

Schweizerisches Bundesblatt.

Jahrgang V. Band I.

Nro. 7.

Samstag, den 12. Hornung 1853.

Man abonnirt ausschließlich beim nächstgelegenen Postamt. Preis für das Jahr 1853 im ganzen Umfange der Schweiz portofrei Frkn. 4. 40 Centimen. Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden. Gebühr 15 Centimen per Zeile oder deren Raum.

Summarische Uebersicht

der

Ein-, Aus- und Durchfuhr in der Schweiz im
vierten Quartal 1852.

Einfuhr.

A. Einfuhrzoll vom Stük.

Erste Klasse: 10 Rappen vom Stük.

	Stüke.
Bienenstöcke mit lebenden Bienen	28
Kälber	4,366
Schweine unter 80 Pfund	11,399
Uebrigcs Kleinvieh	23,619

Zweite Klasse: 50 Rappen vom Stük.

Escl	12
Füllen	420
Rindvieh	9,088
Schweine über 80 Pfund	4,178

Dritte Klasse: 3 Franken vom Stük.

	Stüke.
Maulthiere und Pferde	759

Vierte Klasse: 6 Franken vom Stük.

Fremde Thiere, welche nicht auf Wagen ge- führt oder getragen werden	1
---	---

B. Einfuhrzoll vom Werth.

Erste Klasse: 2 Prozent.

Für den Werth von Franken.

Mühlsteine	16,001. 75
----------------------	------------

Zweite Klasse: 5 Prozent.

Ackergeräthe und Oekonomiefuhrwerke	6,360. 13
---	-----------

Dritte Klasse: 10 Prozent.

Anderer Fuhrwerke, Gefährte u. s. w.	19,611. 40
--	------------

C. Einfuhrzoll vom Gewicht.

I. Von der Zugthierlast.

Erste Klasse: 15 Rappen.

Zugthierlasten.

Brenn-, Bau- und gemeines Nutzholz	21,065 ⁶ / ₁₅
Kohle und Torf, Braunkohle, Steinkohle	4,551
Uebrigere Gegenstände dieser Klasse	14,833 ² / ₁₅

Zweite Klasse: 60 Rappen.

Bretter, Latten, Schindeln, Nebstefen	5,494 ¹⁴ / ₁₅
Kalk und Gyps, gebrannt und gemahlen	3,694 ¹⁴ / ₁₅
Uebrigere Gegenstände dieser Klasse	7,083 ¹² / ₁₅

Dritte Klasse: 3 Franken.

Lebendes Geflügel, frische Fische u. dgl.	110
Uebrigere Gegenstände dieser Klasse	42 ² / ₁₅

II. Vom Zentner.

Erste Klasse: 15 Rappen.

	Zentner.
Getreide und Hülsenfrüchte	776809
Kochsalz, Viehsalz und Salzsoole	86372,4
Reis	32497,9
Sämereien, Garten-, Feld-, Wald- und Delsamen	10395,8
Uebrige Gegenstände dieser Klasse	5990,3

Zweite Klasse: 30 Rappen.

Maun	3007,9
Amlung	7054,1
Baumwolle, rohe und deren Abfälle	44780,5
Blei in Blöcken, und altes Blei	1303,2
Chlorkalk	1618
Eisen, rohes, in Masseln, Brucheseisen, Stahl- masseln	5020,3
Farbhölzer, Farbbeeren u. s. w. in unzer- kleinertem Zustande	8368,4
Flachs, Hanf und Werg	3540,6
Gerstenmalz	1522,9
Krapp, roher und gemahlener	9693,8
Del, gemeines, und zu industriellen Zwecken	40140,5
Packuchgarn	1198,9
Schwefel, roher	7307
Schwefelsäure und Salzsäure	2141,2
Seidencocons und Seidenabfälle	5086,5
Soda, roh oder gereinigt	6614,1
Sumach	2253
Talg und andere Fettwaaren, roh	3430,1
Bitriol aller Art	1580,5

	Zentner.
Wolle, roh und Wollenabfälle . . .	3381, ₈
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	20577, ₁

Dritte Klasse: 50 Rappen.

Mehl von Getreide und Reismehl . . .	158293, ₅
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	4243, ₁

Vierte Klasse: 75 Rappen.

Butter und genießbares Schweineschmalz .	4446, ₁
Eisen, geschmiedetes, gewalztes, bis auf den Werth von Fr. 14 der Zentner . . .	5455, ₇
Eisenguß, ganz unverarbeiteter . . .	7784, ₅
Farbhölzer, Farbbeeren u. s. w. in zer- kleinertem Zustande	4538, ₄
Obst, gedörrtes, gemeines	1150, ₅
Seife, gemeine	6156, ₁
Safflor	35, ₆
Salpeter und Natrumsalpeter	941
Säuren, flüssige, in Gefäßen von wenig- stens 20 Pfund	1024, ₆
Terpentin, Terpentinöl, Kolophonium, ge- reinigtes Harz	1172, ₄
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	6450, ₈

Fünfte Klasse: 1 Fr. 50 Rappen.

Bier in Fässern	813, ₄
Sichorienkaffee	15814, ₉
Eisen, geschmiedetes, gewalztes, über den Werth von 14 Fr. der Zentner . . .	6505, ₃
Eisenblech, rohes, nicht besonders genanntes	3779, ₆
Eisenbrath, Weißblech und verzinn- tes Blech	2470

Zentner.

Glasflaschen von grünem und braunem Glas	2133,7
Kaffee und Kaffeesurrogate	55561,9
Kupferblech, Messingblech und Messingdrath	1082,7
Stahl, roher	1576,8
Töpferwaaren, gemeine aller Art	2328,1
Wein, in Fässern	149873,7
Uebrige Gegenstände dieser Klasse	9628,7

Sechste Klasse: 2 Franken.

Baumwollengarn, rohes und roher Baumwollenzwirn	391
Baumwollentücher, rohe und roher Tüll .	2703
Flachs-, Hanf- und Reistengarn, ungebleicht	1489,7
Holzwaaren, gemeine, wie Rechen, Heugabeln u. dgl.	1825,2
Hopfen	1601
Indigo	604,4
Leder, unverarbeitetes, gemeines, ungefärbtes	2667,8
Maschinen und Maschinenbestandtheile .	3384,2
Unschlittseife, gemeine	2081
Waffen für das Bundesheer	116,6
Wollengarn, rohes oder ungefärbtes .	176,7
Zwillich und Leinenzeug, roh oder halbgebleicht, ungefärbt und unter 40 Zettelfäden auf den Zoll	579,9
Uebrige Gegenstände dieser Klasse	1499,3

Siebente Klasse: 3 Franken 50 Rappen.

Apothekerwaaren	737,1
Baumwollengarn, Faden und Zwirn, gebleicht oder gefärbt	407
Bettfedern und Flaum	1249,2

Branntwein, Weingeist und andere geistige Getränke in Fässern	25162,6
Bücher und Musikalien	1987,2
Chemische Produkte	1020,4
Droguerien und Farbwaa ren	1581,4
Eisen- und Stahlwaa ren, roh, ohne Politur oder Firniß	4294,9
Fensterglas, Hohlglas und Glasröhren .	3597,3
Fische, gedörrt, gesalzen oder marinirt in Gefäßen über 20 Pfund	1486
Gewürze	809,3
Käse	647,3
Peder, gebeiztes, gefärbtes, lackirtes, Zuch- ten, Pergament	475,7
Feinengarn und Faden, gebleicht oder gefärbt	355,6
Rudeln	1182,3
Öle zum Tisch- und Küchengebrauch .	1192
Seide, rohe und Florenseide	5746,2
Süßfrüchte	4394,7
Tabak in Blättern	23675,7
Tafelessig in Fässern	737,6
Wachs, Walrath und Stearin, gereinigt .	223,7
Wollengarn, gefärbt oder gebleicht . .	689,2
Wollentücher, rohe, gemeine Deken, Schip- per und rohe Mouffelinesaine . . .	511,9
Zucker aller Art und roher Syrup . .	54096,1
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . .	5138,7

Achte Klasse: 8 Franken.

Baumwollentücher und Tüll, gebleichte, ge- färbte, gedruckte oder appretirte . .	3062,9
Druckpapier, Schreibpapier, Papiertapeeten	1032

	Zentner.
Glaswaaren, feine, Krystallglas . . .	498, ₆
Leberwaaren, grobe, namentlich grobe Schu- ster-, Sattler- und Taschnerarbeit . .	336, ₅
Leinwand und Leinenband, gebleicht, gefärbt, auch ungebleichte Leinwand von über 40 Zettelfäden auf den Zoll . . .	1047, ₇
Messerschmiedwaaren aller Art . . .	183
Messing- und Rothgießerwaaren . . .	415, ₃
Quincaillerie- und Stahlwaaren, feine . .	1828, ₈
Schlosserwaaren, polirte Eisenwaaren, eiserne Möbeln	889, ₆
Schreibmaterialien	426, ₅
Seide und Floretseide, gebleicht oder gefärbt, Nähseide	15, ₈
Strohgeflechte, feine	316, ₆
Tabak zum Rauchen, Schnupfen oder Rauen	3757, ₄
Töpferwaaren, feine aller Art	2288, ₂
Wollentücher, Wollenschnüre, gedruckte Wol- lenzeuge, Flanelle	5147, ₁
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	3276

Neunte Klasse: 15 Franken.

Arbeiten und Waaren, fertige, mit Näharbeit	843, ₃
Bijouteriewaaren, ächte und falsche . . .	79, ₂
Cigarren	1556, ₄
Cosmetische Mittel	79, ₄
Esßwaaren, feine	265, ₃
Hüte und Kappen	258, ₁
Leberwaaren, feine, Handschuhe von Leder	511, ₈
Möbeln aus Ebenisten- und allem polirten Holz	345, ₅
Parfümeriewaaren	221, ₈

	Zentner.
Shawls (Umschlagtücher) fertige . . .	210,9
Seidene und floretseidene Stoffe, halbseidene, wovon die Hälfte oder mehr der Fäden seidene sind	503,1
Thee, chinesischer und ähnlicher . . .	230,1
Uhren aller Art	188,1
Wachs-, Wallrath- und Stearinkerzen, Wachsstöcke und Wachsrödel . . .	149,8
Wein, Bier, Branntwein, Weingeist, Kirsch- wasser, Liqueure und andere geistige Getränke jeder Art, in Flaschen oder Krügen	932,7
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	959,5

Zusammenzug aller Einfuhren.

Vieh aller Art	Stücke	53,870
Mühlsteine, Ackergeräthe u. s. w., im Gesamtwertb von . . .	Franken	41,973. 28
Brennholz, Bretter, Kalk, Geflü- gel u. a. m.	Zugthierlasten	56,875 ⁵ / ₁₅
Verschiedene Waaren	Zentner	1,740,023 ⁸ / ₁₀

Ausfuhr.

A. Ausfuhrzoll vom Stük.

Erste Klasse : 5 Rappen.

	Stücke.
Kälber	1,640
Schweine unter 80 Pfund Gewicht . . .	1,340
Uebrigcs Kleinvieh	3,383

Zweite Klasse : 50 Rappen.

	Stufe.
Esel	8
Füllen	304
Rindvieh	24,281
Schweine über 80 Pfund Gewicht . . .	163

Dritte Klasse : 1 Franken 50 Rappen.

Maulthiere und Pferde	1,245
---------------------------------	-------

B. Ausfuhrzoll vom Werth.

Erste Klasse : 3 Prozent.

für den Werth von Franken.

Holz, gesägtes oder geschnittenes, vor-	
gearbeitetes Nutzholz	398,237. —
Holzkohlen	146,744. 20

Zweite Klasse : 5 Prozent.

Holz, rohes, oder nur roh beschlage-	
nes, ohne Ausarbeitung ins Ge-	
vierte auf der ganzen Länge;	
Flößholz, gemeines	553,650. 12

C. Ausfuhrzoll vom Gewicht.

I. Von der Zugthierlast.

Erste Klasse : 15 Rappen.

	Zugthierlasten.
Gyps, roh oder gemahlen	425
Kalk, Ziegel, Backsteine, Schiefer, be-	
hauene Steine	2,347 ¹⁴ / ₁₅
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . . .	4,220 ¹ / ₁₅

Zweite Klasse : 30 Rappen.

Eisenerz	1,428 ⁵ / ₁₅
--------------------	------------------------------------

Zugthierlasten.

Heu und Stroh	873 ¹³ / ₁₅
Kochsalz	260 ⁵ / ₁₅
Uebrige Gegenstände dieser Klasse .	1044 ⁷ / ₁₅

Dritte Klasse: 75 Rappen.

Asche	82 ⁵ / ₁₅
Dünger	264 ³ / ₁₅

II. Vom Zentner.

Erste Klasse: 10 Rappen.

Zentner.

Abfälle von Thieren	752 ₈
Baumwolle, rohe	4024 ₈
Baumwollengarn und Zwirn	3939 ₁
Baumwollentücher	32300 ₃
Branntwein	496 ₂
Butter	382
Bücher	719 ₉
Droguerien	1250 ₃
Effekten und Kleider	1732 ₇
Eisen aller Art	6257
Eisen und Stahlwaaren	1060 ₉
Flachs und Flachsgarn	105 ₈
Getreide und Hülsenfrüchte	2525
Harz, Pech und Theer	259 ₆
Holzwaaren und Möbeln	1183 ₇
Kastanien	556 ₃
Käse	36799 ₅
Kleien	2407
Knochen	1751 ₈
Feder aller Art	1841
Leinwand	201 ₆
Maschinen und Maschinenbestandtheile .	10514 ₉

	Zentner.
Mehl	2322, ₃
Metalle, edle, verarbeitete Bijouterien u. dgl.	176, ₃
Obst, gedörrtes	1000, ₃
Öle aller Art	1030, ₈
Papier und Pappendekel	157, ₂
Reis	231, ₅
Sämereien	473, ₇
Seide	1170, ₅
Seidenabfälle und Floretseide	2381, ₇
Seidene und halbseidene Waaren	6045, ₂
Steingut	651
Strohhüte und Strohgeflechte	1662, ₆
Uhren aller Art	246, ₂
Weine aller Art	2328, ₆
Weinstein	824
Wermuthgeist	772, ₆
Wolle und Wollengarn	2754, ₉
Uebrige Gegenstände dieser Klasse	15601, ₇

Zweite Klasse: 80 Rappen.

Felle und Häute, rohe	7563
Gerberlohe	3541

Dritte Klasse: 1 Franken.

Baumrinde	1655, ₉
---------------------	--------------------

Vierte Klasse: 2 Franken.

Lumpen und Makulatur	1843, ₄
--------------------------------	--------------------

Zusammenzug aller Ausfuhrn.

Vieh aller Art Stüke	32,364
Holz und Holzbohlen, im Gesamtwerthe von Franken	1,098,631. 32
Gyps, Kalk, Eisenerz u. a. m. Zugthier- lasten	10,946 ^s / ₁₅
Verschiedene Waaren Zentner	165,497, ₁

Durchfuhr.

A. Durchfuhrzoll vom Stük.

Bieh zur Sömmernng.

		Stüfe.
Schafe	zu 1½ Rappen	1,273
Rindvieh	" 7½ "	712
Pferde	" 15 "	24

a. Bieh auf kurze Strecken, als:

Erste Klasse: 3 Rappen.

Kälber	20
Schweine unter 80 Pfund Gewicht . .	247
Uebrigcs Kleinvieh	1,949

Zweite Klasse: 15 Rappen.

Escl	10
Füllen	166
Rindvieh	2,317
Schweine über 80 Pfund Gewicht . .	169

Dritte Klasse: 30 Rappen.

Maulthiere und Pferde	209
---------------------------------	-----

b. Bieh auf lange Strecken, als:

Erste Klasse: 15 Rappen.

Kälber	—
Schweine unter 80 Pfund Gewicht . .	—
Uebrigcs Kleinvieh	8

Zweite Klasse: 75 Rappen.

Füllen	60
Rindvieh	110

Dritte Klasse: 3 Franken.

Maulthiere und Pferde	572
---------------------------------	-----

B. Durchfuhrzoll vom Werth.

Erste Klasse: 3 Prozent.

für den Werth von Franken.

Holz, gesägtes oder geschnittenes, vorge-
arbeitetes Nutzholz 28,312. 25

Zweite Klasse: 5 Prozent.

Holz, rohes oder nur ganz roh beschla-
genes, ohne Ausarbeitung ins Ge-
vierte, auf der ganzen Länge; Flöß-
holz, gemeines 132,677. 40

C. Durchfuhrzoll vom Gewicht.

I. Von der Zugthierlast.

Erste Klasse: 10 Rappen.

Zugthierlasten.

Holz, welches zu Land, nur über kurze
Strecken, von weniger als zwei Stun-
den, geführt wird 960

Zweite Klasse: 15 Rappen.

Bausteine, gemeine, behauene 149⁵/₁₅
Brenn-, Bau- und gemeines Nutzholz 77
Kohle und Torf 716
Uebrige Gegenstände dieser Klasse 561⁶/₁₅

Dritte Klasse: 60 Rappen.

Effekten und Geräthe, gemeine, in ganzen
Fuhren 122¹/₁₅
Kalk und Gyps, gebrannt oder gemahlen 26⁵/₁₅
Uebrige Gegenstände dieser Klasse 119⁹/₁₅

Vierte Klasse: 3 Franken.

Verschiedene Gegenstände dieser Klasse 6¹/₁₅

II. Vom Zentner.

Erste Klasse: 5 Rappen.

Transitwaaren auf Strecken von acht Stunden und
darunter:

	Zentner.
Baumwolle, rohe	5741 ₅
Baumwollengarn	2875 ₃
Baumwollenwaaren	1332 ₅
Branntwein und Weingeist in Fässern .	484 ₂
Eisen aller Art	543 ₁
Getreide und Hülsenfrüchte	3050 ₇
Kaffee	1013 ₇
Käse	99 ₂
Krapp und Krappwurzeln	1304 ₉
Maschinen und Maschinenbestandtheile .	2071 ₉
Tabak, fabrizirter	366 ₆
Töpferwaaren	424 ₁
Wein aller Art	7297 ₂
Wolle, rohe	936
Wollengarn und Wollenzeuge	413
Zucker aller Art	3046 ₈
Uebrige Gegenstände dieser Klasse . .	10404 ₉
Transitwaaren auf der Strecke zwischen Basel und Schaffhausen, zu 10 Rappen .	6546 ₆

Zweite Klasse: 30 Rappen.

Transitwaaren auf Strecken über acht Stunden:

Baumwolle, rohe	—
Baumwollengarn	793
Baumwollenwaaren	525 ₄
Branntwein und Weingeist in Fässern .	71 ₈
Eisen aller Art	122 ₅
Getreide und Hülsenfrüchte	390 ₂

	Zentner.
Kaffee	25 _{,1}
Käse	1950 _{,1}
Krapp und Krappwurzeln	69 _{,4}
Maschinen und Maschinenbestandtheile	1033 _{,8}
Tabak, fabrizirter	31 _{,4}
Töpferwaaren	466 _{,1}
Weine aller Art	439 _{,9}
Wolle, rohe	30 _{,7}
Wollengarn und Wollenzeuge	1572 _{,9}
Zucker aller Art	494 _{,1}
Uebrige Gegenstände dieser Klasse	13635 _{,7}

Zusammenzug aller Durchfuhren.

Bieh zur Sömmerung	Stüke	2,009
Bieh auf kurze Strecken	"	5,087
Bieh auf lange Strecken	"	750
Holz, im Gesammtwerth von Franken		193,667. 05
Bauusteine, Brennholz u. a. m. Zugthier=		
lasten		2,738 ⁷ / ₁₅
Verschiedene Waaren auf kurze Strecken		
Zentner		47,932 _{,2}
Verschiedene Waaren auf lange Strecken		
Zentner		21,652 _{,1}



Konzeſſion

des

Kleinen Rathes des Kantons Baſel-Stadt für die
ſchweizeriſche Zentralbahn.

(Vom 10. November 1852.)

Wir Bürgermeiſter und Rath des Kantons
Baſel-Stadt,

hiez u durch Beſchluß des Großen Rathes vom 8. November 1852 bevollmächtigt, ertheilen dem proviſoriſchen Verwaltungsrathe der ſchweizeriſchen Zentralbahn, zuhanden der zu bildenden Aktiengeſellſchaft, die Konzeſſion zur Erbauung und zum Betriebe einer Eiſenbahn unter nachfolgenden Bedingungen:

1. Die Geſellſchaft verpflichtet ſich, eine von der Stadt Baſel ausgehende Eiſenbahn zu bauen, welche, das dieſſeitige Territorium biß zur Birſ und über dieſelbe durchſchneidend, ſich nach Olten zieht. Von Olten wird die Bahn oſtwärts in der Richtung gegen Zürich, ſüdwärts nach Luzern, weſtwärts nach Solothurn und Bern gebaut werden, alles unter Vorausſetzung der ebenfalls zu erlangenden Konzeſſionen der betreffenden Kantonsbehörden, ſo wie der Genehmigung der Bundesbehörde.

Sollte in Folge der Nichterlangung der Konzeſſion von Seite irgend eines der jenseits des Hauensſteins liegenden Kantone die Ausführung des vorgedachten Projektes theilweiſe verhindert werden, ſo bleibt die

gegenwärtige Konzession nichts desto weniger in Kraft, in so fern wenigstens die Bahn bis nach Olten erstellt wird.

2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach beendigtem Baue in Betrieb setzen, und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisirtem und ununterbrochenem Betriebe erhalten. Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der schweizerischen Centralbahn eintreten zu lassen.

3. Die Gesellschaft wird als solche ihr Domizil in Basel nehmen, und den hiesigen Gesetzen und Verordnungen unterworfen sein. Namentlich sind also auch die Bestimmungen des Gesetzes über anonyme Gesellschaften vom 6. Dezember 1847 auf sie anwendbar.

4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage an der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der Bahn von Basel nach Olten. Wenn nach Ablauf dieser Zeitdauer weder die Bundesbehörde noch die Kantonsregierung von dem ihr zustehenden Ankaufsrechte Gebrauch gemacht hat, so wird die Konzession in Folge einer zu treffenden Uebereinkunft den dannzumaligen Verhältnissen gemäß erneuert werden.

5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung der Bahn und Zu-

behörden, so wie auf die für ihre nachherige Instandhaltung erforderlichen Anlagen.

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

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kiez, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen derselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsicht- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorathstationen etc.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen, daß sie gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um wenigstens die Bahn von Basel bis Olten herzustellen. Falls der geforderte Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, so kann der Kleine Rath die Konzession als erloschen erklären.

7. Spätestens zwölf Monate nach erfolgter Genehmigung dieser Konzession durch die Bundesbehörde sollen die Erdarbeiten der Bahn auf dem hiesigen Territorium

begonnen werden. Die Eisenbahn von Basel bis Olten, mit Ausnahme des Hauensteintunnels, soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung der gegenwärtigen Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Sollte die Gesellschaft dieser Verpflichtung bis zu dem besagten Termine nicht nachgekommen sein, so erlischt die gegenwärtige Konzession, in so fern nicht auf Ansuchen der Gesellschaft vom Kleinen Rathe ein späterer Termin bewilliget worden ist.

8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über die Zugrichtung, die Lage des Bahnhofes und den Bau im Allgemeinen auf dießseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

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

10. Sollten nach Erbauung der Bahn, öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten

allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

11. Die Gesellschaft wird die Bahn, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfriedern und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Uebershaupt 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.

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

13. Die Bahn soll mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch vorerst nur mit einem Geleise versehen werden. Die Gesellschaft ist aber zur Legung des zweiten Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes dies erfordern. Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu, jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darüber zu vernehmen.

14. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

15. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bauarbeiten jeweilen zu überwachen und zu kontrolliren.

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. 12 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken zc. sich erstrecken sollten.

16. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten eine Vermarkung derselben vornehmen, ferner einen vollständigen Gränz- und Kasstralsplan, mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Behörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie 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 Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesraths und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

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

17. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde soll stets in gutem, sicherem Stand erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

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

18. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein, und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämlliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

1. Klasse: gedeckt, garnirt, gepolsterte Rücken und Sitze, und mit Glacen geschlossen.
2. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen, und mit Glacen geschlossen.
3. Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen, und mit Fensterseiben geschlossen.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein. Eine Aenderung in diesen Bestimmungen kann nur mit Genehmigung der Regierung stattfinden.

19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, täglich eine wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten und zwar sowohl hin als her.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen, zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

20. Folgende Taren sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f f.

Personen.	per Stunde (4800 Meter.)
Wagen I. Klasse	Fr. 0. 50
„ II. „	„ 0. 35
„ III. „	„ 0. 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 % auf obiger Tare eintreten zu lassen. Für Abonnementbillets auf eine regelmäßige Benutzung der Bahn, während eines Zeitraums von mindestens drei Monaten, wird sie einen weiteren Rabatt verwilligen.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maultiere	Fr. 0. 80
Ochsen, Kühe und Stiere vom Stük	„ 0. 48
Kälber, Schweine und Hunde	„ 0. 18
Hämmel, Schafe und Ziegen	„ 0. 10

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

W a a r e n.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

21. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von 8 Cent. per Zentner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches frei ist, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der

Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche. (Art. 20.)

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von Fr. 0. 04 per Fr. 1000 per Stunde.

Als Minimum des Gewichts, resp. des Werths werden berechnet: $\frac{1}{2}$ Zentner resp. 500 Fr.; als Minimum der Distanz $\frac{1}{2}$ Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

Das Minimum der Transporttare eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen. Sendungen bis zu 50 Pfund sind stets als Eilgüter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen die gewöhnliche Güterfracht nach dem Tarif, sind also, obgleich mit den Personenzügen gehend, nicht als Eilgüter zu behandeln.

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

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

23. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisenden-transporte soll, mit Ausnahme des Hauensteinübergangs mindestens das Maß von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde betragen, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. — Waaren-transporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation expedirt werden; wenn der Versender aber einen längern

Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

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

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

Für die Ablieferung der Waaren im Domizil der Adressaten, so wie für den Transport der Reisenden und ihres Gepäcks 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 Taren unterliegen in jedem Fall der Genehmigung der Regierung, sei es, daß die Verwaltung diesen Dienst versehe, oder daß er sonst besorgt werde.

25. Die Taren sollen auf der ganzen Bahn, und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

26. Aenderungen am Tarif oder an den Transportreglementen sollen gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taren herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in

Kraft bleiben, mindestens drei Monate für den Personen- und ein Jahr für den Waarentransport.

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

27. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Eben so ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

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

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, so sie es zweckdienlich erachtet, vermitteltst Omnibusdienst, die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitab gelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs über die Ertheilung von Postkonzessionen vom 28. Nov. 1851 vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der

niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgenössischen Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch hat die Eidgenossenschaft die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der leztermähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 10.)

29. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Drath und für

diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

30. Die Bahnbewachung und Polizei des Bahndienstes liegt unter der Oberaufsicht des Staates und unvorgegriffen den Befugnissen der Staatspolizei, der Gesellschaft ob; sie hat dazu unter Beobachtung der ihr deshalb von der hiesigen Regierung allfällig zugehenden Vorschriften das erforderliche Personal aufzustellen und die angemessenen Massregeln zu treffen. Ihre dießfälligen Reglemente unterliegen der Kontrolle der hiesigen Behörden.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

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

31. Die Regierung wird in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb die nöthigen Gesetze und Verordnungen für Sicherung von Personen und Eigenthum erlassen. Gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften gelten die bestehenden oder künftig von der kantonalen oder von der Bundesgesetzgebung ausgehenden Strafbestimmungen.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

32. Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre

gewöhnlichen oder besonders aufgestellten Beamten ausüben lassen.

Ihren Beamten und Angestellten steht der Eintritt in den Bahnhof zur Ausübung ihres Dienstes jederzeit offen.

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Verseeung des Polizeidienstes im Bahnhofs ein geeignetes Lokal anzuweisen.

33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffsätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Ussällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

Für Bahnen in der im Art. 1 bezeichneten Richtung verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu ertheilen.

34. Die Gesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial weder in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden. In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an der gegenseitigen Brandversicherung nicht inbegriffen.

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

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

35. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einfluß derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

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

37. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cose, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, sind vom eidgenössischen Eingangszolle befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für dieselbe liefern, wird der eidgenössische Eingangszoll auf den hiesfür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

38. Außer den alljährlich der Regierung einzugebenden Rechnungsauszügen wird die Gesellschaft derselben regelmäßig ihre Jahresberichte und periodischen Auszüge aus ihren Büchern über den gesammten Transportverkehr eingeben.

39. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. — Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

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

- a. Im Falle des Rückkaufs im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen;

im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre der 22½fache, und im Falle des Rückkaufs im 90. Jahr der 20fache

Werth dieses Reinertrags 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 Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufs 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 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.

41. Die vorstehend im Art. 39 festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten; auf deren Territorium die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung gelten sämmtliche Bestimmungen des Art. 40.

42. 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 durch denselben gehende Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

43. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 39 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Basel, den 10. November 1852.

Bürgermeister und Rath des Kantons
Basel-Stadt.

Der Amtsbürgermeister:

Dr. J. J. Burckhardt.

Der Staatschreiber:

G. Felber.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Basel-Stadt.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 7. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Basel-Stadt dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn ertheilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Linie von der Stadt Basel bis zur Birs, vom 10. November 1852,

und eines Berichts und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,
beschließt:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Art. 36, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht, unter nachstehenden Bedingungen, die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe 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 Abzuge 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 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, 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 Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

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

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 Reiner-

trags derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund 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 ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und binnen 15 Monaten genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 33 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung, soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetz und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Januar 1853.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften.)

Konzessionsakt

für

Eisenbahnen im Kanton Solothurn.

(Vom 17. Dezember 1853.)

Der Kantonsrath von Solothurn,
auf den Vorschlag des Regierungsrathes
ertheilt

dem provisorischen Verwaltungsrathe der schweizerischen Centralbahngesellschaft in Basel, zuhanden einer durch ihn zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession zum Eisenbahnbau und Betrieb auf solothurnischem Staatsgebiete für folgende Linien:

- a. Von der basellandschaftlichen Gränze am untern Hauenstein, mittelst einer Tunnelbaute durch denselben, in südlicher Richtung an die aargauische Gränze, zwischen Olten und Aarburg;
- b. von Olten auf dem rechten Ufer in östlicher Richtung an die aargauische Gränze zwischen Wädwil und Aarau;
- c. von Solothurn in östlicher Richtung, auf dem rechten Ufer an die bernerische Gränze gegen Herznachsee;
- d. von Solothurn in westlicher Richtung, auf dem linken Ufer gegen Biel bis zur bernerischen Gränze bei Grenchen;

unter folgenden Bedingungen, und in Anschluß an das in Art. 1 näher beschriebene Zentralbahnnetz.

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine von der Stadt Basel ausgehende Eisenbahn zu bauen, die vermittelt Tunnelbau durch den Hauenstein in der Richtung nach Olten sich ziehen soll. Von Olten wird die Bahn ostwärts in der Richtung gegen Zürich, südwärts nach Luzern, westwärts nach Solothurn Biel und Bern gebaut werden, alles unter Voraussetzung der ebenfalls zu erlangenden Konzessionen der betreffenden Kantonalbehörden und der Bundesbehörden.

Art. 2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebenen Bahnen nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, in regelmäßigen, wohl organisirten Betrieb zu setzen, und solche während der Konzessionsdauer darin zu erhalten.

Art. 3. Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Basel.

Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Solothurn nimmt sie ihr Domizil in der Stadt Solothurn, in deren letztem Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist. Für dingliche Klagen hat hingegen das Forum der belegenen Sache zu gelten.

Art. 4. Die Dauer der Konzession für den Betrieb dieser Bahnen im Nutzen und Schaden der Gesellschaft, ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebes der vorbeschriebenen (Art. 1) Bahnen, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern nicht vorher von dem in Art. 36 beschriebenen Rückkaufsrecht Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung, so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahnen.

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 Bahnen mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahnen, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die den Bahnen zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsicht- und Bahnwärterhäuser, Wasser und Vorrathsstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft angehalten werden mag.

Art. 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten sämmtlicher vier Bahnstrecken auf dem hiesigen Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Gesellschaft verpflichtet sich überhört, spätestens 6 Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession nachzuweisen daß sie

gehörige Sicherheit ihres Bestandes und der erforderlichen Mittel gewähre, um die concedirten Linien herzustellen. Im Falle der geforderte Nachweis nicht auf genügende Weise geleistet wird, so kann der Regierungsrath die Konzession als erloschen erklären.

Art. 7. Die Eisenbahnen auf hierseitigem Gebiete, welche im Eingange dieser Konzessionsakte namhaft gemacht sind, sollen mit Ausnahme des Tunnels durch den Hauenstein, für welchen zwei weitere Jahre anberaumt werden, binnen 4 Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet, und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein.

Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Kantonsrath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen.

Art. 8. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf diesseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der in Solothurn und Olten zu bauenden Bahnhöfe, der sonst benötigten Anhaltstellen und der Verbindungsstraßen mit denselben, hat außerdem eine Verständigung mit den zuständigen Behörden Platz zu greifen. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Kantonsrath das Entscheidungsrecht zu.

Art. 9. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahnen, Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Ab-

zugraben, Wasser-, Brunnen- 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 getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Art. 10. Sollten nach Erbauung der Bahnen, öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahnen durchkreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums, wohl aber fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hiedurch nothwendig gewordenen Errichtung von neuen Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

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

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

Art. 12. Die Bahnlinie a und b sollen mit zweispurigem Unterbau angelegt, jedoch vorerst nur mit

einem Geleise versehen werden. Für die Bahnlínien c und d soll die Bodenerpropriation zu Anlage einer zweispurigen Bahn vorgenommen, der Unterbau aber einstweilen nur einspurig hergestellt werden.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebs solches erfordern, die theilweise oder durchgehende Herstellung der zweispurigen Bahnen zu verfügen.

Ueber eine dießfallige Verfügung ist jedoch vorher die Gesellschaft zu vernehmen. Erkennt letztere die Nothwendigkeit der Herstellung des zweiten Geleises nicht an, so entscheidet darüber ein Schiedsgericht nach Art. 36.

Art. 13. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

Art. 14. Bevor die Bahnen dem Verkehr übergeben werden dürfen, sollen dieselben 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 in Art. 11 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

Art. 15. Nach Vollendung der Bahnen wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit contradictorischer Bezeichnung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen lassen und zugleich mit ebenfalls contradictorischer Be-

ziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahnen und ihrer Betriebseinrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und in dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahnen, so wie die jeweilige Vermehrung des Betriebsmaterials sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlungen der Aktionäre, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion der Kantonsregierung einzusenden.

Die Gesellschaft wird ihre Statuten in hiesiges Staatsarchiv niederlegen und der Regierung die Personen anzeigen, welchen sie jeweilen die Verwaltung, Beaufsichtigung und Leitung des Unternehmens übertragen wird. Während des Baues und Betriebes der Bahnen soll der Kanton bei der Administration angemessen vertreten sein.

Art. 16. Die Bahnen, sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehörde, sollen stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahnen, können jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden, und wenigstens einmal im Jahr hat

eine solche Untersuchung zu regelmäßig wiederkehrender Periode zu geschehen.

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

Art. 17. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind.

- I. Klasse: Gedekt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacen geschlossen.
- II. Klasse: Gedekt, mit gepolsterten Sitzen, mit Glacen geschlossen.
- III. Klasse: Gedekt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

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

Art. 18. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen sämtlichen Endpunkten der Zentralbahn zu unterhalten.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

Art. 19. Folgende Taxen sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f f.

Personen:	per Stunde.
Wagen erster Klasse	Fr. 0. 50
„ zweiter „	„ 0. 35
„ dritter „	„ 0. 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 Proz. auf obiger Taxe eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets auf eine regelmäßige Benutzung der Bahnen während eines Zeitraumes von mindestens drei Monaten, wird sie einen weitem Rabatt verwilligen.

Vieh:	per Stunde.
Pferde und Maultiere vom Stük	Fr. 0. 80
Ochsen, Kühe und Stiere vom Stük	„ 0. 40
Kälber, Schweine und Hunde vom Stük	„ 0. 15
Schafe und Ziegen vom Stük	„ 0. 10

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

W a a r e n :

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wofür die höchste Taxe nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht über 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

Art. 20. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Taxe von 8 Cent. per Zentner und Stunde; das Gepäc der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcs, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 Proz. erhöhte Taxe über die gewöhnliche (Art. 19).

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von 4 Cent. per 1000 Fr. per Stunde. Als Minimum des Gewichts, resp. des Werthes, werden berechnet: $\frac{1}{2}$ Zentner, resp. 500 Fr.; als Minimum der Distanz $\frac{1}{2}$ Stunde. — Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

Das Minimum der Transporttare eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

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

Traglasten mit ländlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger mit Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen die gewöhnliche Güterfracht nach dem Tarif, sind also, obgleich mit den Personenzügen gehend, nicht als Eilgüter zu behandeln.

Art. 21. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisenden-Transporte soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitstunde betragen. Waarenstransporte zur niedrigen Tare sollen inner den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Art. 22. Die Waaren, welche den Eisenbahnen 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 Domizil des 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 ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung zu unterlegen für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen.

Art. 23. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 24. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vier Tage vor ihrem Inkrafttreten.

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 indessen keine Anwendung mit Hinsicht auf sog. Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besonderen Anlässen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni

1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Eben so ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Einrichtung von fahrenden Postbüreau beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltskosten der eidgen. Postverwaltung zur Last.

Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 8.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es zweckdienlich erachtet, vermittelst Omnibüsdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitab gelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs vom 28. Nov. 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 26. Die Gesellschaft ist gehalten, größere oder kleinere Truppenkorps, welche im Kantondienste stehen, so wie deren Material, auf Requisition der zuständigen Militärbehörde des Kantons, gegen die Hälfte der niedrigsten Tare durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Für Zusammenzüge zum bloßen Zwecke militärischer Uebungen oder Festlichkeiten findet diese Verpflichtung nicht statt.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgen. Dienste steht, so wie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft, auf Anordnung der zuständigen

Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgen. Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge, zu befördern.

Jedoch hat die Eidgenossenschaft 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 lezterwähnten Gegenstände, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten, verursacht werden sollte. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 10).

Art. 28. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten ;
- b. Bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahnen laufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten einen besondern Drath und für

diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art 5.)

Art. 29. Die Handhabung der Bahnpolizei wird unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

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

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

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

Art. 30. Die Regierung wird mit Vorbehalt der durch die Bundesbehörden zu erlassenden Gesetze für Aufstellung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahnen, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schiflicher

Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

Für Bahnen in gleicher Richtung, wie die im Eingang und Art. 1 des gegenwärtigen Aktes bezeichneten Linien, verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten 30 Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, keine Konzession zu ertheilen, eben so wenig den Bau und Betrieb davon selbst zu übernehmen.

Art. 32. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial nicht in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

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

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

Art. 33. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahnen und dem finanziellen Einfluß

derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll. — Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen, oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 1.)

Art. 34. Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut dem Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung militärfrei.

Art. 35. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder und Achsen, Lokomotiven und Coks, die für die Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, sind vom eidg. Eingangszoll befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für dieselben liefern, wird der eidg. Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

Art. 36. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahnen sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den 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 Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

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

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 37. 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 Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen;

im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache 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 ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahnen und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahnen sammt Zubehörde sind 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 oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 38. Die vorstehend (Art. 37) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichtes und dessen Aufstellung, gelten sämmtliche Bestimmungen der Art. 36 und 37.

Art. 39. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche

in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 36 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Art. 40. Zur Sicherung der durch diese Konzessionsakte dem Kanton gegenüber eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft der Regierung des Kantons Solothurn eine Realkautiön von Fr. 150,000, nach Wahl der Regierung entweder in Baarschaft, welche ihr zu 3% per Anno durch den Staat zu verzinsen wären, oder in annehmbaren Werthpapieren. Diese Kautiön soll drei Monate nach der Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden erlegt werden, ansonst die Konzession als erloschen dahinfällt.

Diese Realkautiön soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, wenn der Betrieb sämtlicher Bahnen im Kanton eröffnet sein wird.

Nichts desto weniger haftet die Gesellschaft der Regierung von Solothurn für eine, der zurück zu erstattenden Realkautiön gleichkommende Summe, bis nach Erfüllung der in den Art. 7 und 31 ihr auferlegten Verbindlichkeiten.

Art. 41. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten oder später während des Baues und Betriebes der Bahnen andern Kantonen günstigere Bedingungen einräumen, als gegenwärtige Konzession enthält, so sollen solche mit Vorbehalt der im Art. 12 aufgenommenen Bestimmungen auch auf den hiesigen Kanton und die auf dessen Staatsgebiet konzessionirten Eisenbahnen ihre Anwendung finden.

Von gegenwärtigem Konzessionsakte sind zwei gleichlautende Abschriften gemacht, von den Kontrahenten unterzeichnet und jedem Theile ein Exemplar zugestellt worden.

Gegeben vor Kantonsrath Solothurn, den 17. Christmonat 1852.

Namens des Verwaltungsrathes
der schweiz. Centralbahn:

Der Präsident:

Geigh.

Der Sekretär:

J. J. Speiser.

Der Präsident:

S. Lach.

Der Staatschreiber:

Meinert.

Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Solothurn.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 10. Januar 1853).

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Solothurn dem provisorischen Verwaltungsrathe der schweizerischen Centralbahn erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

1) von der Basellandschaftlichen Gränze am untern Hauenstein an die Aargauergränze zwischen Olten und Aarburg,

2) von Olten an die Aargauische Gränze zwischen Wöschau und Aarau,

3) von Solothurn an die Bernische Gränze gegen Herzogenbuchsee,

4) von Solothurn an die Bernische Gränze bei Grensches, vom 17. Dezember 1852;

und eines Berichts und Antrages des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,
beschließt:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Artikels 34, betreffend die Befreiung der Angestellten

von der Militärpflicht, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Erledigung 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 Abzuge 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 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, 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 Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der

Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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 Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache, 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 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 Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkauffsumme in Abzug zu bringen.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und binnen 15 Monaten genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 31 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 10. Januar 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes.
(Folgen die Unterschriften.)

K o n z e s s i o n s a k t

zum

Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Kanton
Basel-Landschaft, zu Gunsten des provisorischen
Verwaltungs Rathes der schweizerischen Zentral-
bahngesellschaft in Basel.

(Vom 6. Dezember 1852.)

Art. 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine von der Stadt Basel ausgehende Eisenbahn zu bauen, welche das basellandschaftliche Territorium von der stadtbaselschen Gränze an der Birs bis zur solothurnischen Gränze am untern Hauenstein durchschneidet.

Von Olten wird die Bahn ostwärts in der Richtung gegen Zürich, südwärts nach Luzern, westwärts nach Solothurn und Bern gebaut werden. Alles unter Vor- aussetzung der ebenfalls zu erlangenden Konzessionen der betreffenden Kantonsbehörden, so wie der Genehmigung der Bundesbehörde.

Sollte in Folge der Nichterlangung der Konzession von Seite irgend eines der jenseits des Hauensteins liegenden Kantone die Ausführung des vorgedachten Projektes theilweise verhindert werden, so bleibt die gegenwärtige Konzession nichts desto weniger in Kraft.

Art. 2. Der Gesellschaft steht kein Recht zu, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Ge-

ellschaft zu übertragen, ohne sie sei dazu durch den Landrath des Kantons Basel-Landschaft ermächtigt worden.

Art. 3. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, in regelmäßigen wohl organisirten Betrieb dieselbe zu setzen, solche während der ganzen Konzessionsdauer darin zu erhalten und dem Publikum einen eben so guten, schnellen und sichern Dienst zu gewähren, als er auf den gut organisirten Eisenbahnen benachbarter Staaten geleistet wird, oder in Zukunft geleistet werden sollte. Die ganze Strecke soll mit Lokomotiven befahren werden, namentlich unter Ausschluß des Seilbetriebes.

Art. 4. Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Basel.

Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Basel-Landschaft nimmt sie Domizil in Liestal, in dessen Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist.

Für dingliche Klagen gilt hingegen das Forum der belegenen Sache.

Die Gesellschaft steht, so weit sie der Jurisdiktion des Kantons Basel-Landschaft unterworfen ist, unter der dortigen Gesetzgebung.

Art. 5. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn im Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neun und neunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage an der Eröffnung und des wirklichen Betriebs der ganzen Bahn bis zu ihren im Art. 1 bezeichneten Endpunkten, längstens jedoch vom 1. Mai 1858 an.

Nach Ablauf jener Zeitdauer soll die Konzession nach dazumaliger Uebereinkunft erneuert werden, in so fern nicht vorher von dem in Art. 40, 41 und 42 beschriebenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht worden ist.

Art. 6. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 „über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten“ findet seine Anwendung auf die Erbauung, so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahn.

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

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahn, so wie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplätzen;
- c. auf den Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathstationen u. s. w.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichtenheftes die Gesellschaft gehalten werden mag.

Art. 7. Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens sechs Monate nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung dieser Konzession, die Erdarbeiten der Bahn auf dem hiesigen Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll. Die Genehmigung der Bundesbehörde ist bei deren nächstem Zusammentritte im Jänner 1853 einzuholen.

Art. 8. Die Eisenbahn, so weit sie das Gebiet von Basel-Landschaft durchschneidet, soll binnen vier Jahren, vom Datum der Bundesgenehmigung gegenwärtiger Konzession an gerechnet, vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Für den Bau des Hauenstein-Tunnels wird eine weitere Frist von zwei Jahren gestattet.

Art. 9. Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Pläne über den Bau auf dießseitigem Territorium zur Genehmigung vorlegen, welche darüber endgültig zu entscheiden hat.

Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Ueber die Lage der Stationen und Haltestellen und die Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit dem Regierungsrathe, welcher die Wünsche der betreffenden Gemeinden hierüber einholen wird, Platz zu greifen. Im Falle nicht erfolgten Einverständnisses steht dem Regierungsrathe das Endentscheidungsrecht zu.

Auf der basellandschaftlichen Eisenbahnlinie sind wenigstens sechs Stationen und Haltestellen zu errichten.

Bei den Bau- und sonstigen Arbeiten der Bahn sollen kantonsangehörige Arbeiter möglichste Berücksichtigung finden.

Art. 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, Wässerungs- und Abzugsgräben, Wasser-, Brunnen- oder Gasleitungen u. erforderlich werden, sollen alle Unkosten der

Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen, mit dem Unterhalt 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 Fall des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weitersziehung.

Art. 11. Sollten nach Erbauung der Bahn öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahn durchkreuzen müßten, 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 Bahnwartshäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Art. 12. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde.

Die Gesellschaft hat ferner auf ihre Kosten alle Veranstellungen zu treffen, die bei dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen die öffentliche Sicherheit erfordert.

In allen diesen Fällen behält sich der Regierungsrath das Entscheidungsrecht, so wie die Befugniß vor, zu jeder beliebigen Zeit die Bahn mit allen ihren Einrichtungen durch eine Abordnung untersuchen zu lassen, welcher überall der freie Zutritt gestattet werden muß.

Bei Beschädigung von Privaten oder Korporationen

hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten (und vor dem basel-
landschaftlichen Richter Rede zu stehen.

Art. 13. Gegenstände von naturhistorischem, antiqua-
rischem, 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.

Art. 14. Die Regierung behält sich das Recht vor,
die Bauarbeiten der Gesellschaft zu kontrolliren und zu
überwachen.

Art. 15. Die Bahn soll mit zweispurigem Unterbau
angelegt, jedoch vorerst nur mit einem Geleise versehen
werden. Die Gesellschaft ist aber zur Legung des zweiten
Geleises verpflichtet, sobald die gesteigerte Frequenz oder
die Sicherheit des Betriebs dies erfordern.

Dießfällige Verfügungen stehen der Regierung zu,
jedoch ist in jedem einzelnen Falle die Gesellschaft darü-
ber zu vernehmen.

Art. 16. Die Gesellschaft hat allen denjenigen Be-
stimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde
erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit
im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

Art. 17. 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 Betriebs 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. 12 erwähnten Vorkehrungen, in so fern solche auf
den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich
erstrecken sollten.

Art. 18. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben, mit kontradiktorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden, aufnehmen und zugleich, mit ebenfalls kontradiktorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, so wie 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 Betriebseinrichtung 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.

Art. 19. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus den Rechnungen und Verhandlungen der Generalversammlung, so wie den Jahresbericht ihrer Direktion dem Regierungsrathe einzugeben.

Die Statuten der Gesellschaft sind im basellandschaftlichen Staatsarchive zu hinterlegen.

Art. 20. Die Bahn, sammt beweglicher und unbeweglicher Zugehörde, soll stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden.

Dieser Zustand, so wie sämmtliche Einrichtungen der Bahn, kann jederzeit durch Delegirte der Regierung untersucht werden.

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

Art. 21. Die Bahnwärter und Polizeiangestellten sollen ausschließlich aus Kantonbürgern bestellt werden, in so fern sich solche in hinlänglicher Anzahl vorfinden und hiefür die nöthigen Fähigkeiten besitzen.

Für die übrigen Anstellungen auf basellandschaftlichem Gebiete sind die Kantonbürger im Falle der Befähigung vorzugsweise zu berücksichtigen.

Art. 22. Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämlische gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:
Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacen geschlossen.

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

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

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

Art. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine täglich wenigstens zweimalige Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Bei diesen Fahrten muß bei allen Stationen und Haltstellen Halt gemacht werden.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

Art. 24. Folgende Taren sind der Gesellschaft als Maximum für den Transport gestattet:

T a r i f f.

Personen.	per Stunde.
Wagen erster Klasse . . .	Fr. 0,50.
„ zweiter „ . . .	„ 0,35.
„ dritter „ . . .	„ 0,25.

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20 % obiger Tare eintreten zu lassen.

Bei Abonnementsbillets für wenigstens zwölf Fahrten auf der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird ein weiterer Rabatt bewilligt.

Vieh.	per Stunde.
Pferde und Maulthiere . . .	Fr. 0,80.
Ochsen, Kühe und Stiere, per Stük . . .	„ 0,40.
Kälber, Schweine, Hunde . . .	„ 0,15.
Schafe und Ziegen . . .	„ 0,10.

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

Waaren.

Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wofür die höchste Tare nicht über 4 Cent., die niedrigste nicht unter 2½ Cent. per Stunde und per Zentner betragen soll.

Art. 25. Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von Fr. 0,08 per Zentner und per Stunde, das Gepäck der Reisenden, mit Ausnahme des kleinen Handgepäcks, welches frei ist, 12 Cent. per Zentner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche. (Art. 24.)

Geld bezahlt die Tare nach dem Werth von Fr. 0,04 per 1000 Franken per Stunde.

Als Minimum des Gewichts resp. des Werths werden berechnet:

$\frac{1}{2}$ Zentner resp. 500 Franken, als Minimum der Distanz $\frac{1}{2}$ Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

Das Minimum der Transporttare eines Gegenstandes darf nicht unter 40 Cent. betragen.

Traglasten mit einheimischen, landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen 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, zahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Art. 26. Die durchschnittliche Schnelligkeit der Reisendentransporte soll mindestens das Maß von fünf Wegstunden in einer Zeitsunde betragen.

Waarentransporte zur niedrigen Tare von Basel nach Basel-Landschaft, und umgekehrt, sollen in der Regel innert 24 Stunden nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation spedirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt verwilligt werden.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, in so fern die Abgabe eine Stunde vor dessen Abgang stattgefunden hat.

Die Gesellschaft behält sich vor, für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

Art. 27. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben worden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

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

Für die Ablieferung im Domizil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taren der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung vorzulegen, für den Transport der Personen und des Gepäcks der Reisenden von und nach den Bahnhöfen.

Art. 28. Die Taren sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.

Art. 29. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen, erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

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

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

Art. 30. Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, in so weit der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 (Art. 2) ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Eben so ist mit jedem Posttransport der dazu gehörige Kondukteur unentgeltlich zu befördern.

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

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere als ihre gewöhnlichen Züge zu befördern.

Es soll der Gesellschaft gestattet sein, wo sie es als zweckmäßig erachtet, jedoch ohne Ausschluß der Privatkonkurrenz, vermittelt Omnibusdienst die Verbindung zwischen den Eisenbahnstationen und den bis auf drei Stunden seitab gelegenen Ortschaften zu sichern, mit Berücksichtigung der im Art. 14 des Regulativs vom 28. November 1851 über die Ertheilung von Postkonzessionen vorgesehenen Erleichterung der Konzessionsgebühr.

Art. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, so wie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taren durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern.

Größere Truppenkorps im eidgenössischen oder kantonalen Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern.

Jedoch haben die Eidgenossenschaft oder der Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten, verursacht werden sollte.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 10.)

Art. 32. Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich

- a. die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b. bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größern Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c. kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 9.)

Gingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn laufenden Telegraphenlinien, ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten, einen besondern Drath und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 5.)

Art. 33. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, unvorgegriffen den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft überlassen, die hierüber unter Genehmigung der Regierung die erforderlichen Reglemente aufstellen wird.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauernden Bahnbeamten (Art. 21) sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung ins Handgeübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Vergehen der besagten Behörde entlassen werden.

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

Art. 34. Die Regierung wird, vorbehalten der von den Bundesbehörden ausgehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Art. 35. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnen in schiflicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarisansätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen.

Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 13.)

Im Falle der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft, bei sonst gleichen Bedingungen, der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.

Für Bahnen in gleicher Richtung, wie die hienit Konzessionirte, namentlich auch für Bahnen der Rheinlinie entlang, verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten dreißig Jahren, vom Datum gegenwärtiger Konzession an gerechnet, an keine andere Gesellschaft eine Konzession zu ertheilen, eben so wenig den Bau oder den Betrieb davon selbst zu übernehmen.

Art. 36. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, die Bahnhöfe und alle Gebäude und Liegenschaften, welche zum Bahnbetrieb nothwendig sind und mit dem Bahnkörper in unmittelbarer Verbindung stehen, so wie für das Betriebmaterial, nicht in kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

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

Art. 37. Dem Bundesrath ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport, je nach dem Ertrag der Bahn und dem finanziellen Einfluß derselben auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betrieb befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll.

Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen, oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

(Bundesbeschuß vom 17. August 1852, Art. 1.)

Art. 38. Außer den Lokomotivführern und Maschinisten, welche laut dem Bundesgesetz vom Militärdienst befreit werden können, sind, mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden, auch die Zugführer, Bahnwärter und übrigen Eisenbahnangestellten während der Dauer ihrer Anstellung persönlich militärfrei, jedoch von den Militärsteuern nicht befreit.

Art. 39. Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Cose, die für die Eisenbahn vom Ausland bezogen werden, sind vom eidgenössischen Eingangszoll befreit. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Lokomotiven für dieselbe liefern, wird der eidgenössische Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.

Diese Bestimmung findet jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der erteilten Bundeskonzession an, ihre Anwendung.

(Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

Art. 40. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorrichtungen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß

jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird.

Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

(Bundesbeschuß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 41. 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 Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund der Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache 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 worden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in volls

kommen 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.

(Bundesbeschluß vom 17. August 1852, Art. 2.)

Art. 42. Die vorstehenden (in Art. 40 und 41) festgestellten Rückkaufsrechte des Bundes sind auch den Kantonen in ihrer Gesamtheit vorbehalten, auf deren Territorium die schweizerische Centralbahn angelegt werden wird, und zwar in dem Sinne, daß die besagten Kantone gemeinschaftlich zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben dürfen, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft eines Schiedsgerichts und dessen Aufstellung, gelten sämmtliche Bestimmungen der Art. 41 und 42.

Art. 43. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des gegenwärtigen Konzessionsaktes zwischen der Kantonsregierung und der Gesellschaft entstehen sollten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch ein Schiedsgericht, wie solches im Art. 40 vorgeschrieben ist, und zwar ohne Weiterziehung.

Diejenigen Entscheidungen, welche durch gegenwärtigen Konzessionsakt dem Regierungsrathe vorbehalten sind (Art. 9, 10, 12, 15 und 20), werden durch diese Bestimmung nicht beschlagen.

Art. 44. Für die Erfüllung sämmtlicher, durch gegenwärtigen Vertrag eingegangener Verbindlichkeiten hinterlegt die Gesellschaft, einen Monat nach Ratifikation der Konzession durch die Bundesbehörden, eine Kaution von Fr. 150,000, welche 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. — Im Falle die Kautionssumme innert den bestimmten drei Monaten nicht hinterlegt werden sollte, so ist der Konzessionsakt als erloschen anzusehen.

Obige Kaution soll der Gesellschaft zurückgegeben werden, sobald der Betrieb der Bahn eröffnet sein wird.

Art. 45. Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten, oder später während des Baues oder des Betriebs der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtiger Konzessionsakt enthält, so sollen solche, mit Vorbehalt der im Art. 15 enthaltenen Bestimmung auch für den hierseitigen Kanton und die durch denselben gehende Bahnstrecke ihre Anwendung finden.

Art. 46. Für Besetzung von zwei Stellen im Verwaltungsrathe der Centralbahngesellschaft, während des Baues in den zwei zunächst folgenden Jahren, steht der Regierung ein dreifaches, für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu.

Wir die Mitglieder des Landrathes des Kantons Basel-Landschaft beurfunden andurch:

1. Daß wir dem vorstehenden Konzessionsakte, wie derselbe aus den Berathungen des Regierungsraths hervorgegangen und von der von uns zu diesem Zwecke

niedergesetzten Kommission mit Abgeordneten der Centralbahngesellschaft des Nördern verabredet und festgesetzt wurde, unsere Genehmigung ertheilt haben, und

2. Es soll derselbe mit Rücksicht auf §. 43 der Verfassung durch das Amtsblatt publizirt und nach verfassungsmäßiger Frist in Kraft und Wirksamkeit gesetzt werden.

Elsthal, den 6. Dezember 1852.

Namens des Landraths,

Der Präsident:

J. Gisin.

Der Landschreiber:

J. Jourdan.



Entwurf eines Beschlusses,

betreffend

die Eisenbahnen im Kanton Basel-Landschaft.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 7. Januar 1853.)

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch die Regierung des Kantons Basel-Landschaft dem provisorischen Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn ertheilten Konzession, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den gedachten Kanton, vom 6. Dezember 1852,

und eines Berichts und Antrags des schweizerischen Bundesrathes;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des Art. 38, betreffend die Befreiung der Angestellten von der Wehrpflicht, unter nachstehenden Bedingungen, die Genehmigung des Bundes ertheilt:

Art. 1. In Erledigung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe 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 Abzuge 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 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die ganze Bahnstrecke oder ein Theil derselben dem Betriebe überlassen wird, 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 erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der 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 30., 45. und 60. Jahre ist der 23fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund 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 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 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 oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen, und binnen 15 Monaten genügender

Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf dieser Fristen die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Durch die im Art. 35 der Konzession enthaltenen Bestimmungen über die Errichtung von Eisenbahnen in gleicher Richtung soll den Vorschriften des Art. 17 im Bundesgesetze und der dort der Bundesversammlung vorbehaltenen Kompetenz, in streitigen Fällen das Erforderliche zu verfügen, nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räthen der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 7. Januar 1853.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes.

(Folgen die Unterschriften.)

Summarische Uebersicht der Ein-, Aus- und Durchfuhr in der Schweiz im vierten Quartal 1852.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1853
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.02.1853
Date	
Data	
Seite	259-343
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 068

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.