

## Konzession

zum

Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal bis zur  
Kantonsgrenze bei Reigoldswyl.

(Vom 15. Juli 1872.)

Der Kanton Basel-Landschaft erteilt der schweizerischen Centralbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der auf basellandschaftlichem Gebiete liegenden Strecke der Wasserfallbahn von Liestal durch das Reigoldswylerthal bis zur Kantonsgrenze auf der Wasserfalle, unter nachfolgenden Bedingungen und mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden.

Art. 1. Die Konzession wird für 87 aufeinanderfolgende Jahre, nämlich bis zum Auslaufstermin der für die schweizerische Centralbahn im hierseitigen Kanton bestehenden Konzession vom 6. Dezember 1852 erteilt.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession erneuert werden, insofern sie nicht in Folge eingetretenen Rückkaufes erloschen sein sollte.

Art. 2. Der Kanton Basel-Landschaft verpflichtet sich, der schweizerischen Centralbahngesellschaft bei gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern um Bau und Betrieb von einmündenden oder Zweigbahnen einzuräumen, soweit nicht bereits ältere derartige Berechtigungen bestehen.

Art. 3. Die Gesellschaft kann für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Baselland eingegangen worden, oder in demselben zu erfüllen sind, in Liestal belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Bauarbeiten dürfen erst begonnen werden, nachdem die Baupläne dem Regierungsrathe vorgelegt und dessen Genehmigung erhalten haben. Für nachherige Abweichungen von diesen Plänen ist in allen vorkommenden Fällen die Genehmigung des Regierungsrathes vor Beginn der Arbeiten einzuholen.

Art. 5. Bei Bubendorf, Zysen und Reigoldswyl sind den Verhältnissen angemessene Personen- und Güterstationen nebst Zufahrten zu denselben anzulegen, worüber vor Beginn der Bauarbeiten eine Verständigung zwischen dem Regierungsrathe und der Konzessionärin stattzufinden hat. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Regierungsrathe das Entscheidungsrecht zu.

Art. 6. Die Konzessionärin verpflichtet sich, unter Voraussetzung der vorher für die Fortsetzung der Bahn von den solothurnischen und bernischen Kantonsbehörden ebenfalls zu erlangenden und von den Bundesbehörden zu genehmigenden Konzessionen, die Bauarbeiten am Tunnel der Wasserfalle innerhalb 6 Monaten, vom Tage der betreffenden Bundesgenehmigung an gerechnet, zu beginnen und ohne Unterbrechung bis zur gänzlichen Vollendung zu betreiben; für den übrigen Theil der Bahn sind die Arbeiten innerhalb drei Jahren, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, in Angriff zu nehmen.

Die Bahn soll — Einflüsse höherer Gewalt vorbehalten — binnen 5 Jahren, ebenfalls vom Tage der vom Bunde für die Konzessionen der beteiligten Kantone ausgesprochenen Genehmigung an gerechnet, vollendet und dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum benannten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Landrath mit Berücksichtigung der Umstände einen angemessenen Endtermin festsetzen.

Dabei übernimmt die Konzessionärin die Verbindlichkeit, ihrerseits das Nöthige zu thun, damit ihr die Konzessionen für die Gebiete der Kantone Solothurn und Bern ertheilt werden.

Art. 7. Die Konzessionärin verpflichtet sich, die Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, sofort nach vollendetem Bau in Betrieb zu setzen und für die ganze Dauer der Konzession in regelmäßigem, wohlorganisirtem und ununterbrochenem Betrieb zu erhalten. Zu diesem Zwecke hat sie die auf anderen Bahnen

des In- und Auslandes mit Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebs eingeführten Verbesserungen ebenfalls eintreten zu lassen.

Der Regierungsrath behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten zu kontroliren und überwachen zu lassen.

Art. 8. Die Konzessionärin hat in eigenen Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, daß die Zirkulation auf Straßen und Wegen und für Wasserleitungen sowohl während des Bahnbaues als später durch den Bahnunterhalt nicht unterbrochen werde. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Art. 9. Wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchfahrten und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Dohlen, Flüssen, Kanälen, Bächen, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunn- oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle vorkommenden Kosten der Konzessionärin zufallen, so daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Korporationen weder Schaden noch eine größere Last als die bereits getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Streitfalle der Regierungsrath endgültig.

Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

Art. 10. Die Konzessionärin wird die Bahn, soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, einfrieden. Ueberhaupt hat sie in eigenen Kosten alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche mit Bezug auf die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit vom Regierungsrathe angeordnet werden.

Art. 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Wege, Kanäle oder Brunnleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindswegen angelegt werden, so hat die Konzessionärin 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 in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden,

ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten zur Last.

Sollte durch derartige Arbeiten oder Bauten von Staats- oder Gemeindswegen der Betrieb für längere oder kürzere Zeit unterbrochen werden, so ist die Konzessionärin berechtigt, eine angemessene Entschädigung dafür anzusprechen.

Art. 12. Der Konzessionärin wird freigestellt, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen; doch soll für den Wasserfallentunnel und allfällige kleinere Tunnel der Zufahrtslinien ein doppelspuriger Unterbau ausgeführt werden.

Art. 13. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath infolge einer mit Rücksicht auf die volle Sicherheit ihrer Benützung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben die Bewilligung dazu ertheilt haben wird.

Auch während dem Betrieb der Bahn ist der Regierungsrath jederzeit zur Anordnung einer solchen Untersuchung befugt. Sollten dabei Mängel entdeckt werden, welche die Sicherheit der Bahnbenützung gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, deren sofortige Beseitigung zu fordern und, falls diesem Begehren nicht entsprochen werden sollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Konzessionärin zu treffen.

Art. 14. Mit Vorbehalt der in gegenwärtiger Konzession enthaltenen Beschränkungen unterliegt die Bahn gleich jeder anderen Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Art. 15. Die Centralbahngesellschaft ist in ihrer Eigenschaft als Konzessionärin dieser Bahn sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb infolge des Bahnbetriebes von der Entrichtung von Kantons- und Gemeindesteuern befreit. In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeiträge an die obligatorische kantonale Brandversicherungskasse nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Bestimmung keine Anwendung auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich im Besitze der Konzessionärin befinden, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Bahn zu haben.

Art. 16. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan derselben mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen lassen, wovon authentische Ausfertigungen ins Staatsarchiv niederzulegen sind. Später vorkommende Veränderungen sollen jeweilen auf Kosten der Konzessionärin nachgetragen werden.

Art. 17. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als: Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen etc., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 18. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Konzessionärin ob, dabei bleiben jedoch den zuständigen basellandschaftlichen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollstem Sinne vorbehalten.

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

Art. 19. Die Beamten und Angestellten der Konzessionärin, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle festzunehmen. Sie haben dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeibeamten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

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

Art. 21. Die Konzessionärin verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß mindestens dreimal täglich in gewöhnlichen Personenzügen je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämmtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

Richtet die Konzessionärin daneben Schnellzüge ein, wozu sie ermächtigt ist, so ist sie nicht verpflichtet, in denselben auch Wagen III. Klasse mitzuführen.

Art. 22. Die Konzessionärin hat die jeweiligen Fahrtenpläne dem Regierungsrathe rechtzeitig mitzutheilen.

Art. 23. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 24. Waaren, welche mit 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 hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange derselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 25. Für die Beförderung der Personen vermittelt der gewöhnlichen Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizvorrichtungen.

Es sollen auch mit einzelnen Waarenzügen Personen befördert werden.

Art. 26. Die Konzessionärin 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.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, Billets, für die Hin- und Rückfahrt an dem gleichen Tage gültig, mit einer Ermäßigung von 20% auf obiger Taxe auszugeben. Auf Abonnementsbillets für wenigstens zwölfmalige Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten ist ein weiterer Rabatt einzuräumen.

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.

Art. 27. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

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

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

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

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

Art. 28. 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. 0,05 zu bezahlen sind.

Art. 29. Für Wagen setzt die Konzessionärin die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 30. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden müssen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub> der gewöhnlichen Taxe und diejenige für Waaren bis auf 8 Rp. per Zentner und Stunde erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen und gewerblichen 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 schwer ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

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

Art. 31. 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 und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgebene Sendung in Ansatz gebracht.

Art. 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.

Art. 33. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere, falls es sich um Erhöhung handelt, mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Art. 34. Wenn die Konzessionärin es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein halbes Jahr für die Waaren.

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

Art. 35. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

Art. 36. 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 Konzessionärin aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Konzessionärin zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

Art. 37. Die Konzessionärin ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle das im eidgenössischen oder kantonalen Dienste stehende Militär nebst Kriegsmaterial 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 Kriegsfuhrwerk veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzt-erwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 38. Die Konzessionärin ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons Basel-Landschaft 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 vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgestellt werden.

Art. 39. Zur Sicherheit des Bezugs der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

Art. 40. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht, oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, von dem Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (Art. 1) gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Konzessionärin jeweilen 5 Jahre vorher hiervon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Wasserfallbahn in dem Kanton Baselland der Konzessionärin abgenommen wird.

Art. 41. 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. Bei stattfindendem Rückkaufe im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, welcher sich im Falle der Benutzung des ersten Rückkaufstermines während der 5, im Falle der Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines während der 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, ergeben haben wird; bei stattfindendem Rückkaufe im 63. Jahre ist der 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache und im Falle des Rückkaufes im 78. 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 worden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes 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 Zubehörde 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 42. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Betriebseinrichtung den Archiven des Kantons Baselland und der Konzessionärin einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, aufgeführt werden, oder das Betriebskapital vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch verursachten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diesen den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Konzessionärin zu bescheinigen.

Art. 43. Die Konzessionärin ist verpflichtet, alljährlich einen Bericht und die Jahresrechnung über die Unternehmung der Wasserfallbahn dem Regierungsrathe einzureichen.

Art. 44. Außer den in den Art. 12, 36 und 41 vorgesehenen Fällen sind im weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 45. 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.

Art. 46. Unter Voraussetzung der Genehmigung der Konzession durch die Bundesbehörde leistet die Centralbahngesellschaft für die Erfüllung sämtlicher durch gegenwärtigen Konzessionsakt eingegangenen Verbindlichkeiten bei der Regierung des Kantons Basel-Landschaft in annehmbaren Werthpapieren eine Kautions von Fr. 150,000 sofort nach erfolgter Ertheilung der in Art. 48 vorgesehenen Ratifikation durch die Generalversammlung.

Diese Kautions ist der Gesellschaft zurück zu erstatten, sobald die Bahn in Betrieb gesetzt und die übernommenen Verbindlichkeiten erfüllt sein werden.

Art. 47. Der Konzessionärin steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Landrathes diese Konzession an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Art. 48. Der Regierungsrath ist mit den infolge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Also übereingekommen unter Vorbehalt der beiderseits erforderlichen Ratifikation.

Das Direktorium der Centralbahn wird dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung der Aktionäre bis spätestens Ende 1873 diese Konzession zur Ratifikation vorlegen.

Liestal und Basel, den 15. Juli 1872.

Im Namen des Regierungsrathes  
des Kantons Basel-Landschaft:

Der Präsident:

**J. Adam.**

Der Landschreiber:

**G. A. Rebmann.**

Namens des Direktoriums  
der schweiz. Centralbahngesellschaft,  
für den Präsidenten:

**Siegfried.**

(L. S.)

Der Landrath des Kantons Basel-Landschaft, nach Anhörung eines Berichtes des Regierungsrathes vom 28. Dezember 1872,

beschließt:

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer Wasserfallbahn vom 15. Juli 1872, sowie der Annexvertrag vom 15. Juli 1872 werden genehmigt und sind der Volksabstimmung zu unterstellen.

Liestal, den 30. Dezember 1872.

Im Namen des Landrathes  
des Kantons Basel-Landschaft:

Der Präsident:

**Hs. G. Schwarz.**

(L. S.)

Der Landschreiber:

**G. A. Rebmann.**



## **Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal bis zur Kantonsgrenze bei Reigoldswyl. (Vom 15. Juli 1872.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.08.1873
Date	
Data	
Seite	305-316
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 790

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.