

## Konzessions-Akt

des

Kantons Solothurn für die Jurabahnen.

(Vom 8. Dezember 1872.)

Der Regierungsrath des Kantons Solothurn,  
auf Ansuchen des Verwaltungsrathes der Initiativgesellschaft der  
Jurabahnen vom 30. und 31. März 1870;

gemäss Kantonsrathsbeschluss vom 2. Dezember 1871 und in  
Folge Vereinbarung mit der Regierung von Basel-Landschaft vom  
24. Mai 1872,

beschliesst:

§ 1. Dem Verwaltungsrathe der Initiativgesellschaft für Anstreben der Jurabahnen wird zu Handen einer Aktiengesellschaft, welche derselbe ins Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für die auf dem Gebiete des Kantons Solothurn befindliche, von der solothurnisch-bernischen Grenze bei der Liesbergermühle in der Richtung nach Basel bis an die Kantonsgrenze bei der Laufen-Glashütte und von der bernischen Grenze bei Angenstein bis an die basellandschaftliche Grenze bei Dornachbrugg (rechtes Birsufer) sich erstreckende Abtheilung der Jurabahnen zu den nachstehenden Bedingungen und unter Vorbehalt der Bundesgenehmigung erteilt.

§ 2. Die Gesellschaft hat eine Kautions von Fr. 10,000 zu erlegen. Diese Summe ist zu 3<sup>o</sup>/<sub>o</sub> verzinslich und sofort nach Uebergabe der Bahn zum öffentlichen Betriebe zurückzubezahlen.

§ 3. Die Dauer der Konzession ist auf 99 aufeinanderfolgende Jahre, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, festgesetzt.

§ 4. Die zu bildende Aktiengesellschaft nimmt ihren Sitz im Kanton Bern und wird derselbe durch die Statuten näher bestimmt werden. Für persönliche Klagen gilt der Gerichtsstand dieses Ortes, für dingliche Klagen das Forum der gelegenen Sache.

§ 5. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können, nachdem sie gutgeheissen worden, nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens innert zwei Jahren nach erfolgter Genehmigung der gegenwärtigen Konzession durch die Bundesbehörden die Erdarbeiten auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll bis 1. Mai 1875 vollendet und der regelmässige Betrieb derselben eröffnet sein. Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Kantonsrath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessenen Endtermin setzen.

§ 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmässigem, wohlorganisirtem, 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 wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf den Jurabahnen eintreten zu lassen.

§ 8. Die Bahn wird einspurig erstellt.

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

§ 10. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Strassen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen u. s. w. erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, 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 können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weitersziehen. Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Strassen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundesexpropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche infolge der Anlage der Strassen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich waren, ausschliesslich dem Staate, bezw. den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

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

§ 13. Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem 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 nothwendig befunden werden.

§ 14. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath infolge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benützung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benützung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu

fördern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

§ 15. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan mit kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der betreffenden Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtungen beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

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

§ 16. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen Behörden die mit der Ausübung ihres Obergerichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 17. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

§ 18. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 19. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn, weder in eine kantonale noch in Gemeinde-Besteuerung gezogen werden dürfen. Diese Steuerfreiheit hört jedoch auf, sobald die Aktien eine Dividende von 5 Prozent auswerfen.

In der Steuerfreiheit sind die Steuerbeträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§ 20. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiet des Kantons Solothurn aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 21. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass mindestens zweimal täglich je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

§ 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von wenigstens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 23. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, dass der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht ausserordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange derselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 24. Die Personenwagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sizen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizeinrichtungen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden dürfen.

§ 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der II. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist), darf eine Taxe von höchstens Fr. 0. 12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stük bis auf Fr. 0. 80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stük bis auf Fr. 0. 40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stük bis auf Fr. 0. 15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermässigt werden.

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0. 05.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, dass für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0. 04 zu bezahlen sind.

§ 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Vieh und Waaren bezahlen, wenn sie mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden, eine um 40% erhöhte Taxe.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, dass Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen. Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes beträgt 40 Centimes.

§ 31. Die Gesellschaft ist ermächtigt, eine Einschreibgebühr von Fr. 0. 10 für jedes Gepäkbillet oder jede Beförderung von Waaren auf eine Distanz von wenigstens 5 Wegstunden zu erheben, sei der Betrag der Beförderung, welcher er wolle.

§ 32. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxenbestimmungen beschlagen bloss den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 33. Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillirte Tarife mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 34. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 35. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens 3 Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indess keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

§ 36. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 37. Wenn die Bauunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäss einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen.

Reicht dagegen der Reinertrag des Unternehmens nicht hin, um das Aktienkapital wenigstens zu 2% zu verzinsen, so ist es der

Gesellschaft vorbehalten, obige Tarifsätze um höchstens 30% zu erhöhen.

§ 38. Die Gesellschaft haftet für alle Nachtheile, welche aus verspäteter Ablieferung der Waaren entstehen, ebenso, reglements-mässige Verpackung vorausgesetzt, für Beschädigung und ganzen oder theilweisen Verlust der Waaren. Nur höhere Gewalt kann von dieser Haftpflicht befreien.

§ 39. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienst steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch ausserordentliche Sicherheitsmassregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlasst werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht würde.

§ 40. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung überlassen. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 41. Die Fahrpläne der gewöhnlichen Züge, die Tarife und Transportreglemente, sowie deren allfällige Abänderungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

§ 42. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 43. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht, oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit dem Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 3), gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen ein Jahr vorher hiervon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der ganze Bahnkörper, wie er dämzumal von der Gesellschaft in den verschiedenen Kantonen exploitirt werden möchte, derselben abgenommen wird.

§ 44. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, — im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 2 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ende der Konzession 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 Zubehöre ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande 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 schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 45. Ohne die Ermächtigung des Kantonsrathes darf der Betrieb weder verpachtet noch mit andern Unternehmungen ähnlicher Art fusionirt werden.

§ 46. Der Bau wird als Sache des öffentlichen Wohles erklärt und der Gesellschaft alle diejenigen Rechte übertragen, welche die bestehenden Geseze, namentlich das Bundesgesez vom 10. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privaterechten, der Staatsverwaltung für Arbeiten des Staates zugestehen; ebenso findet der Bundesbeschluss vom 17./19. Juli 1854, betreffend Abänderung des Art. 3 im Bundesgeseze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft, vom 28. Juli 1852, auf den Bau und Betrieb dieser Linien Anwendung.

§ 47. Ausser den in § 44 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsrichterlich auszutragen.

§ 48. Für die Entscheidung der gemäss den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, dass jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 49. Der Gesellschaft steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Kantonsrathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Gegeben in Solothurn, den 8 Dezember 1872.

Der Landammann:

**Baumgartner**, Reg. Rath.

Der Staatschreiber:

**Amiet.**

## **Konzessions-Akt des Kantons Solothurn für die Jurabahnen. (Vom 8. Dezember 1872.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.02.1873
Date	
Data	
Seite	353-362
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 587

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.