspruch genommene Terrain, noch für Gebäulichkeiten oder andere zum Dienst gehörende Gegenstände.

Im Uebrigen steht das Eisenbahnunternehmen, so gut als seine Angestellten, in Betreff der Steuern unter dem allgemeinen Gesetze, und es dürfen dieselben nicht auf eine besondere Art besteuert werden.

Art. 39. Die Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coks, welche aus dem Auslande bezogen werden und für die Eisenbahn bestimmt sind, sind vom Eingangszolle befreit.

Den inländischen Fabriken, welche für den Gebrauch dieser Bahn Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Verfügung gilt jedoch nur für die von der Bundesversammlung festgesetzte Zeit. (Bundesbeschluss vom 9. Juli 1864)

Art. 40. Die Konzessionäre sind dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben nach dem Bundesgesetze über das Postregal vom 2. Brachmonat 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Errichtung von fahrenden Postbüreau beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltungen haben aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852.)

Art. 41. Die Konzessionäre sind verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen Dienste steht, so wie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft,

auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Zu den gleichen ermäßigten Preisen haben sie auch die Landjäger, welche auf Befehl der kompetenten Polizei korpsweise oder einzeln reisen, 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 die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Dieselben Bedingungen gelten für den Transport von Gefangenen.

Art. 42. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, unentgeltlich

- 1) die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- 2) bei Erstellung der Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die diesfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- 3) kleine Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonale besorgen zu lassen, wobei das hiezu nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

(Art. 9 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852.)

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten an der Hauptleitung einen besondern Drath, und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Art. 5 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852.)

Art. 43. Sollte die Eidgenossenschaft von dem ihr im Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 eingeräumten Rückkaufsrechte keinen Gebrauch machen, so ist der Kanton Freiburg berechtigt, vermittelst Entschädigung die Eisenbahn mit all' ihrem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen nach Ablauf des 30., 45., 60., 75. und 90. Jahres nach Eröffnung der Linie an sich zu ziehen.

Macht der Staat Freiburg Gebrauch von diesem Rechte, so hat er vier Jahre vorher die Konzeßionäre hievon zu benachrichtigen.

Falls die Parteien über die zu leistende Entschädigung sich nicht einigen können, wird selbige durch die im nachstehenden Art. 52 bezeichneten ordentlichen Gerichte festgesetzt werden.

Art. 44. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- 1) 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, 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.

- 2) Im Falle des Rückkaufes im 90. 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.
- 3) Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch die im Art. 52 bezeichneten ordentlichen Gerichte auszutragen.

Art. 45. Nach Ablauf der Konzession wird die Eisenbahn ausschließliches Eigenthum des Kantons Freiburg. Wenn nun demzufolge die Eidgenossenschaft oder der Kanton Gebrauch machen von dem weiter oben bezeichneten Rückkaufsrechte, so kommt auf alle Fälle nach Verfluß der vier und neunzig Jahre das den Konzessionären als Entschädigung ausbezahlte Kapital dem Kanton wieder zurück.

Für Sicherstellung des Kapitals haben die Konzessionäre dem Kantone Garantien zu leisten, welche von der Bundesgewalt geregelt werden, sofern dieselbe vom Rückkaufsrecht Gebrauch macht, oder ein Gegenstand der Verständigung mit dem Kanton bilden, nöthigenfalls vor dem ordentlichen Richter, sofern der Kanton es ist, der vom Rückkaufsrecht Gebrauch macht. Wer immer das Rückkaufsrecht ausüben mag, so hat die Schätzung des in Händen der Eisenbahnverwaltung befindlichen Materials besonders und in Uebereinstimmung mit dem Kanton zu geschehen, und es muß der sich ergebende Betrag nebst dem bezüglichlichen Kapital von der dem Kanton zurückkommenden Summe abgezogen werden.

Art. 46. Wenn also nach Ablauf der vier und neunzig Jahre die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrechte keinen Gebrauch gemacht hat oder alsdann macht, so wird die Bahn, wie oben gesagt, volles und ungetheiltes Eigenthum des Kantons, sobald die Konzessionäre für den Betrag ihres Materials ausbezahlt sind.

Es wird sodann der Staat Freiburg in alle Rechte der Konzeßionäre eingesetzt, welche diese als Eigenthümer des Grund und Bodens und der Arbeiten besaßen, die im Kadasterplan der Eisenbahn vorgemerkt sind.

Die Konzeßionäre sind gehalten, die Bahn, die Arbeiten, aus denen sie besteht, und was damit zusammenhängt, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladplätze, Etablissements an den Abfahrts- und Ankunftsstellen, Wärter- und Aufseherhäuschen, Einnahmebüro, feste Maschinen, überhaupt alle unbeweglichen Gegenstände, welche nicht ausdrücklich und speciell für den Transportdienst bestimmt sind, in gut unterhaltenem Zustande zu übergeben.

Während den fünf Jahren, welche dem Termine der Konzeßion unmitttelbar vorgehen, hat die Regierung das Recht, die Einnahmen der Eisenbahn mit Beschlag zu belegen und selbige dazu zu verwenden, die Bahn und all' ihr Zugehör wieder in guten Zustand zu erstellen, falls die Konzeßionäre sich nicht anschicken würden, dieser Verpflichtung vollständig und gehörig nachzukommen.

In Betreff der beweglichen Gegenstände, als: Maschinen, Waggons, Karren, Wagen, Materialien, Brennstoffe und Vorräthe jeglicher Art, ferner der unbeweglichen Gegenstände, welche in vorhergehender Aufzählung nicht inbegriffen sind, ist der Kanton gehalten, dieselben zu übernehmen und zu bezahlen, und zwar, wenn die Konzeßionäre es verlangen, auf Expertenentscheid; und umgekehrt sind die Konzeßionäre ebenfalls gehalten, dieselben nach Expertenentscheid abzutreten, wenn dies der Kanton wünscht. Immerhin hat dieser nur die Verpflichtung, so viel von den Vorräthen anzunehmen, als er für den Betrieb während sechs Monaten bedarf.

Art. 47. Da dieses Unternehmen von allgemeinem Nutzen ist, so werden die Konzeßionäre in alle Rechte eingesetzt, welche dem Kanton Freiburg durch Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 eingeräumt wurden, sowie ihnen nöthigenfalls alle Verfügungen der Gesetze, besondere Beschlüsse und Reglemente der eidg. Behörden über diesen Gegenstand zu gut kommen sollen. Dergleichen haben die Konzeßionäre alle von diesen Gesetzen, Beschlüssen und Reglementen herrührenden Lasten zu tragen.

Art. 48. Die Konzeßionäre haben vor dem 14. Juni 1865 bei der Staatskasse des Kantons Freiburg eine Caution von hunderttausend Franken zu hinterlegen.

Diese Caution ist entweder in Geld, zinsstragend zu 5 % per Jahr, oder aber durch Werthschaften zu leisten, die dem Staatsrathe genügen.

Zurückerstattet wird dieselbe den Konzeßionären zehntelweise, nach Maßgabe des Fortganges der Arbeiten.

Art. 49. Die Eisenbahnverwaltung wird dem Staatsrathe jedes Jahr einen detaillirten Bericht über die Ergebnisse des Betriebes und des

Ertrages des Unternehmens vorlegen. Ueberdies kann der Staatsrath zu jeder Zeit durch ein oder mehrere Abgeordnete alle Theile der Comptabilität prüfen lassen.

Art. 50. Sollten die Konzessionäre bis zur festgestellten Frist die ihnen auffallenden Arbeiten nicht vollständig ausgeführt und vollendet haben, oder sollten sie den ihnen durch gegenwärtiges Pflichtenheft auferlegten Verpflichtungen nicht gehörig nachgekommen sein, so ziehen sie sich den Verlust ihrer Rechte zu, und es sind Vorkehrungen zu treffen, sowohl behufs Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten, als auch in Betreff der Ausführung der übrigen durch die Konzessionäre eingegangenen Verbindlichkeiten, und zwar mittelst einer gerichtlichen Zuerkennung, die über die Klauseln gegenwärtigen Pflichtenheftes zu geschehen hat, sowie über Preisansetzung der erstellten Arbeiten, der vorrätigen Materialien, des angekauften Terrains und der schon in Betrieb gesetzten Abtheilungen der Bahn.

Die aus dem Besitz der Eisenbahn gesetzten Konzessionäre erhalten von der neuen Gesellschaft oder den Käufern denjenigen Werth, den besagte gerichtliche Zuerkennung festgesetzt haben wird.

Der noch nicht zurückerstattete Theil der deponirten Caution wird Eigenthum des Kantons, ohne daß dieser irgendwie gehalten wäre, die Vollendung der Eisenbahn auszuführen.

Führt die ausgeschriebene gerichtliche Zuerkennung zu keinem Resultate, so wird nach einer Frist von sechs Monaten auf der gleichen Basis eine zweite versucht; und sollte dieser zweite Versuch ebenfalls ohne Erfolg bleiben, so sind die Konzessionäre definitiv all' ihrer Rechte an der Konzession verlustig erklärt, und es werden die schon ausgeführten und dem Betrieb übergebenen Strecken der Bahn unmittelbar Eigenthum des Kantons.

Die Verfügungen dieses Artikels sind nicht anwendbar, wenn die Verspätungen oder anderweitige Nichteinhaltung des gegenwärtigen Pflichtenheftes erwiesenermaßen von höherer Gewalt herrührt.

Art. 51. Falls die Konzessionäre nach Vollendung der Arbeiten nicht im Stande wären, Vorkehrungen zu treffen für den Betrieb, oder es ihnen unmöglich wäre, denselben fortzusetzen, nachdem sie ihn angefangen, so wird nach dem Wortlaute des vorbergehenden Artikels verfahren, ohne daß immerhin der Kanton irgendwie verpflichtet werden könnte, für den Betrieb zu sorgen.

Art. 52. Alle Streitigkeiten, zu denen die Vollziehung gegenwärtigen Pflichtenheftes Anlaß geben könnte, sind jeweilen vor die ordentlichen Gerichte zu bringen.

Gegeben im Staatsrathe zu Freiburg, den 8. Februar 1865.

Der Präsident:
S. Charles.
 Der Kanzler:
 August Egger.

Gegenwärtiges Pflichtenheft ist angenommen. Ferner wird auf der ganzen Zweigbahn freie Fahrt gewährt den hochwürdigem Vätern Kapuziner, den barmherzigen Schwestern und den in die Spitäler sich begebenden armen Kranken.

Boll, den 14. Februar 1865.

Im Namen des Verwaltungsrathes:

(Bez.)

Ch. Burn.

Spühler-Denereaz, Vizepräsident.

Julius Dupre, Sekretär.

Der Staatsrath des Kantons Freiburg
ertheilt dem vorstehenden Zusatz seine Genehmigung.

Freiburg, den 13. März 1865.

Der Präsident:

S. Charles.

Der Vize-Kanzler:

L. Fragnière.

Beschluß des Staatsrathes des Kantons Freiburg, betreffend das Pflichtenheft für die Eisenbahn Boll-Remund. (Vom 8. Februar 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.09.1865
Date	
Data	
Seite	525-542
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 888

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.