

# Schweizerisches Bundesblatt.

XXII. Jahrgang. III. Nr. 41. 24. September 1870.

---

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

---

## Konzeffion

des

Standes Luzern für den Bau einer Eisenbahn von der Grenze  
des Kantons Bern nach Luzern.

(Vom 10. März 1870.)

---

Der Große Rath des Kantons Luzern,  
Auf Bericht und Antrag des Regierungsrathes,  
beschließt:

Art. 1.

Dem Initiativkomite für die Bern=Luzern=Bahn wird anmit zu  
Handen einer Gesellschaft, welche dasselbe zum Behufe der Fortsetzung  
der Eisenbahn Bern=Langnau bis nach Luzern in's Leben zu rufen be-  
strebt ist, die Konzeffion für die auf das Gebiet des Kantons Luzern  
fallende, von der Kantonsgrenze bei Kröschenbrunnen durch das Entlebuch  
über Wohlhusen nach Luzern sich hinziehende Abtheilung der Bern=Luzern-  
Bahn ertheilt. Ueber die Richtung der Bahnlinie von Wohlhusen  
nach Luzern entscheidet der Große Rath.

Dabei bleibt in Vollziehung des § 2 des Bundesgesetzes über den  
Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft vom  
28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung  
vorbehalten.

## Art. 2.

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 Konzession in regelmässigem, wohl organisiertem, 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 der Bern-Luzern-Bahn eintreten zu lassen.

## Art. 3.

Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Bern. Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Luzern nimmt sie Domizil in der Stadt Luzern, in deren Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

## Art. 4.

Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 erteilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach dannzumaliger Ueberkunft erneuert werden, sofern nicht vorher von dem in Art. 35 vorgesehenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Es darf diese Konzession weder abgetreten werden, noch darf die Gesellschaft eine Fusion mit einem andern Unternehmen eingehen, ohne Genehmigung des Grossen Rathes.

## Art. 5.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahn.

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

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau, nebst Seitengräben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, sowie für die herzustellen den Kommunikationen zwischen derselben und den Bahnplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Borathstationen u. s. w.;

- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 6.

Spätestens achtzehn Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession ist dem Regierungsrathe der Ausweis über die Mittel zu der gehörigen Ausführung des Bahnunternehmens zu leisten, und sechs Monate später ist mit den Erdarbeiten auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Fristen erloschen sein soll.

Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei der nächsten ordentlichen Bundesversammlung einzuholen.

Art. 7.

Die Eisenbahn von Kröschenbrunnen bis nach Luzern soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen erscheinenden Endtermin setzen.

Art. 8.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf diesseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der Bahnhöfe und Stationen nebst ihren Verbindungsstraßen hat außerdem eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden.

Im Fall nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Großen Rath das Entscheidungsrecht zu.

Sofern die Bahn in die Zentralbahn bei Luzern eingemündet werden will, hat sich die Gesellschaft diesfalls mit der Regierung und der Verwaltung der Zentralbahn in das geeignete Benehmen zu setzen und zu verständigen.

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

Art. 9.

Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen,

Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Die Pläne zu diesen Arbeiten unterliegen wie alle übrigen der Genehmigung des Regierungsrathes, der auch über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten im Falle vorhandenen Widerspruchs ohne Weiterziehung entscheidet.

#### Art. 10.

Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnenleitungen von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen 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 Errichtung von neuen Bahnwärterhäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

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

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

#### Art. 11.

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

Die Gesellschaft wird die Bahn, wie 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 nöthig befunden werden.

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

#### Art. 12.

Die Bahn wird vorläufig einspurig gebaut; jedoch kann die Voreneignung bereits für die Anlage einer zweispurigen Bahn durchgeführt werden.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes es erfordern, die durchgehende Herstellung der zweispurigen Bahn zu verfügen. Ueber eine dießfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen. Erkennt die Gesellschaft die Nothwendigkeit der Herstellung der zweispurigen Bahn nicht an, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht, nach Art. 35.

#### Art. 13.

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

#### Art. 14.

Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt hinsichtlich der im Art. 11 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

#### Art. 15.

Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Kadasterplan mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebs Einrichtung 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 Baue der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Ebenso ist die Gesellschaft gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlungen der Aktionäre, sowie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzusenden.

#### Art. 16.

Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherm Zustande erhalten werden.

Dieser Zustand, sowie sämtliche Einrichtungen der Bahn können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

#### Art. 17.

Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen. Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, und mit Glacé geschlossen.

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen, und mit Glacé geschlossen.

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

Im Winter sollen die Wagen jeder Klasse geheizt werden.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

#### Art. 18.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen den beiden Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Jeder dieser beiden Personenzüge soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten und bei jeder Station anhalten.

Allfällige Schnellzüge haben jedenfalls in Wohlhusen anzuhalten.

## Art. 19.

Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

## Tarif.

Personen.	Per Stunde.
Wagen erster Klasse . . . . .	50 Cts.
Wagen zweiter Klasse . . . . .	35 "
Wagen dritter Klasse . . . . .	25 "

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

## Vieh.

	Per Stunde.
Pferde und Maulthiere . . . . .	per Stück 80 Cts.
Ochsen, Kühe und Stiere . . . . .	" " 40 "
Kälber, Schweine, Hunde, Schafe und Ziegen	" " 15 "

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

## Waaren.

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt 5 Cts.

## Art. 20.

Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von 8 Cts. per Zentner und per Stunde, das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäkes, 12 Cts. per Zentner und per Stunde.

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

Geld bezahlt die Taxe nach dem Werthe von 5 Cts. per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichtes, resp. des Werthes werden berechnet:  $\frac{1}{2}$  Zentner, resp. 500 Franken; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde bezahlt ihre volle Taxe.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes beträgt 40 Cts.

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

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, mit den Personenzügen transportirt, in Begleitung der Träger sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 Pfund ist, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

#### Art. 21.

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

Wenn der Reinertrag des Unternehmens hingegen 5 % nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft gestattet, den obigen Tarif bis auf höchstens 20 % zu erhöhen.

#### Art. 22.

Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transportes der Reisenden soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarentransporte zu niedriger Tage 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, insofern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgange stattgefunden hat. Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

#### Art. 23.

Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transporte übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsplätzen abzuliefern.

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

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten, sowie für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen, wird die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen treffen und über die dießfalls zu erhebenden Taxen einen Tarif aufstellen.

#### Art. 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.

## Art. 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 Tarife 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.

## Art. 26.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insoweit 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 gehörende Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, sowie die Beförderung der dazu gehörenden 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.

Der Gesellschaft ist, ohne Ausschluß der Privatkonkurrenz, gestattet, wo sie es für zweckmäßig erachtet, vermittelst Omnibusdiensten die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den abgelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der jeweiligen bestehenden Bundesvorschriften.

## Art. 27.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidg. Militärdienste, sowie das Material 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 lezterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

#### Art. 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, sowie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Gingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn hinlaufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten einen besonderen Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

#### Art. 29.

Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten und Angestellten, welche vorzugsweise aus Kantonangehörigen zu nehmen sind, sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

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

Zur Sicherheit des Bezugs der Konsumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

#### Art. 30.

Die Regierung wird, vorbehalten 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.

#### Art. 31.

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

Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Fall der Konzessionserteilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein, soweit andern Gesellschaften nicht ältere Vorrechte zustehen. Die Regierung verpflichtet sich, während dreißig Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung, wie die durch gegenwärtigen Akt bestimmte, zu konzediren, noch eine solche selbst zu bauen.

#### Art. 32.

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 Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

Die auszugebenden Obligationen und Aktien sind der Stempelabgabe enthoben.

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

Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit wie alle übrigen Bürger oder Einwohner.

#### Art. 33.

Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postvertrag, 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% nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 1.)

## Art. 34.

Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind — mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden — auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

## Art. 35.

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, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

## Art. 36.

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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>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 Grund zu legen ist, sind übrigens die Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt sind, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, in welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen. (Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

#### Art. 37.

Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Luzern 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, falls er die Gesellschaft vier Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn Gmütligen-Luzern der Gesellschaft abgenommen wird.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der Artikel 35 und 36.

#### Art. 38.

Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 35 vorge-schrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

#### Art. 39.

Die Statuten der Gesellschaft bedürfen der Genehmigung der Regierung.

#### Art. 40.

Sollte die Gesellschaft entweder in den Konzessionsakten der bei dieser Linie beteiligten Kantone oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche, mit Ausnahme der im Art. 12 enthaltenen Bestimmungen, auch für den

hierseitigen Kanton und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

Luzern, den 10. März 1870.

Namens des Großen Rathes,

Der Präsident:

**Dr. Bühler.**

Die Sekretäre:

**Fr. Pfenniger.**

**H. Willmann.**



## Konzeffion

für

den Bau und Betrieb der Juraabahn auf Gebiet des  
Kantons Neuenburg.

(Vom 18. Mai 1870.)

Der Verwaltungsrath

der

Initiativgesellschaft der Eisenbahnen des bernischen Jura  
stellt an die zuständigen Behörden des Kantons Neuenburg folgen-  
des Konzeffionsgesuch:

Art. 1. Dem Verwaltungsrath der Initiativ-Gesellschaft zur An-  
strebung der Eisenbahnen des bernischen Jura wird zuhanden einer

von ihm zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession erteilt für eine Eisenbahn von der bernischen Grenze im St. Immerthal bis zu einem der Bahnhöfe des Jura industriel: Convers oder Chaug-de-Fonds.

Art. 2. Die Dauer der Konzession ist festgesetzt auf 99 aufeinanderfolgende Jahre, vom 1. Mai 1875 an gerechnet.

Art. 3. Die Gesellschaft nimmt ihren Geschäftssitz im Kanton Bern. Die Statuten werden den Ort näher bestimmen. Für persönliche Klagen gilt der Gerichtsstand dieses Ortes, für dingliche Klagen das Forum der gelegenen Sache.

Art. 4. Die Statuten der Aktiengesellschaft sind dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 5. Der finanzielle Ausweis für die Ausführung und den Betrieb der Linie, welche Gegenstand der vorliegenden Konzession ist, muß bis zum 1. Januar 1871 dem Staatsrathe vorgelegt werden, der über die Annehmbarkeit desselben zu entscheiden hat.

Art. 6. Spätestens 15 Monate nach der Genehmigung des Finanzausweises von Seite des Staatsraths, hat die Gesellschaft die Erdarbeiten auf Neuenburger Gebiet zu beginnen.

Im Falle der Nichterfüllung dieser Bedingung würde mit Ablauf dieser Frist die Konzession als dahingefallen angesehen.

Auf den 1. Mai 1875 muß die Eisenbahn vollendet und dem Betriebe übergeben sein.

Sollte diese Verpflichtung in der soeben festgesetzten Frist nicht erfüllt werden, so kann der Staatsrath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessen scheinenden letzten, fatalen Termin anberaumen.

Art. 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn nach den besten Regeln der Kunst, namentlich in einer, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann für die ganze Dauer der Konzession in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Die Baupläne sind dem Staatsrathe zur Genehmigung vorzulegen; ebenso die Modifikationen, welche an jenen im Laufe der Arbeiten angebracht werden möchten.

Art. 8. Die Bahn wird einspurig erstellt.

Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, ein eigenes Rollmaterial zu halten, und es steht ihr frei, die ihr konzedirte Linie zu verpachten.

Art. 9. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und sonstigen Communicationen nicht unterbrochen werde und daß Grundstücke und Gebäulichkeiten unbeschädigt bleiben.

Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Art. 10. Da wo infolge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen; Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen zc. erforderlich werden, sollen alle daherigen Unkosten der Gesellschaft obliegen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Corporationen weder ein Schaden noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Veränderungen erwachsen darf.

Art. 11. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die allfällig erforderliche Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen die Kosten der Erstellung derjenigen Bauten, welche infolge der Anlage solcher Straßen, Kanäle zc. zum Zwecke gehöriger Erhaltung der Eisenbahn erforderlich sein sollten, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den Gemeinden zur Last.

Art. 12. Die bei den Bauarbeiten allfällig zum Vorschein kommenden Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie z. B. Fossilien, Petrefakten, Medaillen zc. werden Eigenthum des Staates.

Art. 13. Ueberall wo die öffentliche Sicherheit dieß erheischt, wird die Gesellschaft längs der Bahn eine hinlängliche Einfriedung herstellen und dieselbe stetsfort gehörig unterhalten.

Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche der Staatsrath für die öffentliche Sicherheit, sei es gegenwärtig oder später, nöthig erachten wird, namentlich was die Bahnwärterposten anbelangt.

Art. 14. Die Bahn darf nicht dem Verkehre übergeben und in Betrieb gesetzt werden, bevor der Staatsrath hiezu, infolge einer günstig lautenden Expertise, für die auf Neuenburger Gebiet erstellte Strecke die förmliche Zustimmung erteilt haben wird.

Nach nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Staatsrath jederzeit befugt, eine neue Inspektion anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit des Publikums zu gefährden geeignet scheinen, so ist der Staatsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls nicht entsprochen würde, die erforderlichen Anordnungen von sich aus auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Art. 15. Nach Vollendung der Bahn wird auf Kosten der Konzeßionäre ein Grenz- und Katasterplan mit kontradiktorischer Beiziehung

der betreffenden Gemeinden und Eigenthümer aufgenommen. Ferner ist, unter Mitbegrüßung der Abgeordneten der Kantonsbehörden, eine Beschreibung der Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des gesammten Betriebsmaterials, aufzusetzen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und definitiv abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Erstellung der Bahn und ihres Betriebsmaterials beizufügen ist, sollen in das bundesrätliche und in das kantonale Archiv niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Abänderungen am Baue der Bahn sind in den gedachten Dokumenten nachzutragen.

Art. 16. Die Bahnpolizei ist zunächst Sache der Gesellschaft. Vorbehalten sind dabei jedoch in ihrem vollen Umfange die Befugnisse, welche aus dem den Neuenburger Behörden zustehenden Oberaufsichtsrechte herfließen.

Die nähern Vorschriften über die Handhabung der Bahnpolizei wird ein von der Gesellschaft unter Genehmigung des Staatsrathes zu erlassendes Reglement aufstellen.

Art. 17. Die mit der Ausübung der Bahnpolizei betrauten Beamten und Angestellten sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie augenfällige Abzeichen zu tragen.

Art. 18. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in gegenwärtiger Konzessionsurkunde aufgestellten Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den im Kanton bestehenden allgemeinen Gesetzen und Verordnungen.

Art. 19. Die Gesellschaft als solche darf weder für die Bahn, noch für die Bahnhöfe nebst Betriebsmaterial und anderm Zubehör, noch für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn, zu kantonalen oder kommunalen Steuern angehalten werden.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Steuerbeträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

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

Art. 20. Bei der Wahl von Angestellten, die behufs Ausübung ihrer Dienstverrichtungen auf dem Gebiete des Kantons Neuenburg Wohnsitz zu nehmen haben, ist, bei übrigens gleicher Tüchtigkeit, solchen Bewerbern der Vorzug zu geben, welche entweder Bürger des Kantons Neuenburg, oder dort niedergelassene Schweizerbürger sind.

Art. 21. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß täglich mindestens zwei Bahnzüge, bestehend aus Wagen aller Klassen, die ganze Linie hin und her und mit Berührung aller Stationen befahren.

Art. 22. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von wenigstens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde fahren.

Art. 23. Die mit den Waarenzügen zu befördernden Waaren sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, außer wenn der Versender eine längere Frist gestattet.

Die mit Personenzügen zu befördernden Waaren sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, jeweilen mit dem nächsten solchen Zuge zu spediren, zu welchem Zwecke sie jedoch eine Stunde vor dem Abgange desselben auf der Bahnstation abgegeben werden müssen.

Art. 24. Die Personenwagen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern, sowie mit Heizvorrichtungen versehen sein.

Die Waarenzüge sollen immer auch Wagen für den Personentransport in sich fassen.

Art. 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für die vermitteltst der Personenzüge und der Waarenzüge stattfindende Beförderung von Personen folgende Taxen zu beziehen:

In den Wagen:

I. Klasse:	Fr. 0.	50	per	Schweizerstunde	der	Bahnlänge.
II.	"	0.	35	"	"	"
III.	"	0.	25	"	"	"

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen nur die Hälfte.

Das Gepäck der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist) unterliegt einer Transporttaxe von höchstens Fr. 0. 12 per Zentner und Stunde.

Art. 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen werden folgende Maximaltaxen festgesetzt:

Für Pferde, Maulthiere und Esel,	per	Stück	Fr. 0.	80	per	Stunde;
" Ochsen, Kühe und Stiere	"	"	"	0.	40	"
" Kälber, Schweine, Schafe,	"	"	"	0:	15	"
" Ziegen und Hunde . . .	"	"	"	0:	15	"

Für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Wagen füllen, sollen obige Taxen angemessen ermäßigt werden.

Art. 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

Die Maximaltaxe für den mittelst gewöhnlicher Waarenzüge stattfindenden Transport eines Zentners Waare beträgt 5 Centimes per Stunde.

Die Maximaltaxe für die Beförderung von baarem Gelde soll berechnet werden im Verhältnisse von 5 Centimes für 1000 Franken und per Stunde.

Art. 28. Für den Transport von Wagen setzt die Gesellschaft die Tage nach eigenem Ermessen fest.

Art. 29. Für Vieh und Waaren ist, wenn der Transport mittelst Personenzügen stattfindet, eine um 40 % erhöhte Tage zu bezahlen.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt und von ihnen am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind tagfrei. Für das über 50 Pfund Hinausgehende ist die gewöhnliche Güterfracht zu entrichten.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für Waarensendungen bis auf 50 Pfund die jeweilige Beförderung mit Personenzügen vorzuschreiben.

Art. 30. Bei Berechnung der Tagen werden Bruchtheile einer Halbstunde für eine ganze Halbstunde, Bruchtheile eines Halbzentners für einen ganzen Halbzentner, Bruchtheile von 500 Franken für volle 500 Franken genommen.

Die Minimaltaxe für den Transport eines Gegenstandes beträgt 40 Centimes.

Art. 31. Die Gesellschaft ist ermächtigt, eine Einschreibgebühr von 10 Centimes für jedes Gepäkbillet und für jede Waarenspedition auf eine Entfernung von wenigstens 5 Wegstunden, ohne Rücksicht auf den Preis des Transportes, zu erheben.

Art. 32. Die in den vorstehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen bejchlagen bloß die Beförderung auf der Eisenbahn selbst, nicht aber den Transport von Personen und Waaren nach den Stationen und von denselben hinweg.

Art. 33. Die Gesellschaft hat für alle Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillirte Tarife, unter Einholung der Genehmigung derselben von Seite des Staatsrathes, aufzustellen.

Art. 34. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen muß gehörig bekannt gemacht werden, und zwar erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Art. 35. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so hat diese Herabsetzung mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren in Kraft zu verbleiben.

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

Art. 36. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden einen Tag-Vorthail gewähren, der unter gleichen Umständen nicht auch allen Andern eingeräumt würde.

Art. 37. Wenn der Reinertrag der Bahn drei Jahre nach einander 10 % übersteigt, so ist das Maximum der Transporttaxen, welches die Gesellschaft nach den Vorschriften dieser Konzession nicht übersteigen darf, durch eine Uebereinkunft zwischen dem Staatsrath und der Gesellschaft herabzusetzen.

Reicht dagegen der Reinertrag des Unternehmens nicht hin, um das Aktienkapital wenigstens zu 2 % zu verzinzen, so bleibt der Gesellschaft vorbehalten, obige Tarifansätze um 30 % zu erhöhen.

Art. 38. Die Gesellschaft haftet für alle aus verspäteter Expedition der Waaren erwachsenden Nachtheile; ebenso für die Verderbniß und für den totalen oder partiellen Verlust der Waaren, wenn dieselben gehörig verpackt sind; alles dies mit Vorbehalt des Falles höherer Gewalt.

Art. 39. Die Gesellschaft ist gehalten, auf Begehren der zuständigen Militärbehörde die im eidgenössischen oder kantonalen Militärdienste verwendeten Truppen nebst Kriegsmaterial um die Hälfte der niedrigsten Taxe mit den gewöhnlichen Personenzügen zu befördern.

Es haben jedoch die Eidgenossenschaft und die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsmunition veranlaßt werden, zu tragen.

Sie haften für allen Schaden, den diese Gegenstände, ohne daß dabei eine Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten unterläuft, verursachen sollten.

Art. 40. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Ansuchen der zuständigen Polizeistelle diejenigen Individuen, welche auf Rechnung des Kantons Neuenburg polizeilich zu transportiren sind, in die Bahnzüge aufzunehmen.

Der Modus und der Tarif für derartige Transporte sind einverständlich des Nähern zu normiren. In jedem Falle sind die Taxen möglichst billig zu halten.

Art. 41. Die zu bildende Aktiengesellschaft und die Gesellschaft des Jura industrial werden sich in Bezug auf einen geeigneten Anschluß auf dem Gebiete des Kantons Neuenburg zu verständigen haben.

Ist eine solche Verständigung nicht zu erzielen, so steht dem Staatsrathe das Entscheidungsrecht zu, soweit nicht der Bundesrathsbeschluß vom 11. August 1858 über die Anschlußverhältnisse der schweizerischen Eisenbahnen zur Anwendung zu kommen hat.

Art. 42. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Neuenburg berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, was dazu gehört, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, sowie mit Ablauf der Konzession, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, nachdem er der Gesellschaft jeweilen ein Jahr vorher die Absicht des Rückkaufes notifizirt haben wird.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden unter Uebernahme, an der Stelle der Gesellschaft, des gesammten Netzes, wie dasselbe dannzumal von ihr in den verschiedenen Kantonen exploirt werden wird.

Art. 43. Können die Parteien sich nicht über den Entschädigungsbetrag verständigen, so ist derselbe durch ein Schiedsgericht zu bestimmen. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Es ist zu bezahlen: im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Neuenburg den Rückkauf erklärt haben wird, unmittelbar vorangehen; — im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22<sup>1/2</sup>fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages; 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 dem Ablaufe der Konzession ist die mutmaßliche 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 Zubehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen möge, in vollkommenem befriedigendem Zustande abzutreten.

Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist von der Rückkaufsumme ein den dahierigen Ausgaben entsprechender Betrag in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch Schiedsrichter auszutragen.

Art. 44. Alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche aus der Interpretation gegenwärtiger Konzessionsurkunde erwachsen sollten, sind durch Schiedsrichter zu entscheiden.

Art. 45. Das Schiedsgericht, welches zufolge den Bestimmungen des gegenwärtigen Aktes über Streitigkeiten abzusprechen hat, soll wie folgt bestellt werden: Jede Partei bezeichnet zwei Schiedsrichter; können sich diese nicht über die Wahl des Obmanns verständigen, so wird das Bundesgericht einen Dreivorschlag treffen, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende funktionirt als Obmann.

Art. 46. Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, ohne Bewilligung des Großen Rathes diese Konzession an eine andere Gesellschaft abzutreten.

St. Immer, den 24. März 1870.

Der Präsident:

**Marti.**

Der Sekretär:

**A. Girard.**

## **Konzession des Standes Luzern für den Bau einer Eisenbahn von der Grenze des Kantons Bern nach Luzern. (Vom 10. März 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.09.1870
Date	
Data	
Seite	347-368
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 645

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.