

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 in Bern.

Konzeßionsakt

für

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der bernischen Staatsbahn bei Lyß bis an die freiburgische Grenze bei Fräschelz.

(Vom 12. Januar 1870.)

Das interkantonale Komite der Broyebahn, bestehend aus den Herren Staatsrath Estopy in Lausanne als Präsident, Nationalrath Perrin als Vize-Präsident, Kantonsrichter De Crouzat als Sekretär und Kassier, Tissot, Joly und Brailard für den waadtländischen Theil, Fürsprecher Arn in Narberg, Gemeindspräsident Struchen in Lyß und Dr. Salchli in Narberg für den bernischen Theil, Huber, Cornu und Hafner für den freiburgischen Theil der Bahn,

verlangt laut seinem Beschluß vom 7. August abhin durch das Organ seines Präsidenten und Sekretärs von den hohen Behörden des Kantons Bern und durch ihre Vermittlung von den Bundesbehörden nachstehende Konzeßion:

Art. 1. Dem interkantonalen Komite der Broyebahn wird die Konzeßion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Staatsbahn bei Lyß über Narberg bis zur freiburgischen Grenze bei Fräschelz unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesbehörden erteilt.

Wenn das genannte Komite nicht binnen zwei Jahren beim Regierungsrathe die Genehmigung einer Finanzgesellschaft nachsucht, welche sich zur Uebernahme des Baues und Betriebs der projektirten Eisenbahn

verpflichtet, so ist die gegenwärtige Konzession von Rechts wegen als null und nichtig zu betrachten.

Art. 2. Die Gesellschaft, welcher gegenwärtige Konzession erteilt wird, hat innert der Frist eines Jahres und jedenfalls vor dem Beginn der Expropriationen eine Kaution in Baar oder eine Bürgschaft von 40,000 Franken als Garantie für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu hinterlegen. Der Kanton wird die Baarhinterlage mit drei vom Hundert verzinsen. Er wird die Kaution zurückbezahlen oder zurückerstatten, sobald der Bahnbau durch die Kantonsingenieure definitiv genehmigt ist.

Art. 3. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens ein Jahr nach der Ratifikation dieser Konzession die Erdarbeiten auf waadtländischem, freiburgischem und bernischem Gebiet zu beginnen und so fortzuführen, daß sie binnen zwei Jahren vollendet sind. Gleichzeitig hat sie der Regierung, welcher das Recht der Genehmigung zusteht, den Ausweis über die finanziellen Mittel zum Bau und Betrieb der Bahn zu leisten, widrigenfalls die Konzession nach Verfluß des genannten Termins erloschen sein soll. In diesem Falle verfällt die Kaution von vierzig tausend Franken dem Staate.

Art. 4. Nach der Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesbehörden werden die Konzessionäre eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb der konzessionirten Bahn bilden; ihre Statuten unterliegen der Genehmigung der Regierung.

Art. 5. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre vom Tage der Eröffnung der ganzen Bahn an festgesetzt. Nach dem Ablauf dieses Termins wird der Kanton, insofern von dem Rückkaufsrechte kein Gebrauch gemacht wird, auf Verlangen unter alsdann gemeinsam zu vereinbarenden Bedingungen eine neue Konzession erteilen.

Art. 6. Wenn die Gesellschaft als solche ihren Sitz nicht im Kanton Bern hat, so hat sie in diesem Kanton ein Domizil zu verzeigen.

Art. 7. Die Gesellschaft hat vor dem Beginn der Bahnarbeiten der Regierung einen detaillirten Bauplan zur Genehmigung vorzulegen, welcher hauptsächlich die Anlage der Bahn, der Bahnhöfe und Stationen, sowie auch der Korrekturen enthält, welche durch den Bahnbau an Straßen und Gewässern notwendig werden.

Nach der Genehmigung dieses Bauplanes sind ohne Einwilligung der Regierung keine Abweichungen von demselben gestattet.

Art. 8. Die Bahn ist mit einspurigem Unterbau anzulegen. Wenn in der Folge die einspurige Bahn nicht genügt, so ist die Gesellschaft zur Herstellung einer zweispurigen Bahn berechtigt.

Art. 9. Die Erd- und Kunstarbeiten sind auf solide und jede erforderliche Sicherheit bietende Weise auszuführen, ohne jedoch damit die strikteste Dekonomie für den Bahnbau auszuschließen. Die Gebäude und das Bahnmateriale müssen die nämlichen Bedingungen erfüllen.

Art. 10. Wenn die Ausführung der Erd- und Kunstarbeiten diesen Vorschriften nicht entsprechen sollte, so ist die Regierung auf den Bericht von kontradiktorisch ernannten Experten befugt, das Nöthige vorzunehmen.

Der Regierung wird das Recht vorbehalten, die Bahnarbeiten zu jeder Zeit zu kontrolliren und zu überwachen.

Art. 11. Die Gesellschaft hat die Anlage der Bahn und ihrer Dependenzien auf ihre Kosten auszuführen.

Sie wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten.

Da wo in Folge des Baues der Bahn 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 Unterhalt belasteten Personen weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragenen aus jenen Veränderungen erwachsen können. Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet, im Falle des Widerspruchs, die Regierung ohne Weitersziehung.

Art. 12. 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 für die Ueberschreitung ihres Eigenthums keine Entschädigung zu fordern; diese Arbeiten müssen aber so ausgeführt werden, daß der Gesellschaft kein größerer Schaden oder Nachtheil erwächst, als vorher.

Im Falle des Widerspruchs zwischen den Gemeinden und der Gesellschaft entscheidet die Regierung.

Art. 13. Während dem Bahnbau sind von der Gesellschaft die erforderlichen 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.

Art. 14. Der Bahnbetrieb soll durch Arbeiten für den Bahnunterhalt, Reparaturen oder Neubauten, höhere Gewalt vorbehalten, nicht unterbrochen werden.

Sollten der Staat oder die Gemeinden Arbeiten, welche die Eisenbahn durchkreuzen, auszuführen oder zu repariren haben, so sind diese Arbeiten in ihren Kosten und im Einverständniß mit den Abgeordneten der Gesellschaft in kürzester Frist auszuführen. Der Bahnbetrieb darf durch diese Arbeiten nur durch höhere Gewalt unterbrochen werden; in diesem Falle hat dann aber die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste kein Recht auf Entschädigungsforderung, vorausgesetzt, daß diese Arbeiten in kürzester Frist ausgeführt werden.

Art. 15. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, volle Sicherheit bietenden Zustand erhalten werden.

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

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird auf ihre Kosten diejenigen Vorkehrungen treffen, welche die Regierung für die öffentliche Sicherheit als nothwendig erachtet, sei es der Bau von Bahnwärterhäusern oder andern analogen Maßregeln.

Art. 17. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 18. Zur Verwendung bei den Bau- und sonstigen Arbeiten soll das schweizerische Personal vorzugsweise Berücksichtigung finden.

Art. 19. Die Gesellschaft hat sich allen Vorschriften der eidgenössischen Bundesgesetzgebung über Eisenbahnen, sowie den in Kraft bestehenden kantonalen Gesetzen, Beschlüssen und Reglementen zu unterziehen.

Art. 20. Die Gesellschaft kann mit Genehmigung der Regierung mit andern schweizerischen Eisenbahngesellschaften diejenigen Verabredungen treffen, welche sie für den gemeinschaftlichen Bau und Betrieb auf dem Fuß eines einheitlichen Eisenbahnnetzes als zweckmäßig erachtet, unter der ausdrücklichen Bedingung jedoch, daß diese Vereinigung von Gesellschaften die erforderlichen Garantien für die Ausführung der Bedingungen und Pflichten bietet, welche der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn auferlegt sind.

Dagegen darf die Gesellschaft ohne ausdrückliche Erlaubniß der Regierung weder mit andern Gesellschaften eine Fusion eingehen, noch den gegenwärtigen Konzeßionsakt an andere Gesellschaften abtreten.

Art. 21. Die Bahn darf ohne Bewilligung der Regierung nicht dem Betriebe übergeben werden; sie wird diese Bewilligung erst ertheilen, nachdem durch eine Inspektion und durch Probefahrten die gehörige Vollendung und Solidität der Bahn in allen ihren Theilen konstatiert ist.

Art. 22. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katastralplan aufnehmen und zugleich mit Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern 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 Betriebseinrichtungen beizulegen ist, sollen in das Archiv des Kantons niedergelegt werden.

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

Art. 23. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten nebst dem Bundesbeschlusse vom 17/19. Heumonath 1854 findet ihre Anwendung auf den Bau und den Unterhalt dieser Bahn.

Art. 24. Das erwähnte Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung für die Erwerbung des erforderlichen Bodens für den Bau der Bahn und ihrer Dependenzen, sowie auch zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kiesel, Steinen und allen erforderlichen Materialien sowohl für die Bahn als für die herzustellen den Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen.

Art. 25. Die Gesellschaft kann weder für die Bahn, noch für die Ladeplätze, Bahnhöfe, Stationen, Remisen, Betriebsmaterial und andere zum Eisenbahndienste nothwendige Zubehörenden in kantonale oder Gemeindebesteuerung gezogen werden, bis der Nettoertrag der Bahn 5 % erreicht.

Gebäude und andere Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers besitzt und die nicht direkt zu demselben in Beziehung stehen, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Art. 26. Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Bahnbetrieb unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen auf die einfachste und mit möglichst wenig Kosten verbundene Weise zu organisiren.

Art. 27. Für den Personentransport werden drei Wagenklassen erstellt, welche mit der gegenwärtig auf den schweizerischen Eisenbahnen existirenden Wagen 1., 2. und 3. Klasse korrespondiren.

Art. 28. Als Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Gütertransport werden folgende Tarife bestimmt:

Personen.

I. Klasse, per Stunde (von 4800 Metern)	60 Rp.
II. " " "	45 "
III. " " "	30 "

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 % auf obiger Tage eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer regelmäßigen Benutzung der Bahn während wenigstens drei Monaten wird sie einen weiteren Rabatt bewilligen.

Jeder Reisende hat das Recht zum freien Transport derjenigen Effekten, welche er selber trägt und deren Gewicht 30 Pfund (15 Kilogramm) nicht übersteigt.

Vieh.

Per Stunde (von 4800 Metern):

Pferde und Maulthiere, per Stück	80 Rp.
Ochsen, Kühe und Stiere, per Stück	40 "
Kälber, Schweine und Hunde, per Stück	15 "
Schafe und Ziegen, per Stück	10 "

Fuhrwerke.

Zwei- und vierrädrige mit einer Wagenabtheilung und einem Banquette im Innern	Fr. 2. 50
Vierrädrige mit zwei Wagenabtheilungen und zwei Banquetten	" 3. 20
Vierrädrige mit zwei oder drei Wagenabtheilungen und zwei oder drei Banquetten im Innern	" 3. 80

Fuhrwerke, welche mit Zügen von vermindelter Schnelligkeit befördert werden, bezahlen 40 % weniger.

Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen zu erstellen, wovon die oberste Klasse nicht über zehn Rappen, die niedrigste nicht über sechs Rappen per Stunde und per Zentner bezahlen soll (der Zentner = 50 Kilogramm).

Waaren jeder Art, welche mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden sollen, bezahlen ein Maximum von zehn Rappen per Stunde und per Zentner.

Für den Viehtransport mit der Schnelligkeit der Personenzüge ist zu der gewöhnlichen Taxe eine Zuschlagstaxe von 40 % zu bezahlen.

Baareß Geld zahlt eine Taxe von vier Rappen per tausend Franken und per Stunde; Sendungen von weniger als fünfhundert Franken zahlen für eben so viel.

Gegenstände, welche weniger als fünf und zwanzig Kilogramm schwer sind, zahlen für eben so viel.

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

Die Distanzen werden per halbe Stunden (2400 Meter) berechnet; Bruchtheile einer halben Stunde zahlen für eine halbe Stunde.

Sendungen von fünfzig Pfund (25 Kilogramm) und weniger sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Art. 29. Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen, deren Gewicht fünfzig Pfund nicht übersteigt und welche nach ihrer Ankunft sofort zu Handen genommen werden, sind in Begleitung ihrer Träger frachtfrei; was in diesem Fall über 50 Pfund wiegt, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art und Umfang solcher Erzeugnisse werden durch ein von der Regierung sanktionirtes Reglement näher bestimmt.

Art. 30. Jede Aenderung an dem Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörig veröffentlicht werden, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft ihre Taxen herabsetzt, so soll diese Herabsetzung für die Personen wenigstens drei Monate und für die Waaren wenigstens ein Jahr in Kraft bleiben.

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

Art. 31. 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. 32. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Personenzüge soll wenigstens fünf eidgenössische Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, jeder Zwischenaufenthalt inbegriffen.

Waaren sind spätestens innert zweimal 24 Stunden nach ihrer Uebergabe an die Eisenbahnstation zu versenden.

Die Versendung von Eilgütern hat mit dem nächsten Zug zu geschehen, insofern die Abgabe zwei Stunden vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Ausnahmen dürfen nur dann stattfinden, wenn der Versender selbst einen längern Termin gestattet, sowie auch in außerordentlichen Verhinderungsfällen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, in Bezug auf die allgemeine Sicherheit, auf die Schnelligkeit der Züge und auf die Tarife nach einander diejenigen Verbesserungen einzuführen, welche die Umstände ihr gestatten.

Art. 33. Die Gesellschaft verpflichtet sich, einen genügenden Betriebsdienst mittelst wenigstens zwei Personenzügen per Tag auf der ganzen Linie zu unterhalten. Diese Züge sollen auf allen Stationen anhalten und eine genügende Anzahl Personen- und Güterwagen enthalten.

Art. 34. Die Gesellschaft verpflichtet sich, zu den gewöhnlichen Tagen und Bedingungen alle Reisenden und Waaren von Eisenbahnen, die mit der ihr konzessionirten Bahn in Verbindung stehen, zur Beförderung zu übernehmen.

Art. 35. Die Waaren sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern. Die im Tarif festgesetzten Tagen begreifen nur den Transport von Station zu Station.

Für die Auf- und Abladkosten im Innern der Bahnhöfe, sowie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks wird ein besonderer Tarif aufgestellt, welcher der Genehmigung der Regierung unterliegt.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, über den Transportdienst besondere detaillirte Reglemente aufzustellen, welche ebenfalls der Regierung zur Sanction vorzulegen sind.

Art. 36. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn den militärischen Behörden für den Transport von eidgenössischen und kantonalen Truppen und von eidgenössischem und kantonalem Kriegsmaterial gegen Bezahlung der Hälfte der gewöhnlichen Tagen zur Verfügung zu stellen.

Die nämliche Vorschrift findet ebenfalls Anwendung auf Militärs, welche dienstlich einzig oder in Truppenkörpern besammelt reisen.

Art. 37. Die Gesellschaft ist auf Verlangen der kompetenten Behörden gehalten, Individuen, welche von Polizei wegen auf Rechnung des Kantons befördert werden sollen, ebenfalls zu transportiren. Die Art und Weise und die Tagen für solche Transporte werden später gemeinsam vereinbart werden.

Art. 38. Die Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen oder andern dazu gehörenden Gebäuden steht der Gesellschaft zu; die öffentlichen Behörden haben jedoch in jedem Fall und zu jeder Zeit freien Zutritt zu den Bahnhöfen und Stationen zur Herstellung

der Ordnung, wenn dieselbe durch Angestellte der Gesellschaft oder durch andere Personen gestört werden sollte.

Art. 39. Der Regierung wird das allgemeine und spezielle Aufsichtrecht über den Betriebsdienst, sowie die Genehmigung der Fahrpläne vorbehalten; zu diesem Zweck hat die Gesellschaft für den oder die Kommissäre, welche von der Regierung mit dieser Aufsicht betraut werden, in jedem Zug einen Gratisplatz zu gewähren.

Art. 40. Die Polizeiangestellten und die Bahnwärter sind zu beeidigen. Alle Beamten und Angestellten sind vorzugsweise aus der Zahl der Kantonsangehörigen zu wählen.

Der Regierungsrath kann die Verweisung zur Ordnung und nöthigenfalls die Abberufung derjenigen Angestellten verlangen, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben sollten.

Art. 41. Wenn die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrecht keinen Gebrauch macht, so behält sich der Staat Bern selber das Recht vor, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht festgestellt, welches nach den Bestimmungen des Art. 37 des waadtländischen Gesetzes vom 14. Dezember 1852 über Handelsgesellschaften zusammengesetzt werden soll.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigungen gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre 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 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 diejenigen Summen, welche dem Reservecfond einverleibt werden, 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, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Staate Bern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufszumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch die gewöhnlichen Gerichte auszutragen.

Art. 42. Die Gesellschaft wird der Regierung jedes Jahr einen detaillirten Bericht über die Betriebsergebnisse und den Ertrag der Unternehmung einreichen.

Art. 43. Streitigkeiten, welche zwischen dem Staate und der Gesellschaft über die Pflichten und Bedingungen der gegenwärtigen Konzeßion entstehen könnten, unterliegen der Entscheidung durch die gewöhnlichen Gerichte.

Lausanne, den 30. Weinmonat 1869.

Im Namen
des interkantonalen Komite's der Broyebahn,
Der Präsident:

Ch. Estoppey.

Der Sekretär:

J. De Crousat.

B e s c h l u ß.

Der Große Rath des Kantons Bern,
auf das Gesuch des interkantonalen Komite's der Broyebahn vom
30. Oktober 1869 um Ertheilung der Konzeßion für den Bau und
Betrieb einer Eisenbahn von der Staatsbahn bei Lyß bis zur frei-
burgischen Grenze bei Fräschelz,
auf den Antrag der mit der Vorberathung dieses Begehrens be-
trauten Behörden,

beschließt:

Die Konzeßion, welche vom interkantonalen Komite der Broyebahn
nachgesucht wurde, wird unter folgenden Bedingungen ertheilt:

Konzessionsaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der bernischen Staatsbahn bei Lyss bis an die freiburgische Grenze bei Fräschelz. (Vom 12. Januar 1870.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.10.1871
Date	
Data	
Seite	555-564
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 042

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.