

Concession

des

Kantons Basel-Stadt an die Berner Jurabahngesellschaft,
für die Linie Basel-Delsberg.

(Vom 31. Dezember 1872.)

Wir Bürgermeister und Rath des Kantons Basel-Stadt, hiezu durch Beschluß des Großen Rathes vom 16. December 1872 ermächtigt, und unter Vorbehalt, daß die Generalversammlung der Ostbahn-Actionäre den von ihrem Verwaltungsrath am 22. November d. J. ausgestellten Verzicht betreffend Basel-St. Louis ratificire, ertheilen der Berner Jurabahn-Gesellschaft, das heißt der in Constitution begriffenen Actien-Gesellschaft für Ausführung des Gesamt-Jurabahn-Unternehmens, die nachfolgende Konzession:

§ 1. Der Bernischen Jurabahn-Gesellschaft wird die Konzession für die im Gebiet des Kantons Basel-Stadt befindliche, von der Kantonsgrenze nach dem Centralbahnhof in Basel sich erstreckende Abtheilung der Jurabahn zu den nachstehenden Bedingungen und unter Vorbehalt der Bundesgenehmigung ertheilt.

§ 2. Die Dauer der Concession ist auf 99 aufeinander folgende Jahre, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, festgesetzt.

§ 3. Die Gesellschaft kann für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Basel-Stadt eingegangen werden, oder in demselben zu erfüllen sind, in Basel belangt werden und nimmt zu diesem Behuf

dasselbst Domicil. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der belagerten Sache.

§ 4. Die Gesellschaft unterliegt bezüglich ihrer Statuten und ihrer sonstigen Rechtsverhältnisse im Kanton Basel-Stadt den hierüber in Diesem geltenden Gesezen und Verordnungen.

§ 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens drei Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes gewähre und über die zur Erbauung der Linie Basel-Delsberg erforderlichen Mittel verfüge.

Wird dieser Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet, so kann der Kleine Rath die Konzession als erloschen erklären.

§ 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach erfolgter Genehmigung der gegenwärtigen Konzession durch die Bundesbehörde die Erdarbeiten auf dem Territorium des Kantons Basel-Stadt zu beginnen.

Wird diese Verpflichtung nicht eingehalten, so kann der Kleine Rath die Konzession als erloschen erklären.

Die Eisenbahn Basel-Delsberg soll spätestens zwei Jahre nach erfolgter Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesbehörde vollendet und der regelmässige Betrieb derselben eröffnet sein.

Bei Nichteinhaltung dieser Verpflichtung wird der Kleine Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen und kann auch die Konzession als erloschen erklären.

§ 7. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn nach den besten Regeln der Kunst, namentlich aber auch in einer, volle Sicherheit für ihre Benützung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten. Sie wird es sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes, auf andern wohleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf ihrer Bahn eintreten zu lassen.

Die Baupläne im Maßstabe von 1 : 1000 sind der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

§ 8. Die Bahn wird zunächst einspurig erstellt. Sobald jedoch der durchschnittliche Rohertrag des gesamten Bahnnetzes während dreier aufeinanderfolgender Jahre Franken fünfundsreißigtausend per Kilometer übersteigt, muß ein zweites Geleise gelegt werden.

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

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

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs die Regierung ohne Weiterziehen. Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

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

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

§ 13. Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten und auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Zustande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nothwendig befunden werden.

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

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Kleine Rath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benützung der Bahn gefährden, so ist der Kleine Rath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

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

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

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

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

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

§ 18. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial und die Verwaltung der Bahn weder in eine kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

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

§ 19. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß mindestens drei Mal täglich je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann. Im Uebrigen ist der Gesellschaft gestattet, Schnellzüge ohne Wagen III. Klasse und ohne Halt an einzelnen Stationsorten einzurichten.

§ 20. Die Konzessionärin und die schweizerische Zentralbahngesellschaft haben sich behufs Erzielung eines angemessenen Anschlusses auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt zu verständigen.

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

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

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

§ 23. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

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

Für die Ablieferung der Waaren im Domizil der Adressaten, sowie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäks von und nach den Bahnhöfen, hat die Bahnverwaltung auf den Hauptstationen die nöthigen Einrichtungen zu treffen, da, wo keine solche bestehen. Die dafür zu erhebenden Taxen unterliegen in jedem Falle, soweit sie den Kanton Basel-Stadt betreffen, der Genehmigung der Regierung, sei es, daß die Verwaltung diesen Dienst versche, oder daß er sonst besorgt werde.

§ 24. Die Personenwagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zu Sizen eingerichtet, mit Fenstern und Vorhängen und mit genügenden Heizungs- und Beleuchtungseinrichtungen versehen sein.

Es können auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden.

§ 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen und 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 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich zur Ausgabe von Hin- und Rückfahrtsbilleten zu ermäßigtem Preis, überhaupt zu allen von andern schweizerischen Eisenbahnen gewährten Vergünstigungen im Personentransport für Abonnemente, Gesellschaftsfahrten u. s. w.

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

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

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

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

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

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

§ 27. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 37. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10^o/o übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der durch gegenwärtige Konzession bewilligten Transporttaxen gemäß einer zwischen der Regierung und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen.

Reicht dagegen der Reinertrag des Unternehmens nicht hin, um das Aktienkapital wenigstens zu 2^o/o zu verzinsen, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, obige Tarifansätze um höchstens 30^o/o zu erhöhen.

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

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

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

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

§ 41. Ausser den alljährlich der Regierung einzugebenden Rechnungsauszügen wird die Gesellschaft derselben regelmäßig ihre Jahresberichte und periodische Auszüge aus ihren Büchern über den gesammten Transportverkehr eingeben.

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

§ 43. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession (§ 2) gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen ein Jahr vorher hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der ganze Bahnkörper, wie er dannzumal von der Gesellschaft in den verschiedenen Kantonen exploirt werden möchte, derselben abgenommen wird.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

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

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 45. Außer den in §§. 9, 43 und 44 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsrichterlich auszutragen.

§ 46. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht stets 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 verständigen, 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.

§ 47. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsgesuchen oder später während des Baues oder Betriebs der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, so sollen solche auch für den hierseitigen Kanton und die denselben durchgehende Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

§ 48. Die Gesellschaft darf ohne Genehmigung der Regierung von Basel-Stadt diese Konzession weder ganz, noch theilweise abtreten, übertragen, noch verkaufen.

Basel, den 31. Dezember 1872.

Der Amtsbürgermeister:

C. F. Burckhardt.

(L. S.)

Der Staatsschreiber:

G. Bischoff, Dr.

Kreisschreiben

des

eidg. Departements des Innern an sämtliche Kantonsregierungen, betreffend den Besuch der Wiener Weltausstellung durch subventionirte Arbeiter.

(Vom 11. März 1873.)

Hochgeachtete Herren!

Nachdem der Bundesrath auf ihm gemachte Vorlage des Departements des Innern die Grundsätze festgestellt, nach welchen die im Beschlusse der Bundesversammlung vom 19. Juli 1872 vorgesehene Sendung von Handwerkern und Arbeitern an die Weltausstellung in Wien zur Ausführung gebracht werden soll, hat das genannte Departement ein bezügliches Regulativ erlassen, von welchem es sich beehrt, Ihnen eine Anzahl Exemplare zuzustellen.

Die in demselben enthaltene Organisation, welche eine möglichst nutzbringende Verwendung der von Bund und Kantonen votirten Subventionen bezweckt und ohne welche es unthunlich wäre, mit den verfügbaren Mitteln einer so grossen Anzahl von Arbeitern den Besuch der Weltausstellung zu ermöglichen, setzt voraus, daß die Beiträge des Bundes und diejenigen der Kantone in eine und dieselbe Kasse fliessen, aus welcher in einheitlicher Weise die sämtlichen Kosten für Reise und Aufenthalt bestritten werden. Sind Sie mit dieser Organisation einverstanden, woran wir nicht zweifeln zu sollen glauben, so laden wir Sie ein, Ihre Beiträge, nämlich je

Concession des Kantons Basel-Stadt an die Berner Jurabahngesellschaft, für die Linie Basel-Delsberg. (Vom 31. Dezember 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.03.1873
Date	
Data	
Seite	458-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 605

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.