

Schweizerisches Bundesblatt.

XXII. Jahrgang. III. Nr. 38. 3. September 1870.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

Konzeffion

für

den Bau und Betrieb von Jurabahnen auf dem Gebiete des
Kantons Bern.

(Vom 10. März 1870.)

Der Verwaltungsrath
der

Initiativ-Gesellschaft der Jurabahnen

stellt an die kompetenten Behörden des Kantons folgendes Konzeffionsgesuch:

§ 1.

Dem Verwaltungsrath der Initiativ-Gesellschaft zur Anstrengung der Jurabahn wird zu Händen einer Aktien-Gesellschaft, welche derselbe zum Behufe der Verwirklichung dieses Projektes in's Leben zu rufen beschäftigt ist, die Konzeffion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biel durch den Jura nach Delsberg, mit Abzweigung von letzterem Punkte bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Basel einerseits, in der Richtung nach Bruntrut anderseits, und einer Abzweigung endlich vom Stammstück Biel-Meuchenette, bezw. Sonceboz durch das St. Immerthal bis an die Kantonsgrenze bei Convers, zu den nachstehenden Bedingungen und unter Vorbehalt der Bundes-Genehmigung, ertheilt.

§ 2.

Die Dauer der Konzession ist auf 99 aufeinanderfolgende Jahre, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, festgesetzt.

§ 3.

Die zu bildende Aktien-Gesellschaft nimmt ihren Sitz im Kanton Bern, und es wird derselbe durch die Statuten näher bestimmt werden. Für persönliche Klagen gilt der Gerichtsstand dieses Ortes, für dingliche Klagen das Forum der gelegenen Sache.

§ 4.

Die rechtliche Constituirung der Gesellschaft erfolgt nach den Vorschriften des Gesetzes über Aktiengesellschaften.

§ 5.

Sobald die Linie Biel-Delsberg-Bruntrut ausgeführt sein wird, hat die Gesellschaft das Recht, die bereits concedirte und im Bau befindliche Bahnstrecke von Bruntrut nach Delle zu den im Beschluß des Großen Rathes vom 4. Dezember 1869 enthaltenen Bedingungen an sich zu ziehen. Sollten sich hinsichtlich der Abtretung dieser Bahnstrecke zwischen der gegenwärtigen Gesellschaft und der Eisenbahngesellschaft für Bruntrut-Delle Streitigkeiten erheben, so sind dieselben schiedsrichterlich nach § 47 zu erledigen.

§ 6.

Der Gesellschaft steht es frei, vom Bau der Strecken Delsberg-Bruntrut oder Delsberg-Basel abzugehen und vorläufig nur in einer der beiden Richtungen zu bauen. Sie kann endlich ihre Unternehmung auch auf die Ausführung der Linien Biel-Dachsfelden und Concoz- Convers beschränken, wenn ihr die Mittel zur gleichzeitigen Ausführung der Strecke von Dachsfelden nach Delsberg und eventuell weiter fehlen sollten.

Sollte diese Konzession nicht für die Erstellung des gesammten Jurabahnnetzes benützt werden können, so wird im Falle einer spätern Konzessionsvertheilung für die eine oder andere der nicht ausgeführten Bahnstrecken der gegenwärtigen Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert.

§ 7.

Bis zum 1. Januar 1871 ist dem Großen Rathe der Ausweis über die finanziellen Mittel zum Bau und Betrieb der Bahnstrecken zu leisten, welche dazumal zur Ausführung kommen sollen; gleichzeitig sind dem Großen Rathe sämmtliche auf die Bahnunternehmungen be-

züglichen Akten zur Genehmigung zu unterstellen, und es darf der Bau nicht beginnen, bevor diese Genehmigung stattgefunden hat.

Dannzumal wird der Große Rath auch beschließen, in welchem Verhältnisse und zu welchen Bedingungen sich der Staat an der Erstellung der in Aussicht genommenen Bahnen durch Uebernahme von Aktien betheiligen wird, so weit diese Fragen nicht schon durch das Dekret vom 2. Februar 1867 definitiv entschieden sind.

§ 8.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens innert sechs Monaten nach Genehmigung des Finanzausweises durch den Großen Rath (§ 7) die Erdarbeiten auf hiesigem Territorium zu beginnen, widrigenfalls diese Konzession mit Ablauf jener Frist erloschen sein soll.

Die Eisenbahn soll bis 1. Mai 1875 vollendet und der regelmäßige Betrieb derselben eröffnet sein. Sollte diese Verpflichtung bis zum besagten Termine unerfüllt bleiben, so wird der Große Rath mit Berücksichtigung der Umstände einen ihm angemessenen Endtermin setzen.

§ 9.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Bahn nach den besten Regeln der Kunst, namentlich aber auch in einer, volle Sicherheit für ihre Benützung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Die Baupläne sind der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10.

Die Bahn wird einspurig erstellt.

§ 11.

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

§ 12.

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

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

§ 13.

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

§ 14.

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

§ 15.

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

§ 16.

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

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benützung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und

falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

§ 17.

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

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

§ 18.

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

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

§ 19.

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

§ 20.

Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 21.

Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehöre und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb und die

Verwaltung der Bahn weder in eine kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

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

§ 22.

Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiet des Kantons Bern aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Bern oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 23.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß mindestens zweimal täglich je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

§ 24.

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

§ 25.

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

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

§ 26.

Die Personenwagen sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizeinrichtungen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden dürfen.

§ 27.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der II. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

§ 28.

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

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

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

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

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

§ 29.

Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

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

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 höchstens Fr. 0. 05 per Stunde zu bezahlen sind.

§ 30.

Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 31.

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

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

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

§ 32.

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

§ 33.

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

§ 34.

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

§ 35.

Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillirte Tarife mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 36.

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

§ 37.

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

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

§ 38.

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

§ 39.

Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 10 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttagen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen.

Reicht dagegen der Reinertrag des Unternehmens nicht hin, um das Aktienkapital wenigstens zu 2 % zu verzinßen, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, obige Tarifaufsätze um höchstens 30 % zu erhöhen.

§ 40.

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

§ 41.

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

§ 42.

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

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

§ 43.

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

§ 44.

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

§ 45.

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

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Bern den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, — im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22¹/₂fache, 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 Reserwefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ende der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.

- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 46.

Außer den in §§ 11, 44 und 45 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsrichterlich auszutragen.

§ 47.

Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht stets so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeslagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

§ 48.

Der Gesellschaft steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Großen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen.

Bern, den 9. Februar 1870.

Im Namen des Verwaltungsrathes der

Initiativgesellschaft:

Der Präsident:

C. Marti.

Der Sekretär:

A. Girard.

**Konzession für den Bau und Betrieb von Jurabahnen auf dem Gebiete des Kantons Bern.
(Vom 10. März 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.09.1870
Date	
Data	
Seite	243-253
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 628

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.