

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckeret (G. Hünerwadel) in Bern.

Decret,

betreffend

die Uebertragung der unterm 30. März und 21. Heumonats 1855 dem Hause C. Schulthess und Comp. in Zürich ertheilten Eisenbahnkonzession an die Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen.

(Vom 16. Heumonats 1857.)

Der Große Rath des Kantons Aargau,

auf das von dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen gestellte Gesuch um Uebertragung der unterm 30. März und 21. Heumonats 1855 dem Hause Caspar Schulthess und Comp. in Zürich ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Friedthal bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel, beziehungsweise um Anwendung derselben Konzession auf eine Linie von Koblenz dem Rhein entlang über Rheinfelden bis an die Kantonsgrenze bei Kaiseraugst,

beschließt:

§. 1. Der Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Friedthal bis an die Kantonsgrenze bei Kaiseraugst, oder nach ihrer Wahl von Koblenz dem Rhein entlang über Rheinfelden bis an die Kantonsgrenze bei Kaiseraugst, in beiden Fällen eventuell mit dem Anschlußrechte an die Großherzoglich Badische Staatsbahn bei Rheinfelden, ertheilt.

§. 2. Die in der Konzession vom 30. März und 21. Heumonats 1855 enthaltenen Bestimmungen sind auch für die gegenwärtige Konzession, soweit sie durch die nachfolgenden §§. keine Abänderung erleiden, maßgebend.

§. 3. Die Gesellschaft ist gehalten, für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Aargau eingegangen werden, oder in demselben zu erfüllen sind, entweder in Brugg oder Laufenburg einen Gerichtsstand zu bezeichnen, bei welchem sie belangt werden kann. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

§. 4. Die Gesellschaft ist bei Verlust der Konzession verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der von der Bundesversammlung erfolgten Genehmigung dieses Dekretes die Erarbeiten zu beginnen.

Die Eisenbahn, soweit sie durch das aargauische Gebiet führt, soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

Sollte diese Verpflichtung bis zu besagtem Termin unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath, mit Berücksichtigung der Umstände, einen ihm angemessenen Endtermin setzen.

§. 5. Die Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen und die Nordostbahn-Gesellschaft, sowie eventuell die zu bildende Gesellschaft für die Linie Kaiserstuhl-Koblentz, haben sich Behufs Erzielung eines allfälligen Anschlusses auf dem Territorium des Kantons Aargau zu verständigen. Kann eine Vereinbarung nicht erzielt werden, so steht dem Regierungsrathe das Entscheidungsrecht zu.

§. 6. Wenn die Unternehmung der vereinigten Schweizerbahnen drei Jahre nacheinander einen 10 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen der Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 6. Für Erfüllung sämtlicher, durch gegenwärtiges Dekret der Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen überbundenen Verbindlichkeiten leistet dieselbe eine Kaution von Fr. 150,000, welche bei Verlust der Konzession längstens drei Monate nach Genehmigung dieses Dekretes durch die Bundesbehörden zu erstellen ist, und nach der Wahl der Gesellschaft in annehmbaren Werthpapieren oder in Baar bestehen soll. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinsen.

Diese Kaution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, das Doppelte des Betrages derselben für die Anlage der Bahn im Kanton Aargau verausgabt zu haben. Nach Herausgabe der Kaution bleibt der Regierung ein gleicher Betrag auf dem im Kanton Aargau verbleibenden Vermögen der Gesellschaft versichert.

Die Kautionssumme fällt dem Staate anheim, wenn die im §. 4 des gegenwärtigen Dekretes enthaltenen Verbindlichkeiten Seitens der Gesellschaft nicht erfüllt werden.

Gegeben in Aarau, den 16. Heumonath 1857.

Der Vize-Präsident des Großen Rathes:

P. Bruggisser.

Die Sekretäre:

S. Suter, Fürsprech.

F. Aerni, Vize-Sekretär.

Conzession

des

Kantons Graubünden für den Bau einer Eisenbahn von Chur
bis zur Kantonsgrenze auf dem Lukmanier.

(Vom 25. Juli 1857.)

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden,

in Gemäßheit des mit Großrätlichem Beschluß vom 20. Juni 1857
erhaltenen Auftrags,

beschließt:

Die geschehene Uebertragung der unterm 2. Heumonath 1853 an die ehemalige schweiz. Südostbahn erteilten Conzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgrenze auf dem Lukmanier an die deutsch-schweizerische Creditbank in St. Gallen, resp. an eine von ihr zu bildende Ausführungsgesellschaft, wird gutgeheißen, und es haben auf Grundlage der sachbezüglichen Großrathsbeschlüsse folgende Conzessionsbedingungen zu gelten.

Art. 1. Die Dauer der Conzession ist von dato an auf 99 nacheinander folgende Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf der Kanton sich vorbehält, dieselbe entweder auf beliebige Zeit zu erneuern oder aber die Schienenbahn gegen Auslösung der Eigenthümer selbst zu übernehmen, unbeschadet jedoch dem laut Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 der Eidgenossenschaft zustehenden Auslösungsrechte.

Das gleiche Auslösungsrecht wird für die Dauer der Conzession auch dem Kanton vorbehalten.

Art. 2. Im Falle der Kanton seiner Zeit die Eisenbahn an sich ziehen und keine Verständigung hinsichtlich der zu leistenden Entschädigung erzielt werden sollte, so wird dieselbe durch ein Schiedsgericht bestimmt, wozu jeder Theil nach freier Wahl zwei Schiedsrichter, und sollten diese über die Wahl des Obmannes sich nicht vereinigen können, die oberste Gerichtsbehörde der Eidgenossenschaft den letztern bezeichnen.

Dieses Schiedsgericht hat bei Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung zu berücksichtigen:

- a. den durchschnittlichen Reinertrag der fraglichen Bahnstrecke während der letzten zwanzig Betriebsjahre;
- b. das ursprüngliche Anlagekapital der Bahn und ihrer Zubehörde;

- c. die mutmaßlichen Erstellungs- und Einrichtungskosten in dem Zeitpunkt der erfolgenden Auslösung;
- d. den jeweiligen Zustand der Bahnanlagen und deren Minderwerth in Folge stattgehabter Abnutzung.

Art. 3. Für den Betrieb der Bahn soll während der ganzen Dauer der Conzession wenigstens die Hälfte sämmtlicher Angestellter, insofern tüchtige Leute für die Anstellungen sich zeigen, aus Bewohnern — Schweizerbürgern — des Kantons Graubünden genommen werden.

Art. 4. Hinsichtlich der Zwangsabtretungen von Privatrechten für die Eisenbahn hat sich die Gesellschaft an die Bestimmungen des Bundesgesetzes zu halten.

Art. 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer vom Staate bewilligten oder von ihm selbst auszuführenden Eisenbahnen in dem Sinne zu gestatten, daß sie solche Bahnen an schicklicher Stelle in die übrigen aufnimmt und die auf denselben zu- oder abgehenden Personen und Waaren sowohl hinsichtlich der Fahrpreise, als auch in jeder andern Beziehung durchaus gleich zu behandeln, wie diejenigen, welche nur auf der Hauptlinie geführt werden.

Art. 6. Der Kanton macht sich anheischig, insofern die bereits bestehenden Vorschriften nicht genügen, besondere Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn und Störung des Betriebs zu erlassen, und das Unternehmen überhaupt von Staatswegen bestens zu unterstützen und in Schutz zu nehmen.

Art. 7. Im Uebrigen wird die Handhabung der Bahnpolizei, unter Aufsicht des Staates und den Befugnissen der Landespolizei unvorgegriffen, der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Behuf eigene Bahnpolizeibeamte und Wächter anstellt und diese durch die zuständigen Amtsbehörden in Eidspflicht nehmen läßt.

Art. 8. Die Betriebsgesellschaft als solche, die Eisenbahn mit den Bahnhöfen und Stationsgebäulichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial sind von aller kantonalen und kommunalen Besteuerung frei.

Einzelne Angestellte, die im Kanton wohnen, so wie Gebäude und Liegenschaften außer dem Bahnkörper unterliegen gleich andern der Besteuerung.

Art. 9. Die Gesellschaft ist ihrerseits verpflichtet, beim Bau der Eisenbahn alle für die Privat- und öffentliche Sicherheit nöthigen Veranstaltung zu treffen, namentlich für Offenhaltung der bestehenden Straßen und für die Kommunikation diesseits und jenseits der Bahn zu sorgen, und die hiezu erforderlichen Brücken, Durchgänge, Uebergänge, Durchlässe und Wege auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten.

Desgleichen hat die Gesellschaft da, wo gegen Anlegung der Eisenbahn eine bereits bestehende Haupt- oder Verbindungsstraße eine veränderte

Richtung erhalten muß, die diesfälligen Kosten allein und bei späterer Erbauung von Straßen, welche die Bahn durchkreuzen, drei Vierteltheile der diesfälligen Mehrkosten zu tragen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten und Anlagen entscheidet die Kantonsregierung ohne Weiterzug.

Art. 10. Sowohl während des Baues als beim nachherigen Betrieb der Bahn sind von der Gesellschaft auf ihre Kosten alle nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um den Verkehr auf den Straßen nicht zu unterbrechen und Beschädigungen an Grundstücken und Gebäulichkeiten zu verhüten, so wie überhaupt um die öffentliche Sicherheit nicht zu gefährden.

Die Kantonsregierung behält sich vor, die diesfalls erforderlichen Maßnahmen vorzuschreiben und zu diesem Behuf zu jeder beliebigen Zeit die Eisenbahn mit allen ihren Einrichtungen untersuchen zu lassen.

Art. 11. Die Bahn soll fortwährend, so lange die Conzession dauert, in vollständigem regelmäÙigem Betrieb erhalten und das Publikum gut und sicher bedient werden.

Dem Kanton steht das Recht zu, sich von der Solidität und der Sicherheit der Bauten und des Betriebs jederzeit Gewißheit zu verschaffen.

Art. 12. Sämmtliche Statuten der Aktiengesellschaft, so wie Baupläne, insbesondere die Pläne, betreffend die Bahnrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationsorte, die Uebergänge und Durchgänge, die Korrekturen von Straßen und Gewässern bedürfen der Gutheißung der Kantonsregierung und können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

Art. 13. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und Verhandlungen, woraus der jeweilige Stand des Unternehmens ersichtlich ist, der Kantonsregierung vorzulegen.

Art. 14. Die Gesellschaft ist gleich andern Privatunternehmungen den Gesetzen und Verordnungen des Kantons unterworfen.

Sie hat im Kanton Graubünden an einem noch zu bestimmenden, von der hiesigen Kantonsregierung gutzuheißenden Orte ein Domizil zu bezeichnen, allwo sie für persönliche Klagen zivilrechtlich belangbar ist. Sie wird zu diesem Behuf einen bevollmächtigten Vertreter daselbst aufstellen.

Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 15. Größere oder kleinere Truppenkorps, welche im Kantonalen Dienste stehen, so wie deren Materielles, müssen auf Anordnung der zuständigen Militärbehörde um die Hälfte der niedrigsten Fahrtaxe durch die ordentlichen Bahnzüge, und, wenn ein Extrazug verlangt wird, um den vollen Betrag der niedrigsten Fahrtaxe befördert werden.

Art. 16. Die Maximalsätze für den Personen- und Waarentransport sollen annähernd nach Maßgabe des Durchschnittes der Fahr- und Frachtpreise auf andern schweizerischen Eisenbahnen festgestellt werden.

Art. 17. Die Erdarbeiten der Eisenbahn müssen spätestens bis zum 1. Juli 1859 begonnen, und bis dahin zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung des Unternehmens zu Händen der Kantonsregierung geleistet werden.

Zur gänzlichen Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn auf diesseitigem Kantonsgebiet wird der Gesellschaft eine Frist bis Ende des Jahres 1866 eingeräumt. Sollte nach Ablauf dieser Frist noch viel oder wenig an der Vollendung fehlen, so behält sich der Große Rath nach Umständen vor, hiefür einen letzten Präklusivtermin von sich aus festzusetzen.

Art. 18. Da die Gesellschaft jetzt schon nicht voraussehen kann, wie und wann sie den Uebergang über den Lukmanier mittels einer Lokomotiv-Eisenbahn bewerkstelligen wird, so verpflichtet sie sich, bis Ende des Jahres 1859 eine interimistische Fahrstraße über den Lukmanier auf bündnerischem Gebiete zu erstellen, insofern dies während obigen Termins möglich ist, ohne der Gesellschaft außerordentliche Kosten zu veranlassen. Während der gleichen Frist wird die Gesellschaft zum Zwecke einer Lokomotiv-Eisenbahn durch den Lukmanier genaue Prüfungen vornehmen lassen.

Wenn es in gegenwärtiger Zeit nicht angemessen gefunden werden sollte, den Lukmanier-Uebergang mittels einer Lokomotiv-Eisenbahn zu bewerkstelligen, und es nützlicher erscheint, zuzuwarten, bis die Fortschritte der Kunst einen vollständigen Plan möglich machen, so steht es der Gesellschaft frei, eine Pferdeisenbahn zu erbauen, oder die gewöhnliche Straße hiezu einzurichten.

Die Beförderung der Reisenden und Waaren auf der gewöhnlichen Straße und auf der Pferdeisenbahn findet ausschließlich durch die Gesellschaft, deren Eigenthum sie ist, statt, welche auch die Tarife festsetzen wird.

Dem Publikum bleibt jedoch das Recht, die gewöhnliche Straße zu benutzen, vorbehalten.

Art. 19. Unter allen Umständen übernimmt die Gesellschaft bezüglich Erbauung gedachter Fahrstraße über den Lukmanier folgende Verpflichtungen:

- a. Noch im Laufe dieses Sommers mit den hiezu nöthigen Studien und technischen Vorarbeiten den Anfang zu machen; und
- b. entweder im Laufe des Sommers 1858 den Bau der oberwähnten Fahrstraße in ernstlichen Angriff zu nehmen, und zu Händen der Kantonsregierung bis spätestens 1. November gleichen Jahres den Nachweis über gehörige Fortführung derselben zu leisten, oder aber auf den gleichen Termin eine Realkaution von Fr. 100,000 an die Regierung zu entrichten, welche für den Fall, daß weder die Straße, noch auch eine Schienenbahn über, beziehungsweise durch den Lukmanier bis Ende 1866 vollendet sein sollte, dem Kanton verfällt.

Art. 20. Da sich bei Lösung der Aufgabe der Erstellung einer sichern und bequemern Lokomotiv-Eisenbahn durch den Lukmanier einerseits Schwierigkeiten und andererseits jetzt nicht vorzusehende Hilfsmittel ergeben können, so steht es der konzessionirten Gesellschaft frei, den Regierungen von Graubünden und Tessin für Erreichung dieses Zweckes andere Kombinationen als die vorgeesehenen vorzuschlagen.

Um diese Vorschläge zu prüfen, werden die beiden Regierungen einerseits und die Gesellschaft andererseits, einen oder mehrere Experten, jedoch immerhin in gleicher Zahl für jeden der beiden Theile, ernennen. Die Experten haben dann nicht nur über die Frage der Arbeiten, sondern auch über diejenige der Vollendungszeit derselben zu entscheiden. Wenn die Experten der beiden Regierungen und der Gesellschaft sich nicht einigen können, so soll von denselben eine Kommission von Fachmännern bezeichnet werden, welche den bei dem Durchpasse des Lukmaniers interessirten Staaten nicht angehören, und welche Kommission ohne Weiterziehung zu entscheiden hat.

Die Gesellschaft kann indessen in jedem Falle den genannten Regierungen die Wahl lassen, den schiedsrichterlichen Spruch über den Durchpasse des Lukmaniers mittels einer Konzession an eine andere Gesellschaft ausführen zu lassen; die Gesellschaft ist dann aber gehalten, den Regierungen von Graubünden und Tessin die Eisenbahn und die gewöhnliche Straße, welche den Gegenstand dieser Konzession bilden, nach dem Kostenbetrage abzutreten.

Art. 21. Wenn bei den Arbeiten eine oder mehrere Metallminen entdeckt werden, so bleiben diese gänzlich Eigentum der Gesellschaft. Von dem Reinertrag sind jedoch 10 % der Kantonsregierung abzuliefern.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem Werthe, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. dgl., welche während des Baues zum Vorschein kommen sollten, sind und bleiben Eigentum des Staates.

Art. 22. Wenn in Folge einer durch Krieg oder wegen irgend einer andern Ursache entstehenden Geldkrise der öffentliche Kredit in der Weise erschüttert würde, daß die Kurse der englischen Consols während zehn auf einander folgenden Tagen 3 % unter 90 %, oder die sardinische Rente 5 % unter 85 % während der gleichen Zeitdauer fallen sollte, so sind alle peremptorischen Fristen für den Bau für die Dauer der Krise zu verlängern; sobald aber die Krise aufhört und die Renten wieder über den bezeichneten Kurs steigen, fangen dieselben wieder an zu laufen.

Art. 23. Die Gesellschaft ist ermächtigt, mit Genehmigung der Kantonsregierung die ihr ertheilte Konzession mit allen Rechten und Verpflichtungen an Andere, seien es einzelne Personen oder Gesellschaften, abzutreten.

Art. 24. Die Conzession erlischt in folgenden Fällen :

1. Wenn bis zum 1. Juli 1859 die Erdarbeiten für die Eisenbahn noch nicht begonnen sind;
2. wenn bis zu Ende des Jahres 1866 oder bis zu einem allfällig weiter hinauszusetzenden Präklusivtermin die Bahn nicht vollendet und in Betrieb gesetzt sein wird;
3. wenn im Laufe des Sommers 1858 der Bau der interimistischen Fahrstraße über den Lufmanier nicht in Angriff genommen und bis zum 1. November gleichen Jahres nicht entweder der Nachweis über gehörige Fortführung des obigen Straßenbaues, oder aber eine diesfällige Realkaution von Fr. 100,000 an die hiesige Regierung entrichtet sein wird.

Art. 25. Streitigkeiten zwischen dem Kanton und der Gesellschaft, welche an sich civilrechtlicher Natur und deren Entscheid nicht bereits durch gegenwärtigen Conzessionsakt der Kantonsregierung vorbehalten ist, sollen unweiterzöglich durch ein Schiedsgericht entschieden werden, welches jeweilen auf die im Art. 2 vorgezeichnete Weise zu bilden ist.

Chur, den 25. Juli 1857.

Der Präsident:

Gaudenz Salis.

Namens des Kleinen Rathes,
Für den Kanzleidirektor:

A. Schreiber.

Concessionsakt

für

die Erbauung einer Eisenbahn durch das St. Immerthal von der bernisch-neuenburgischen Cantonsgrenze bei Les Convertz an bis nach Biel, als Fortsetzung der Linie Roche-La Chaux-de-Fonds-Les Convertz.

(Vom 19. Juni 1857.)

§. 1. Die Regierung des Cantons Bern ermächtigt die Central-Commission der Eisenbahn durch das St. Immerthal, Namens einer von ihr zu bildenden, der Genehmigung der Regierung zu unterstellenden Gesellschaft, und diese Letztere verpflichtet sich, in Verlängerung der Linie Roche-La Chaux-de-Fonds-Les Convertz, eine Eisenbahn von der Cantonsgrenze bei Les Convertz durch das St. Immerthal nach Biel zu bauen.

Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Concessionsakt an eine andere Gesellschaft zu übertragen oder sich bei einem andern gleichartigen Unternehmen zu betheiligen, sie sei denn durch den Großen Rath des Cantons Bern dazu ermächtigt worden.

§. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die concessionirte Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, dieselbe nach vollendetem Bau in regelmäßigen, wohl organisirten Betrieb zu setzen und nicht nur in diesem Stande während der ganzen Dauer der Concession zu erhalten, sondern auch in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes mögliche Verbesserungen nicht außer Acht zu lassen.

§. 3. Die Gesellschaft, als solche, hat ihr Domicil in St. Immer. Eine Verlegung dieses Domiciles in eine andere Ortschaft bedarf der Genehmigung der Regierung.

§. 4. Die Dauer der Concession für den Bau und den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom 1. Mai 1858 an gerechnet.

Ein Jahr vor Ablauf jener Zeitdauer kann die Concession, nach dannzumaliger Uebereinkunft, erneuert werden, insofern nicht vorher vom dem im Art. 32 vorgesehenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

§. 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten nebst dem abändernden Bundesbeschlusse

vom 17/19. Heumonath 1854 finden ihre Anwendung auf die Erbauung und den Unterhalt 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 Seitengraben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien sowohl für die Bahn als für die herzustellen den Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Bonnfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathstationen;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege und Wasserleitungen, wozu infolge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

§. 6. Die Gesellschaft ist gehalten, spätestens 18 Monate nach der von der Bundesversammlung erfolgten Genehmigung der Concession, die Erdarbeiten auf beiden Endpunkten der Bahn zu beginnen und zugleich dem Regierungsrathe den Ausweis zu leisten, daß sie die zur Ausführung des Unternehmens nöthigen Geldmittel besitze, widrigenfalls diese Concession mit Ablauf jener Frist erloschen wäre. Der Bau soll von beiden Endpunkten der Bahn aus gleichmäßig fortgesetzt und es darf die Linie erst dann dem Betriebe übergeben werden, wenn dieselbe ganz erstellt sein wird, es sei denn, die Regierung ertheile zu einer frühern Eröffnung ihre besondere Bewilligung. Falls diesen Bestimmungen zuwider gehandelt würde, hat die Regierung das Recht, die Concession zurückzuziehen.

§. 7. Die Eisenbahn soll binnen 4 Jahren, vom Tage der Genehmigung gegenwärtiger Concession durch die Bundesbehörden an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

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

§. 8. Die Bauarbeiten dürfen nicht begonnen werden, bevor die Gesellschaft die Bauplane der Regierung zur Genehmigung vorgelegt hat, und sie darf von diesen Planen nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung abweichen.

Alle Pläne sollen mit Sorgfalt ausgearbeitet sein und immer in duplo vorgelegt werden.

Ueber die Lage der Bahnhöfe und die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit den zustehenden Ortsbehörden Platz zu greifen.

Zur Verwendung bei den Bauarbeiten und dem Betriebe der Bahn soll das kantonsangehörige Personal vorzugsweise Berücksichtigung finden.

§. 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 u. s. w. erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Gemeinden weder ein Schaden, noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen darf. Die Pläne zu diesen Arbeiten müssen dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorgelegt werden. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet, im Falle des Widerspruches, die Regierung ohne Weitersziehung.

§. 10. Sollten, nach Erbauung der Bahn, öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen, welche die Bahn durchkreuzen müssen, von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, 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 hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwärtshäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen Brunnleitungen 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, soweit sie die Bahn berühren, nur unter der Leitung der Bahn-Ingenieure vorgenommen werden. Diesfalls gestellten Ansuchen wird die Bahnverwaltung mit Beförderung entsprechen.

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

Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden, und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Uebrigens 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 Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§. 12. Die Boden-Expropriation soll für die Anlage einer zweispurigen Bahn vorgenommen, der Unterbau einstweilen aber nur einspurig hergestellt werden dürfen.

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.

§. 13. 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 ertheilt 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.

§. 14. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Cadastralplan derselben mit Beziehung der Interessirten aufnehmen und zugleich, im Einverständniß mit Delegirten der Bundes- und Cantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Bauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Documente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihres Betriebsmaterials beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren, welche der Genehmigung des Regierungsrathes unterliegen.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn sollen in den betreffenden Documenten nachgetragen werden.

§. 15. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehör soll stets in gutem Zustand erhalten werden; die Regierung kann denselben jederzeit untersuchen lassen, so wie von sich aus auf Kosten der Gesellschaft die nöthigen Sicherheitsmaßregeln treffen.

§. 16. Die Locomotiven sollen nach den besten Modellen construirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Construction der Wagen, die eine durchaus gute und sichere sein soll.

Von Personenwagen sind drei Classen herzustellen:

Erste Classe: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert, mit Glacé geschlossen und sonstiger comfortabler Einrichtung.

Zweite Classe: gedeckt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacé geschlossen.

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

Die Regierung kann die Einführung einer vierten Wagenklasse im Falle des Bedürfnisses gestatten.

§. 17. Die Gesellschaft verpflichtet sich, wenigstens zwei tägliche durchgehende Kommunikationen für Reisende zwischen den Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Diese Personenzüge sollen mit einer hinreichenden Anzahl Wagen der drei Classen versehen sein und, Schnellzüge ausgenommen, bei allen Stationen anhalten.

§. 18. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Personen- und Waarentransport gestattet.

T a r i f.

Personen.

Wagen erster Classe per Stunde	Rappen 50
" zweiter " " "	" 35
" dritter " " "	" 25

Kinder unter 10 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 Prozent auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnements-Billets zur regelmäßigen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während wenigstens drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

Vieh.

Pferde und Maultiere, . . . vom Stück per Stunde	Rappen 80
Dachsen, Kühe und Stiere, . . . " " " " "	40
Kälber, Schweine, Hunde, Schaafse und Ziegen	15

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung der obigen Taxe stattfinden.

Waaren.

Für Waaren sind vier Classen aufzustellen, wovon die erste (oberste Classe) nicht über Rpn. 4, die niedrigste nicht über Rpn. 2 $\frac{1}{2}$ per Stunde und per Zentner bezahlen soll.

Fuhrwerke.

Fuhrwerke jeder Art bezahlen von Fr. 1. 20 bis Fr. 1. 55 per Stück und per Stunde.

§. 19. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von Rpn. 8 per Centner und per Stunde, das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, Rpn. 12 per Centner und per Stunde.

Vieh und Wagen mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, bezahlen 40 % über die gewöhnliche Taxe (§. 18).

Baares Geld zahlt eine Taxe von Rp. 4 per Fr. 1000 und per Stunde.

Als Minimum des Gewichts werden $\frac{1}{2}$ Centner, des Werthes Fr. 500 und der Entfernung $\frac{1}{2}$ Stunde berechnet; was unter dieses Minimum geht, bezahlt die ganze Taxe desselben.

Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes darf nicht unter Rp. 40 betragen.

Sendungen bis zu dem Gewicht von $\frac{1}{2}$ Centner sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen bis auf $\frac{1}{2}$ Centner Gewicht, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen befördert werden, sind frachtfrei; das Uebergewicht bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

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

Wenn der Reinertrag der Unternehmung 5 % nicht erreicht, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, im Einverständniß mit der Regierung, den obigen Tarif zu erhöhen.

§. 21. Die durchschnittliche Schnelligkeit des Transports der Reisenden soll mindestens das Maß von 6 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen.

Baarentransporte zur niedrigen Taxe sollen inner den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn aber der Versender einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnismäßiger Rabatt bewilligt werden.

Für Baarentransporte mit Personen-Schnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, insofern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

§. 22. Die Waaren, welche der Eisenbahnverwaltung 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 im Domicil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taxen der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ebenfalls der Regierung zur Genehmigung vorzulegender Tarif wird die Taxe für den Transport der Reisenden und deren Gepäck von und nach den Bahnhöfen festsetzen.

§. 23. 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.

Jedezeit wenn im Canton Bern der Durchschnittspreis des Malterz-Kernen oder Waizen den Preis von Fr. 33 erreicht und solches von der Regierung der Gesellschaft eröffnet wird, soll der Transportpreis des Getreides um Rp. $1\frac{1}{4}$ per Centner und per Stunde ermäßigt werden.

§. 24. Jede Aenderung an dem Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörig veröffentlicht werden, erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft für gut findet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung für die Personen wenigstens 3 Monate und für die Waaren wenigstens ein Jahr in Kraft bleiben.

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

§. 25. Die Gesellschaft hat sich an den das Postregal beschlagendem Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonath 1852 zu halten; wogegen sie sich aber das Recht vorbehält, Omnibusdienste und Verbindungen zwischen den Eisenbahnstationen und den abseits gelegenen Ortschaften bis auf eine Entfernung von 3 Wegstunden von der Eisenbahn zu errichten, mit Inanspruchnahme der im Art. 14 des Regulatives vom 28. Wintermonath 1851 über die Ertheilung von Postconcessionen vorgesehenen Ermäßigung der Concessionsgebühr.

§. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, mit Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Größere Truppencorps im eidgenössischen Militärdienste, sowie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Die Eidgenossenschaft oder der Kanton haben jedoch allfällige Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Munition getroffen werden müssen, selbst zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lehterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§. 27. Die Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen oder andern dazu gehörenden Gebäuden steht der Gesellschaft

zu. Den öffentlichen Behörden ist jedoch der freie Eintritt gestattet, falls es sich um Erhaltung der Ordnung handelt.

Reglemente, die von der Regierung genehmigt sein müssen, werden den Dienst ordnen, und es haben die Polizeiangeestellten und das übrige Bahnpersonal einen Eid abzulegen für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung. Dieselben sollen auf motivirtes Begehren der betreffenden Staatspolizeibehörde entlassen werden.

Zur Sicherung des Bezugs der Consumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung, im Einverständnis mit den betreffenden Behörden, die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§. 28. 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.

§. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schädlicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifansätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Die desfallsigen Entscheidungsbefugnisse des Bundes innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung sind vorbehalten.

Gegenüber dem Canton Bern speziell verpflichtet sich die Gesellschaft, zu Gunsten einer Bahnlinie in der Richtung Biel-Sonceboz-Basel oder Pruntrut, in Betreff der in gegenwärtiger Concession begriffenen Strecke Biel-Sonceboz (bis zum Verzweigungspunkte) gegen verhältnismäßige Erstattung der betreffenden Anlagelosten, das Miteigenthumsrecht einzuräumen, oder aber, gegen verhältnismäßige Verzinsung des Anlagecapitals, einer solchen Bahnlinie auf dieser Strecke selbstständiges Fahrrecht bis nach Biel zu gestatten, falls das Eine oder Andere verlangt wird und die Regierung ein solches Begehren als im Interesse des Landes und speciell des Jura liegend hält.

Allfällige Anstände, welche zwischen den Gesellschaften in dieser Beziehung noch entstehen und nicht auf dem Wege der gütlichen Verständigung ihre Erledigung finden könnten, unterliegen der Entscheidung des Regierungsrathes.

§. 30. Die Gesellschaft, als solche, soll für die Bahn selbst, nebst Bahnhöfen, Zugehör und Betriebsmaterial, weder in cantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Die Angestellten, welche im Canton wohnen, sowie Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

§. 31. Außer den Locomotivführern und Maschinisten, welche das Bundesgesetz vom Militärdienste befreit, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei.

§. 32. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt allem Material, den Gebäulichkeiten und den Borrätthen, 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 ~~in~~weilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Falls eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden könnte, so wird die Letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt, nach dem Bundesbeschlusse vom 17. August 1852.

§. 33. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, zu bezahlen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre soll der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufs im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrags bezahlt werden, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagecapital betragen darf. Von dem Reinertrag, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufs im 99. Jahr ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkt kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist ~~in~~jeweilen, zu welchem Zeitpunkt 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

§. 34. Die vorstehend (§. 32) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch dem Canton vorbehalten, so daß er zu den bezeichneten Epochen, jedoch bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben darf, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, sowie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung gelten sämtliche Bestimmungen der §§. 32 und 33.

§. 35. Im Falle, daß bei Ablauf der gegenwärtigen Concession die Eidgenossenschaft oder der Canton von dem in den §§. 32, 33 u. 34 besprochenen Rückkaufsrechte nicht Gebrauch gemacht haben sollten, oder vor Ablauf derselben eine Erneuerung nach §. 4 nicht hätte zu Stande kommen sollen, soll durch das bloße Factum des Ablaufes der hohe Stand Bern in alle Rechte der Gesellschaft, in das Eigenthum der Erdstrecken und der im Cadastralplan (§. 14) bezeichneten Arbeiten eingesetzt sein und in den Besitz der Eisenbahn mit allen unbeweglichen Zubehörenden treten, welche die Gesellschaft in gutem Zustand nach Aussage von Sachkundigen zu überliefern gehalten ist.

Der Staat ist dagegen gehalten, die beweglichen Gegenstände, das rollende Materielle, die Brennstoffe und die zum Betrieb der Linie gehörenden Materialien der Gesellschaft abzunehmen und zu Preisen, die von Sachkundigen zu bestimmen sind, zurückzuzahlen.

In Betreff der Vorräthe ist der Staat nur gehalten, die den Erfordernissen des Betriebs der Bahn während 6 Monaten entsprechenden der Gesellschaft abzunehmen und zurückzuzahlen.

§. 36. Alle einschlagenden Bundesgesetze sollen auf das Unternehmen ihre volle Anwendung finden.

§. 37. Für die Erfüllung sämtlicher durch gegenwärtigen Vertrag eingegangenen Verbindlichkeiten hinterlegt die Gesellschaft, acht Monate nach Ratification der Concession durch die Bundesbehörden, unter Folge der Erlöschung der Concession im Falle der Unterlassung, eine Caution im Betrage von Fr. 100,000 (hunderttausend Franken), welche in annehmbaren Werthpapieren oder in Baar bestehen sollen. Im letztern Falle ist die betreffende Summe zu 3 % durch die Regierung zu verzinsen. Diese Caution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald sie nachweist, das 4fache des Betrages derselben für die Anlage der Bahn verausgabt zu haben.

§. 38. Für Besetzung von 2 Stellen im Verwaltungsrathe der Gesellschaft während des Baues und Betriebes der Bahn steht der Regierung ein 3faches für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu. Die zwei aus dem Dreierorschlage erwählten Verwaltungsräthe sind von jeglichem Aktienbesitze liberirt.

§. 39. Sollte die Gesellschaft in Concessionsakten oder später während des Baues oder des Betriebes der Bahn andern Cantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Concessionsakte enthält, so sollen solche auch für die hierseitige Bahnstrecke Anwendung finden.

§. 40. Streitigkeiten civilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Concessionsaktes zwischen der Cantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung des Schiedsgerichts (§. 32).

Bern, am 19. Juni 1857.

Namens der Central-Commission, Namens der Regierung des Cantons Bern,
ihre bevollmächtigten Delegirten: Der Vorstand der Eisenbahndirektion:

Eug. Brandt.
Bélim Wuille.

Sabli.

Der Große Rath des Cantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes, ertheilt hiemit vorstehender Concession seine Genehmigung.

Bern, den 27. Juni 1857.

Namens des Großen Rathes:

Der Präsident,
für denselben,

Der Vicepräsident,

N u r z.

Der Staatschreiber,

M. v. Stürler.

**Dekret , betreffend die Uebertragung der unterm 30. März und 21. Heumonat. 1855 dem
Haufe C. Schulthess und Comp. in Zürich ertheilten Eisenbahnkonzession an die
Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen. (Vom 16. Heumonat 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.08.1857
Date	
Data	
Seite	181-199
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 283

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.