

## Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die  
KonzeSSIONen für den Bau und Betrieb einer Jurabahn  
auf den Gebieten der Kantone Bern und Neuenburg.

(Vom 22. Juni 1870.)

Tit.!

Dem Bundesrathe sind von Seite der Regierungen von Bern und Neuenburg die von ihren gesetzgebenden Behörden ertheilten JurabahnkonzeSSIONen, und zwar

von Bern die KonzeSSION für eine Eisenbahn von Biel durch den Jura nach Delémont, mit Abzweigung von letzterem Punkte bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel einerseits, in der Richtung nach Bruntrut andererseits, und einer Abzweigung endlich vom Stammstück Biel-Neuchâtel, beziehungsweise Sonceboz, durch das St. Immerthal bis an die Kantonsgrenze bei Convers;

von Neuenburg die KonzeSSION für die Fortsetzung der letztangeführten Linie von der bernisch-neuenburgischen Grenze nach Convers oder Chaux-de-Fonds

übermittelt worden, mit dem Ersuchen, für diese KonzeSSIONen die Genehmigung der h. Bundesversammlung auswirken zu wollen.

Wir haben diese beiden KonzeSSIONen geprüft und sind nun im Falle, Ihnen über den Inhalt derselben in folgendem Bericht zu erstatten.

Zunächst ist zu bemerken, daß die vorliegenden Konzessionen unter sich in fast allen Hauptbestimmungen gleich lauten. Die Abweichungen, welche wir bei Vergleichung der beiden Konzessionen nebst bezüglichen Genehmigungsbeschlüssen gefunden haben, sind folgende:

1. Beide Konzessionen sind auf die gewöhnliche Zeitdauer von 99 Jahren ertheilt, jedoch so, daß die Dauer für Bern vom 1. Mai 1874 und für Neuenburg vom 1. Mai 1875 dem in beiden Konzessionen gleichmäßig aufgestellten Termine für die Betriebsöffnung an gerechnet wird.

Aus der Konzession für Bern ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen der Termin für den Anfang der Konzessionsdauer auf ein Jahr früher gestellt worden als in der Neuenburgerkonzession. In den meisten bisherigen Konzessionen werden die 99 Jahre vom Beginne des Betriebes an gezählt, und dies war aller Wahrscheinlichkeit nach, obwohl es im betreffenden Artikel nicht ausgesprochen ist, auch bei den vorliegenden Konzessionen beabsichtigt, indem der Termin für die Eröffnung beider Bahnstrecken übereinstimmend auf 1. Mai 1875 gestellt ist. Es liegt deshalb auch die Vermuthung nahe, daß in der Bernerkonzession aus Irrthum das Jahr 1874 statt 1875 als Anfang der Konzessionsdauer angeetzt wurde. Da indessen diese Differenz für die Bundesgenehmigung keine weitere Bedeutung hat, so beschränken wir uns darauf, derselben hier einfach zu erwähnen.

2. Ungleiche Termine für den Beginn der Erdarbeiten (Bern 6, Neuenburg 15 Monate nach Genehmigung des Finanzausweises).

3. Im Art. 8 der Neuenburgerkonzession ist vorgesehen, daß die Gesellschaft nicht verpflichtet sein solle, das Betriebsmaterial (matériel roulant) selbst anzuschaffen und ihr gestattet sei, die Linie zu verpachten, wogegen in der Bernerkonzession bezüglich des Betriebsmaterials nicht gesagt, hinsichtlich des Betriebes aber durch Art. 4 des Großrathesbeschlusses ausdrücklich bedungen ist, daß derselbe ohne Ermächtigung des Großen Rathes weder verpachtet, noch mit andern Unternehmungen ähnlicher Art fusionirt werden dürfe.

4. Im Art. 9 der Bernerkonzession ist bestimmt, daß über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten, welche in Folge des Baues der Eisenbahn erforderlich werden, wie Uebergänge, Durchgänge, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen u. c., im Falle des Widerspruches der Regierungsrath ohne Weiterziehung entscheide, wobei jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handle, die einschlagenden Bestimmungen des Bundesexpropriationsgesetzes vorbehalten werden. Dieser einschränkenden Bestimmung gegenüber (welche die Neuenburgerkonzession nicht enthält), ist die volle Geltung des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 zu wahren.

5. Laut Zusatzartikel 3 des Großrathsbeschlusses vom 10. März 1870 behält sich Bern vor, die konzedirten Linien zu besteuern, sobald die Aktien eine Dividende von 5 % abwerfen, während Neuenburg in seiner Konzession (Art. 19) an der gewöhnlichen Bestimmung der Nichtbesteuerung (mit Ausnahme der gegenseitigen Brandversicherung und der nicht unmittelbar zur Bahn gehörenden Gebäude und Liegenschaften) festhält.

6. Durch Art. 2 des mehrerwähnten Großrathsbeschlusses ist in die Konzession des Kantons Bern die Bestimmung eingeschaltet worden, daß die Fahrpläne der gewöhnlichen Züge, die Tarife und Transportreglemente, sowie deren allfällige Abänderungen, der Genehmigung des Regierungsrathes unterliegen sollen.

7. Im Art. 41 der Neuenburgerkonzession ist auch die Frage des Anschlusses der Jurabahn an den Jura industriell berührt. Derselbe bestimmt, daß, wenn die beiden Gesellschaften sich über einen zweckentsprechenden Anschluß nicht einigen könnten, der Staatsrath insoweit zu entscheiden habe, als der Bundesrathsbeschluß vom 11. August 1858 über die Anschlußverhältnisse der Eisenbahnen keine Anwendung finden könnte.

8. Der Zusatzartikel 5 des Großrathsbeschlusses vom 10. März, durch welchen in der Bernerkonzession der Bau der Bahn als Sache des öffentlichen Wohles erklärt wird, und die bestehenden Gesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Expropriationen etc. etc. auf dieselbe ausgedehnt werden, geben uns zu keinen besondern Bemerkungen Veranlassung.

9. Das Gleiche gilt auch vom Artikel 1 des Großrathsbeschlusses, durch welchen die gleichzeitig mit dem Finanzausweise zu leistenden Kautionen geregelt werden.

10. Der Große Rath des Kantons Neuenburg hat die dortseitige Konzession unter zwei Bedingungen genehmigt. Durch dieselben wird bestimmt, daß die Gesellschaft im Kanton ein Domizil bezeichne, und daß sie in Bezug auf Streitigkeiten, herrührend vom Bau oder Betrieb des auf Neuenburgergebiet erstellten Bahnstückes, den neuenburgischen Gesetzen unterworfen sei, und daß sie im Uebrigen den Gesetzen und Verordnungen des Kantons über die Eisenbahnpolizei nachzuleben haben. Es sind dies die gleichen Bedingungen, welche bereits bei der frühern Konzession für diese Linie (Eisenbahnaktensammlung Bd. V, S. 235) gestellt wurden.

Nachdem wir in Obigem die Abweichungen zwischen den beiden vorliegenden Konzessionen und deren Genehmigungen herausgehoben haben, gehen wir zu denjenigen Punkten über, welche direkt oder indirekt für die an die Bundesgenehmigung zu knüpfenden Bedingungen von Einfluß sind.

### **Termin für den Finanzausweis und den Ausweis über den Beginn der Erdarbeiten.**

Für die Leistung des Finanzausweises ist der Termin in beiden Konzessionen auf 1. Januar 1871 angesetzt. Für die auf dem Gebiete des Kantons Bern zu erstellenden Linien ist die Genehmigung dieses Ausweises dem Großen Rathe des Kantons Bern und für das auf Neuenburgergebiet gelegene Bahnstück dem Staatsrathe von Neuenburg vorbehalten. Bezüglich dieses Vorbehaltes sind in der Bundesgenehmigung aus den gleichen Gründen, welche wir in der Botschaft über die Konzessionen Langnau-Kröschenbrunnen und Kröschenbrunnen-Luzern anlässlich der in denselben vorkommenden analogen Bestimmungen näher auseinandergesetzt haben, die dem Bunde gemäß Art. 11 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 zustehenden Befugnisse zu wahren.

Unbelangend den Termin für den Beginn der Erdarbeiten, ist derselbe für Bern auf 6 Monate und für Neuenburg auf 15 Monate nach erfolgter Genehmigung des Finanzausweises durch die betreffende Kantonalbehörde gestellt. Den sachlichen Verhältnissen und der bisherigen Praxis gemäß ist nun in der Bundesgenehmigung für beide Ausweise ein Termin festzusetzen, welcher in der Weise zu bestimmen ist, daß die kantonale Prüfung fraglicher Ausweise derjenigen, welche dem Bundesrathe vorbehalten wird, vorausgeht. Nehmen wir nun an, der auf 1. Januar 1871 zu leistende Finanzausweis werde bernischerseits in der Frühlingssession des Großen Rathes, nämlich im März 1871 behandelt, und rechnen wir zu diesem Zeitpunkte (1. April 1871) die in der Neuenburgerkonzession für den Beginn der Erdarbeiten angenommene (längere) Frist von 15 Monaten, so fielen nach dieser Rechnung der gemeinschaftliche Termin für die Leistung beider Ausweise auf den ersten Juni 1872. Da nun aber in den Bundesgenehmigungen die Eisenbahnkonzessionen, bisherigem Uus gemäß, fragliche Frist je weilen vom Tage des Genehmigungsbeschlusses an datirt, so wird, von der Annahme ausgehend, daß die vorliegenden Konzessionen in der Julisession 1870 die Genehmigung der h. Bundesversammlung erhalten, die Frist für beide Konzessionen auf 20 Monate, vom Tage des bezüglichen Beschlusses an gerechnet, zu stellen sein.

### **Rückkaufstermine.**

Die Rückkaufstermine für beide Konzessionen sind die gleichen, gewöhnlichen, und datiren vom 1. Mai 1858 an. Bei diesen beiden Konzessionen tritt, wie bei den Konzessionen für die Eisenbahn Langnau-Luzern der Fall ein, daß für den ersten Rückkaufstermin die der Ausmittlung der Entschädigungssumme zu Grunde zu legende Reinertragsberechnung modifizirt, resp. die in den frühern Konzessionen ange-

nommene Zahl von 10 Jahren angemessen reduziert werden muß. In-  
dem wir hinsichtlich dieses Punktes auf die einschlägigen Erörterungen  
in der Botschaft betreffend die oben erwähnten Konzessionen für die  
Linie Langnau-Luzern verweisen, schlagen wir vor, die gleiche Modifi-  
kation bezüglich des ersten Rückkaufstermins, nämlich die Reduktion  
der Reinertragsperiode auf 5 Jahre, auch für die vorliegenden zwei  
Konzessionen in die Bestimmungen über den Rückkauf aufzunehmen.

Bei den in Frage stehenden Konzessionen ergibt sich im Fernern  
der ausnahmsweise Fall, daß die Konzessionsdauer sich weiter erstreckt  
als der längste bisanhin angenommene Rückkaufstermin von 99 Jahren.  
Da nämlich die Konzessionsdauer bis 1. Mai 1973 (Neuenburg 1974)  
geht, der kantonale Rückkauf aber auf den 1. Mai 1858 zurückbezogen  
ist, so fällt der letzte Rückkaufstermin (99 Jahre) schon auf das Jahr  
1957, und es bleiben somit bis zum Auslauf der Konzession noch 16  
(Neuenburg 17) Jahre übrig, für welche der Rückkauf ebenfalls zu  
regeln ist.

Da, wie bemerkt, im vorliegenden Falle der Rückkauf über 99 Jahre  
hinausgeht, so scheint es uns angemessen, für die sich ergebenden  
weiteren 16, beziehungsweise 17 Jahre den Rückkauf so zu ordnen, daß  
die in den bisherigen Konzessionen vorkommende letzte Periode vom  
90. bis 99. Jahre, für welche in den neuen Konzessionen der 18fache  
Werth des Reinertrages angenommen wird, gleich den vorangehenden  
Terminen auf 15 Jahre ausgedehnt und für die bis zum Ablauf der  
Konzession noch übrig bleibenden 10, beziehungsweise 11 Jahre als letzte  
Abstufung das 16fache des Reinertrages bestimmt wird.

Um nun diesen Verhältnissen entsprechend die Rückkaufstermine für  
den Bund mit denjenigen des Kantons annähernd in Uebereinstimmung  
zu bringen, haben wir im bezüglichen Beschlußentwurf als Rückkaufs-  
perioden, vom Tage des Bundesbeschlusses (statt 1. Mai 1858)  
anzählend, das 18., 33., 48., 63., 78., 93. und als letzten  
Termin das 103., beziehungsweise das 104. Jahr angenommen.

Im Uebrigen haben wir in den beiden Konzessionen mit Ausnahme  
der oben berührten Punkte weiter nichts gefunden, was den Rechten  
und Befugnissen des Bundes zuwiderliefe, und wir stellen daher den  
Antrag, denselben nach folgenden Beschlußentwürfen die Genehmigung  
zu ertheilen.

Bern, den 22. Juni 1870.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Dr. J. Dubs.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schieß.**

## Beschlußentwurf

betreffend

die Konzession für die Jurabahnen auf dem Gebiete des Kantons Bern-

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht:

1) eines Beschlusses des Großen Rathes des Kantons Bern vom 10 März 1870, durch welchen dem Verwaltungsrathe der Initiativgesellschaft zur Anstrebung der Jurabahnen zuhanden einer Aktiengesellschaft, welche derselbe behufs Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biel nach Delsberg, von da mit der Zweigung einerseits bis an die Kantonsgrenze nach Basel, andererseits nach Bruntrut, und einer Zweigbahn durch das St. Immerthal von Neuchenette oder Sonceboz bis an die neuenburgische Grenze ertheilt wird;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 22. Juni 1870; in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

beschließt:

Es wird der genannten Eisenbahnkonzession, wie solche durch den Großen Rathesbeschuß vom 10. März 1870 festgestellt worden, die Genehmigung des Bundes ertheilt, unter nachstehenden Bedingungen:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postvertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf

des 18., 33., 48., 63., 78., 93. und 103. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benutzung des ersten Rückkauftermines der fünf; bei Benutzung des zweiten und dritten Rückkauftermines der 10 Jahre, welche dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 63. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache; im Falle des Rückkaufes im 93. Jahre der 18fache, und im Falle des Rückkaufes im 103. Jahre der 16fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin 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. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das vorerwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 20 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten,

in der Meinung, daß widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Diese Verwahrung gilt insbesondere gegenüber dem Art. 12 der Konzession betreffend die Expropriationsberechtigung, für welche die Bestimmungen der jeweiligen Bundesgesetze über Expropriation einzig maßgebend sind, und gegenüber dem Art. 8, betreffend die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten, bezüglich welcher Ausweise die dem Bunde gemäß Art. 11 des Eisenbahngesetzes zustehenden Befugnisse vorbehalten werden.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

---

## Beschlussentwurf

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von der bernisch-neuenburgischen Grenze im St. Immerthal bis zum Anschlusse an den Jura industriel bei der Station les Convers oder La-Chaux-de-Fonds.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht:

1) einer durch Beschluß des Großen Rathes des Kantons Neuenburg vom 18. Mai 1870 dem Verwaltungsrath der Initiativgesellschaft zur Anstrengung der Juraabahn zuhanden einer Aktiengesellschaft, welche derselbe behufs der Verwirklichung dieses Projektes ins Leben zu rufen beschäftigt ist, für den Bau und Betrieb einer von der bernischen Grenze im St. Immerthal zum Anschluß an den Jura industriel bei les Convers oder La-Chaux-de-Fonds zu erstellenden Eisenbahn erteilten Konzession;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 22. Juni 1870 ;  
in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli. 1852,

beschließt:

Es wird dieser Eisenbahnkonzession unter nachfolgenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten; für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 18., 33., 48., 68., 78., 93. und 104. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird 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 hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benutzung des ersten Rückkaufstermines der fünf, bei Benutzung des zweiten und dritten Rückkaufstermines der 10 Jahre, welche dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 63. Jahre der 22 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>fache; im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache; im Falle des Rückkaufes im 93. Jahre der 18fache und im Falle

des Rückkaufes im 104. Jahre der 16fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin 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. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweiligen, 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das vorerwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 20 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen. Diese Verwahrung gilt insbesondere gegenüber den Artikeln 5 und 6, betreffend die Leistung des Finanzausweises und den Beginn den Erdarbeiten, bezüglich welcher Ausweise die dem Bunde gemäß Art. 11 des Eisenbahngesetzes zustehenden Befugnisse vorbehalten werden.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Konzessionen für den Bau und Betrieb einer Jurabahn auf den Gebieten der Kantone Bern und Neuenburg. (Vom 22. Juni 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.07.1870
Date	
Data	
Seite	907-916
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 539

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.