

# Schweizerisches Bundesblatt.

X. Jahrgang. I.

Nr. 12.

13. März 1858.

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (S. Hünerwadel) in Bern.

## Uebereinkunft

für

die Erbauung einer Eisenbahn von Jougne nach Massonger.

(Vom 10. März 1856.)

Die Unterzeichneten,

Herr Louis Blanchenay, Staatsrath des Kantons Waadt (in der Schweiz), wohnhaft in Lausanne, einstweilen in Paris sich aufhaltend, im Hôtel des Ambassadeurs, rue Notre-Dame des Victoires, handelnd im Namen des Staatsraths des Kantons Waadt, einerseits;

und Herr Emile Pereire, Präsident des Pariser-Comité der schweizerischen Westbahngesellschaft, wohnhaft in Paris, rue d'Amsterdam, No 5, handelnd im Namen und auf Rechnung der gedachten Westbahngesellschaft, andererseits,

sind über Folgendes übereingekommen:

Art. 1. Herr Blanchenay konzedit im Namen des gedachten Staatsrathes an den für Rechnung der schweiz. Westbahngesellschaft acceptirenden Herrn Emile Pereire eine aus drei Sektionen bestehende Eisenbahn. Die erste derselben soll an der französischen Gränze bei Jougne beginnen und sich an irgend einem Punkte mit der, der gedachten Gesellschaft schon konzedirten Eisenbahnstrecke Morges-Yverdon vereinigen; die zweite wird von Lausanne ausgehen und in oder bei Billeneuve ausmünden; die dritte hat sich von Billeneuve an die Wallisergränze bei Massonger zu erstrecken.

Art. 2. Diese Konzession wird unter der Bedingung ertheilt und angenommen, daß die Eisenbahn, um welche es sich handelt, nach den im nachstehenden Pflichtenhefte enthaltenen Vorbehalten, Lasten und Bedingungen erstellt und betrieben werde.

Art. 3. Die gegenwärtige Uebereinkunft und das erwähnte Pflichtenheft erhalten erst dann Gültigkeit, wenn sie sowol vom Staatsrathe und

dem Großen Rathe des Kantons Waadt, als auch vom Administrationsrathe und der Generalversammlung der Aktionäre der schweizerischen Westbahngesellschaft genehmigt und ratifizirt werden.

Falls diese Ratifikationen in einem halben Jahre, von diesem Tage an gerechnet, nicht erlangt würden, so soll die vorliegende Uebereinkunft als nicht geschehen betrachtet werden.

Vorstehendes gutgeheißen:  
(Sign.) **L. Blanchenay**,  
Delegirter des Staatsraths des Kts. Waadt.

Vorstehendes gutgeheißen:  
(Sign.) **Emile Perceire**.

## Pflichtenheft

für

den Bau und Betrieb der Eisenbahn Jougne-Massongex.

Art. 1. Die Eisenbahn, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession ausmacht, wird in drei Sektionen eingetheilt, deren Ausführung an verschiedene Bedingungen geknüpft ist.

Erste Sektion. Von der französischen Gränze bei Jougne an irgend einen Punkt der Eisenbahnlinie Morges-Lausanne-Yverdon.

Zweite Sektion. Von Lausanne nach Villeneuve.

Dritte Sektion. Von Villeneuve an die Wallisergränze bei Massongex.

### Erste Sektion.

**Von Jougne bis zur Eisenbahnlinie Morges-Lausanne-Yverdon.**

Die Gesellschaft hat das Recht, die Arbeiten erst dann zu beginnen, wenn sie versichert ist, daß sie die zu erstellende Eisenbahn mit einer von Pontarlier herkommenden französischen Bahn in Verbindung setzen kann.

Sollte dieß in Zeit von 6 Jahren nicht möglich werden, so behält sich der Stand Waadt das Recht vor, den Vertrag aufzuheben, so weit er nämlich diese Sektion betrifft.

Der Stand Waadt verpflichtet sich, der Westbahngesellschaft, drei Monate nach ihrer abgegebenen Erklärung, diese Sektion erstellen zu wollen, als Subvention unentgeltlich zu liefern:

- a. Allen für den Bau der Eisenbahn, für Werkplätze und Stationen erforderlichen Boden.

- b. Alles Holz, das zum Legen der Schienen, so wie überhaupt zum Bau der Bahn nothwendig ist.

Dieses Holz soll die zum Gebrauche erforderlichen Dimensionen haben und der Eisenbahn auf eine Entfernung von höchstens zwei Stunden zugeführt werden.

- c. Eine Annuität von Fr. 100,000, ohne Zinsen, während 12 Jahren, von dem Tage an gerechnet, wo die Arbeiten für diese Sektion werden begonnen haben.

### Zweite Sektion.

#### Von Lausanne nach Villeneuve.

Der Gesellschaft ist freigestellt, die Arbeiten für diese Sektion erst dann in Angriff zu nehmen, wenn die Verlängerung der Eisenbahn im Kanton Valais gesichert sein wird, und wenn man den St. Bernhard und Simplon leicht wird passieren können.

Sollte dieses im Zeitraum von 6 Jahren nicht geschehen, so behält sich der Stand Waadt das Recht vor, den Vertrag — so weit er diese Sektion betrifft — als ungültig zu erklären.

Jedoch verpflichtet sich die Westbahngesellschaft, diese Sektion zu erstellen, sobald es der Stand Waadt wünschen sollte, in welchem Falle aber derselbe zu liefern hat:

- a. Allen für den Bau der Bahn und ihre Dependenzien erforderlichen Boden;
- b. alles für Querschwellen und andere Bauten nöthige Holz.

Diese Lieferungen muß der Stand Waadt der Westbahngesellschaft unverzüglich leisten, sobald diese sich bereit erklärt hat, die Bahnstrecke von Lausanne nach Villeneuve bauen zu wollen.

In diesem Falle ist die Gesellschaft gehalten, dem Stande Waadt, wenn er es nämlich verlangen sollte, die Summen vorzustrecken, die er dieser Lieferungen wegen auszugeben hat. Das vorgeschossene Kapital ist jedoch der Gesellschaft alljährlich zu Fünftheilen von Waadt zurückzubezahlen, sammt dem betreffenden Zinse zu 5 %.

In dem einen und andern Falle haben die oben festgesetzten Lieferungen nur gegen eine von der Gesellschaft dem Stande Waadt zu leistende Entschädigung von einer Million zu geschehen, zahlbar in 10 Annuitäten, jede von Fr. 100,000, ohne Zins.

### Dritte Sektion.

#### Von Villeneuve nach Massongex.

Die Gesellschaft verpflichtet sich zur sofortigen Anhandnahme der Arbeiten für diese Sektion.

Dagegen verpflichtet sich der Staat Waadt, als Subvention der Gesellschaft zu liefern:

- a. Allen für die Erstellung der Bahn und ihre Dependenzen erforderlichen Boden;
- b. alles für Querschwellen und übrige Bauten nöthige Holz.

Das Holz muß in Dimensionen, die dem Zwecke, zu welchem es bestimmt ist, entsprechen, zugerichtet und der Eisenbahn auf die Entfernung von höchstens zwei Stunden zugeführt werden.

Was die ersten zwei Sektionen der Eisenbahn, die den Gegenstand des vorliegenden Pflichtenheftes ausmacht, betrifft, so sollen die Bauarbeiten in den ersten 12 Monaten, nach erfolgter Abtretung des Bodens an die Gesellschaft, von dieser in Angriff genommen und in so weit vollendet werden, daß der Betrieb organisiert und jede Sektion im Zeitraum von 4 Jahren, vom Tage der staatsrätlichen Genehmigung der Pläne und der Abtretung des Bodens an gerechnet, dem Verkehr übergeben werden kann.

Bei der dritten Sektion müssen die Arbeiten 2 Monate nach der Abtretung des Bodens begonnen werden, und es soll die Eisenbahn 15 Monate nach dem Beginn der Arbeiten dem Verkehr übergeben werden können.

Im Falle unvorhergesehener und vom Willen der Gesellschaft unabhängiger Umstände kann der Staatsrath die gedachten Fristen verlängern.

Art. 2. Bevor die Gesellschaft Hand an's Werk legt, hat sie für jede Abtheilung der konzessionirten Linie einen ausführlichen Plan über die Arbeiten, welche sie auf dieser Abtheilung auszuführen beabsichtigt, dem Staatsrathe vorzulegen. Ein Doppel dieses Planes soll im Staatsarchive niedergelegt werden.

An dem einmal genehmigten Plane darf ohne Ermächtigung von Seite des Staatsrathes nichts abgeändert werden.

Art. 3. Die Kunst- und Erdarbeiten müssen so ausgeführt werden, daß sie hinlängliche Solidität darbieten, um ein Material zu tragen, wie dasjenige ist, dessen man sich auf der Eisenbahn Morges-Iverdun bedient.

Die Boden-Expropriationen und die Kunstarbeiten sollen für zwei Spuren berechnet, die Erdarbeiten aber nur für eine Spur ausgeführt werden.

Das Erstellen einer zweiten Spur kann der Gesellschaft von dem Staatsrathe auferlegt werden, sobald es die Bedürfnisse des Verkehrs erfordern.

Wenn die Zunahme des Verkehrs es erheischt, kann der Staatsrath die Erstellung einer zweiten Spur auf der ganzen Strecke verlangen. Von diesem Rechte kann er jedoch erst dann Gebrauch machen, wenn die Bahnunternehmung während zwei auf einander folgenden Jahren mehr als Fr. 20,000 per Kilometer abgeworfen hat.

Art. 4. Falls die Solidität der Erdarbeiten und die gute Ausführung der Werke den Vorschriften des Art. 3 nicht entsprechen sollten, so hat der Staatsrath, auf den Bericht von kontradiktorisch ernannten Experten hin, das Recht, die Gesellschaft zum Bauen nach den Vorschriften anzuhalten.

Art. 5. Das Recht, die Bauarbeiten zu kontrolliren und zu überwachen, wird dem Staatsrath ausdrücklich vorbehalten.

Die Kosten der Ueberwachung, Untersuchung und Annahme der Arbeiten sind von dem Staate und der Gesellschaft zu gleichen Theilen zu tragen.

Art. 6. Die Gesellschaft übernimmt, zu den im Art. 2 enthaltenen Bedingungen, den Bau der Eisenbahn mit allem Zugehör; sie sorgt, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, für hinreichende Einfriedung der Bahn in ihrer ganzen Länge.

Ueberall, wo der Bau der Eisenbahn Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzuggräben, Wasserleitungen, Brunnen- oder Gasröhren nöthig macht, sind alle dadurch entstehenden Kosten von der Gesellschaft zu tragen und die Arbeiten so auszuführen, daß den Eigenthümern oder andern mit dem Unterhalt belasteten Perionen in Folge der vorgenommenen Veränderungen weder ein Schaden, noch irgend eine, in Vergleichung mit früher, größere Last erwachsen kann.

Im Falle eines Streites über die Nothwendigkeit und die Ausdehnung solcher Bauten entscheidet der Staatsrath in letzter Instanz.

Art. 7. Wenn nach Erbauung der Bahn vom Staate oder von Gemeinden Straßen, Wege, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, angelegt werden, so kann die Gesellschaft keine Entschädigung verlangen wegen Beeinträchtigung ihres Eigenthums; ferner hat sie alle Kosten allein zu tragen, die in Folge dieser Veränderungen durch die Errichtung neuer Bahnwarthäuser und Anstellung von Bahnwärtern entstehen könnten.

Bei Streitigkeiten zwischen Gemeinden und der Gesellschaft hat der Staatsrath zu entscheiden.

Art. 8. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle Maßnahmen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und andern Verbindungsmitteln nicht unterbrochen werde, und daß Grundstücke und Gebäulichkeiten keinerlei Schaden erleiden. Beschädigungen, selbst unvermeidliche, sollen von der Gesellschaft vergütet werden.

Art. 9. Der Eisenbahndienst soll nie (höhere Gewalt vorbehalten) durch die Unterhalts-, Ausbesserungs- oder Wiederaufbauungsarbeiten der Linie unterbrochen werden.

Falls der Staat, Gemeinden oder Privaten genöthigt sein sollten, Werke, welche die Eisenbahn durchkreuzen, zu erbauen, auszubessern oder zu unterhalten, so sollen diese Arbeiten auf ihre Kosten, unter den Befehlen oder der Leitung der Ingenieure der Gesellschaft, in möglichst kurzer Zeit ausgeführt werden. Der Bahndienst darf durch die genannten Arbeiten nur im Falle höherer Gewalt unterbrochen werden, und es ist die Gesellschaft dann nicht berechtigt, wegen der durch diese Arbeiten veranlassten Unterbrechungen des Dienstes irgend welche Entschädigung anzusprechen, wenn nämlich die Arbeiten mit möglichster Beschleunigung vor sich giengen.

Art. 10. Die Eisenbahn und ihr Zugehör, Bewegliches sowol als Unbewegliches, soll immer in gutem, volle Sicherheit gewährenden Zustande erhalten werden.

Der Staatsrath kann zu jeder Zeit durch seine Abgeordneten den Zustand der Eisenbahn und aller dazu gehörigen Bauten untersuchen lassen.

Sollte die Gesellschaft den ihr bezeichneten Mängeln oder Vernachlässigungen nicht auf der Stelle abhelfen, so hat der Staatsrath das Recht, von sich aus und auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen. Streitigenfalls soll nach Art. 4 verfahren werden.

Art. 11. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten alle Anstalten zu treffen, welche der Staatsrath im Interesse der öffentlichen Sicherheit als nothwendig erachtet, sei es durch Errichtung von Bahnwarthäusern oder durch ähnliche Vorkehrungen.

Art. 12. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen u. dgl., die beim Bau der Eisenbahn gefunden werden sollten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 13. Die für die Erd- und andern Arbeiten nöthigen Arbeiter sollen vorzugsweise aus Schweizerbürgern genommen werden.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich allen im Kanton Waadt in Kraft bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Reglementen zu unterziehen.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Lausanne.

Art. 15. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft genau und gewissenhaft nachzukommen. Alle Bestimmungen des erwähnten Gesetzes sind auf die gegenwärtige Konzession anwendbar.

Art. 16. Der Kanton Waadt ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, nach 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, nachdem er davon der Gesellschaft 5 Jahre vorher Kenntniß gegeben hat.

Sollten sich die Parteten über die Entschädigung nicht verständigen können, so wird die letztere durch ein nach Art. 41 zu ernennendes Schiedsgericht bestimmt.

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 Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Waadt den Rückkauf erklärte, 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 die Summen, welche einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufs 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 Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Waadt abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen könnten, sind durch das im Art. 41 erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Der Rückkauf muß sich auf die ganze Linie von Jougne nach Mafsongez erstrecken.

Art. 17. Die Gesellschaft erstattet alljährlich über die Resultate des Betriebs und den Ertrag des Unternehmens dem Staatsrathe einen ausführlichen Bericht.

Art. 18. Die Gesellschaft kann, mit Genehmigung des Staatsrathes, mit andern Gesellschaften schweizerischer Eisenbahnen, hinsichtlich eines gemeinschaftlichen oder gleichmäßigen Baues oder Betriebs der Linien desselben Bahnnetzes, alle ihr zweckdienlich scheinenden Einrichtungen treffen, unter der ausdrücklichen Bedingung jedoch, daß diese Vereinigung der Gesellschaften hinreichende Sicherheit darbiere für die Erfüllung aller, von der ursprünglichen Westbahngesellschaft mit Rücksicht auf den Bau und den Betrieb eingegangenen Vorbehalten, Lasten und Bedingungen.

Im Fall einer Fusion genießt der Stand Waadt gegenüber der fusionirten Gesellschaft die gleichen Rechte und Vortheile, welche diese Gesellschaft den Kantonen gestatten könnte, über deren Gebiet die Linie fortgesetzt würde.

Wenn, in Folge der Fussion, die fusionirte Gesellschaft ihren Sitz nicht in Lausanne haben sollte, so muß sie in dieser Stadt einen Stellvertreter halten.

Art. 19. Vollendet die Gesellschaft die Arbeiten nicht in der im Art. 5 der gegenwärtigen Konzession festgesetzten Frist, ohne daß sie daran durch höhere Gewalt verhindert wurde, und wenn ihr der Termin nicht vom Staatsrathe verlängert wird, so hat dieser das Recht, einen Monat nach gemachter Anzeige an die Gesellschaft, zur Expropriation zu schreiten, indem er den Boden und die Kunstwerke, die der Gesellschaft gehören, unter der Bedingung öffentlich versteigern läßt, daß der Steigerer gehalten ist, das Unternehmen unter den durch die vorliegende Konzession auferlegten Bedingungen zu Ende zu führen.

Die gerichtlich aus dem Besitze gesetzte Gesellschaft erhält von dem Ersteigerer den Werth, den die neue Zuerkennung für die verschiedenen Gegenstände festgesetzt hat.

Findet sich nach zwei, in einem Zwischenraume von 6 Monaten veranstalteten Steigerungen kein Ersteigerer, so erlischt die Konzession für die Gesellschaft, und sie hat ein Jahr Frist für die Liquidation und den Verkauf des Bodens, der Kunstarbeiten *cc.*

Art. 20. Sobald die Eisenbahn beendigt ist, läßt die Gesellschaft, mit Beihilfe der Betheiligten, auf ihre Kosten einen vollständigen Gränzbestimmungs- und Katastralplan aufnehmen. Sie läßt ferner, im Einverständnisse mit den Abgeordneten der eidgenössischen und kantonalen Behörden, eine genaue Beschreibung der Brücken, Uebergänge und andern ausgeführten Werke, so wie ein Inventar über das ganze Betriebsmaterial anfertigen. Authentische Ausfertigungen dieser Urkunden, denen eine genaue und definitive Rechnung über die Kosten der Einrichtung der Eisenbahn und des Betriebsmaterials beizufügen ist, sollen im Archiv des Bundesraths, so wie in demjenigen des Kantons deponirt werden.

Spätere Ergänzungen oder Veränderungen am Baue der Eisenbahn sollen in diesen Urkunden erwähnt werden.

Art. 21. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Eisenbahn, auf das Risiko und die Gefahr der Gesellschaft, wird auf 99 auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom Tage der Eröffnung und des wirklichen Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet.

Nach Ablauf der 99 Jahre bewilligt der Staat der Gesellschaft eine neue Konzession, oder verständigt sich mit ihr über den Ankauf der Gebäude, des Materials und der Vorräthe.

Art. 22. Der Kanton Waadt verpflichtet sich, Niemandem eine Konzession für Anlegung einer Eisenbahn in derselben Richtung zu bewilligen.

Art. 23. Der Bau der Eisenbahn von Jougne nach Massongex, welcher Gegenstand der gegenwärtigen Konzession ist, wird für ein Unter-

nehmen von allgemeinem Nutzen erklärt; demgemäß kommen der Gesellschaft alle diejenigen Rechte zu, welche die Gesetze und Verordnungen der Verwaltung der Staatsarbeiten einräumen.

Art. 24. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Expropriation zu gemeinnützigen Zwecken findet seine Anwendung auf den Ankauf vor allem, für den Bau der Eisenbahn und ihrem Zugehör nöthigen Boden; ferner auf das Ausgraben und die Ablage von Erde, Sand, Kies, Steinen und aller andern notwendigen Materialien, so wie auch auf die zwischen der Eisenbahn und den Bauwerkstätten zu eröffnenden Kommunikationswege.

Art. 25. Die Gesellschaft kann weder für die Eisenbahn, noch für die Bahnhöfe, das Betriebsmaterial und andere zum Dienst gehörigen Accessorien mit kantonalen oder kommunalen Abgaben belegt werden.

Die Gebäude und andere Liegenschaften aber, welche die Gesellschaft besitzen könnte, und die im vorstehenden Artikel nicht inbegriffen sind, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Art. 26. Die Dampfwägen sollen nach den besten Modellen konstruirt werden und allen Anforderungen der Sicherheit, die man an dergleichen Maschinen machen kann, entsprechen.

Daselbe gilt von dem Bau der Waggons für die Reisenden, wovon drei Klassen zu erstellen sind.

Art. 27. Das Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport ist folgendermaßen festgesetzt:

### Reisende.

I. Klasse. Bedeckte und garnirte Wägen, mit gepolsterten Rücklehnen und Sitzen, und mit Glacern geschlossen, per Stunde (4800 Meter) 50 Cent.

II. Klasse. Bedeckte Wägen, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacern geschlossen, per Stunde (4800 Meter) . . . . . 35 Cent.

III. Klasse. Bedeckte Wägen mit ungepolsterten Sitzen und mit Fenstern geschlossen, per Stunde (4800 Meter) . . . . . 25 Cent.

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte der obigen Preise.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, obige Taxe um 20 % herabzusetzen für diejenigen Billets, die für die Hin- und Rückfahrt an demselben Tage gültig sind. Die Gesellschaft wird noch einen größern Rabatt für diejenigen persönlichen Abonnementsbillets eintreten lassen, die für eine regelmäßige Benutzung der Bahn während eines Zeitraums von wenigstens drei Monaten bestimmt sind.

Jeder Reisende hat ein Recht auf unentgeltlichen Transport der kleinern Effekten, die er bei sich behält und deren Gewicht nicht 30 Pfund (15 Kilogramm) übersteigen darf.

## B i e h (4800 Meter per Stunde).

Pferde, Maulesel	per Kopf . . . . .	80 Cent.
Ochsen, Kühe und Stiere	" " . . . . .	40 "
Kälber, Schweine u. Hunde	" " . . . . .	15 "
Schafe und Ziegen	" " . . . . .	10 "

## W ä g e n.

	Fr. Cent.
Zwei- oder vierräderige Wagen mit einem Fond und einem Bankette im Intérieur . . . . .	2. 50
Vierräderige Wagen, mit zwei Fonds und zwei Banketten . . . . .	3. 20
Vierräderige Wagen, mit zwei oder drei Fonds und zwei oder drei Banketten im Intérieur . . . . .	3. 80
Die Wagen, welche mit mittlerer Schnelligkeit transportirt werden, zahlen 40 % weniger.	

## W a a r e n.

Die Waaren werden in vier Klassen eingetheilt. Für die höchste Klasse darf der Tarif 4 Centimen und für die unterste Klasse 2½ Cent. per Stunde und per Zentner (à 50 Kilogramm) nicht übersteigen.

Jedoch darf der Tarif für Schweizerweine 3 Centimen per Zentner (50 Kilogramm) und per Stunde nicht übersteigen.

Waaren aller Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden, zahlen 8 Centimen per Zentner und per Stunde.

Das Vieh, welches mit der Geschwindigkeit der Personenzüge transportirt wird, zahlt 40 % über die gewöhnliche Taxe.

Das Geld zahlt im Verhältnisse von 4 Centimen für 1000 Franken und per Stunde, und Sendungen unter Fr. 500 zahlen für 500 Franken.

Gegenstände, welche weniger als 25 Kilogramm wiegen, zahlen für 25 Kilogramm.

Die Taxe für den Transport irgend eines Gegenstandes darf nicht weniger als 4 Centimen betragen.

Die durchlaufene Strecke wird für eine halbe Stunde (2400 Meter) berechnet. Bruchtheile einer halben Stunde werden für eine ganze halbe Stunde angenommen.

Sendungen von 50 Pfund (25 Kilogramm), und darunter, werden immer als mit Schnellzügen beförderte Waaren angesehen.

Art. 28. Für den Transport von Getraide jeder Art wird von nun an festgesetzt, daß die Taxe per Tonne und per Stunde nur 24 Centimen betragen darf jedes Mal, wenn der Mittelpreis von einem Viertel Korn auf Fr. 4. 50 Cent. im Kanton Waadt gestiegen ist, und wenn die Regierung deshalb bei der Gesellschaft das Begehren gestellt hat.

Art. 29. Jede Aenderung am Tarif und an den Transportreglementen soll dem Publikum gehörig bekannt gemacht und erstere wenigstens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht werden.

Wenn die Gesellschaft ihre Tarife ermäßigt, so soll diese Ermäßigung wenigstens 3 Monate für die Reisenden und ein Jahr lang für die Waaren beibehalten werden.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Vergünstigungen, noch auf außerordentliche, unter besondern Umständen zugestandene Vergünstigungen.

Art. 30. Die Taxen sollen überall und für jedermann auf gleiche Weise berechnet werden.

Die Administration der Eisenbahn darf Niemandem Vortheile einräumen, die sie unter gleichen Umständen nicht Andern zugestehen würde.

Art. 31. Die Züge der Reisenden sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 6 Schweizerstunden per Stunde fahren, das Anhalten inbegriffen.

Die Waaren müssen binnen zweimal 24 Stunden nach ihrer Abgabe auf der Station der Eisenbahn befördert werden. Die Transporte von Eilgütern sollen mit dem ersten Zuge der Reisenden abgehen, wenn sie nämlich zwei Stunden vor dem Abgange desselben abgegeben wurden.

Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner, im Dienste, sowol hinsichtlich der Sicherheit als der Schnelligkeit, alle möglichen Verbesserungen einzuführen. Sie verpflichtet sich außerdem, ihre Tarife so niedrig als möglich zu stellen.

Art. 32. Die Gesellschaft macht sich verbindlich, vermitteltst wenigstens zweier Züge für Reisende per Tag auf der ganzen konzessionirten Linie einen genügenden Dienst einzurichten. Diese Züge sollen aus einer hinlänglichen Anzahl von Wägen oder Waggons erster, zweiter und dritter Klasse bestehen und bei allen Stationen anhalten.

Art. 33. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, zu den gewöhnlichen Tarifansätzen und Bedingungen die Reisenden und Waaren jeder andern Eisenbahn aufzunehmen, die mit der ihr konzessionirten in Verbindung gesetzt werden sollte.

Art. 34. Die Waaren sollen an den Ladungsplätzen der Stationen abgeliefert werden. Die im Tarife festgesetzten Taxen sind nur auf den Transport von Station zu Station anwendbar.

Ein Tarif, welcher der Regierung zur Genehmigung vorzulegen ist, soll die Ladungs- und Abladungskosten im Innern der Bahnhöfe, so wie den Preis für den Transport der Reisenden und ihres Gepäkes zu und von den Bahnhöfen bestimmen.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, für den Transportdienst ausführliche Reglemente aufzustellen, die dem Staatsrathе zur Genehmigung vorzulegen sind.

Art. 35. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Eisenbahn zum Transport von Truppen und eidgenössischem oder kantonalem Kriegsmaterial, gegen Entrichtung der Hälfte der gewöhnlichen Taxen, der Militärbehörde zur Verfügung zu stellen.

Dieselbe Bestimmung findet ihre Anwendung auf Militärpersonen im Dienste, mögen sie in Korps oder einzeln reisen.

Art. 36. Wenn die Gesellschaft mit andern Kantonen vortheilhaftere Tarifsbedingungen eingeht, so sollen solche auch auf den Kanton Waadt ihre Anwendung finden.

Art. 37. Die Polizei in dem Reviere der Bahn, den Bahnhöfen und den übrigen zum Betrieb der Eisenbahn bestimmten Gebäuden steht der Gesellschaft zu; jedoch hat die Staatsbehörde in allen Fällen und bei jeder Gelegenheit freien Zutritt zu den Bahnhöfen und Stationen, um die Ordnung herzustellen, mag sie von fremden Personen oder von Angestellten der Gesellschaft gestört worden sein.

Die an die Stationen angränzenden Restaurationen und Schenkstische werden als öffentliche Etablissements betrachtet und sind den, solche Anstalten betreffenden Gesetzen unterworfen; jedenfalls soll diese innere, der Administration der Eisenbahn überlassene Polizei vermittelst der vom Staatsrath genehmigten Reglemente ausgeübt werden.

Art. 38. Das Recht der allgemeinen und besondern Aufsicht über den Betrieb der Eisenbahn bleibt dem Staatsrath vorbehalten; zu diesem Ende verpflichtet sich die Gesellschaft, bei jedem Zuge dem oder den mit der Aufsicht beauftragten und vom Staatsrath ernannten Kommissären einen unentgeltlichen Platz einzuräumen.

Art. 39. Die Polizeiangestellten und Bahnwärter müssen in Eid genommen werden.

Alle Angestellten sollen vorzugsweise aus Kantonsangehörigen gewählt werden.

Der Staatsrath kann die Zurechtweisung und nöthigenfalls die Absetzung derjenigen Angestellten verlangen, die während der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen zu begründeten Klagen Anlaß gegeben haben.

Art. 40. Die Bedingungen des gegenwärtigen Pflichtenheftes sind ihrem ganzen Inhalte nach auf die Eisenbahn *Voisoy-Faoug*, die der Gegenstand früherer Konzessionen bildet, anwendbar, und es werden alle Bestimmungen beibehalten, die mit dem vorliegenden Pflichtenhefte nicht im Widerspruche stehen.

Art. 41. Alle Streitigkeiten, die zwischen den kontrahirenden Parteien über die Vorbehalte, Lasten und Bedingungen der vorliegenden Konzession entstehen könnten, werden von einem Schiedsgerichte ausgetragen.

Dieses Gericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernennt und diese dann einen Obmann bezeichnen. 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 Vorgesetzten zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Geschehen, in doppelter Ausfertigung, zu Paris, den 10. März 1856.

Vorstehendes gutgeheißen :

Vorstehendes gutgeheißen :

(Sign.) L. Blanchenay,

(Sign.) Emile Perreire.

Delegirter des Staatsraths des Kts. Waadt.

Der Staatsrath des Kantons Waadt ratifizirt, so weit es ihn betrifft, die vorstehende Uebereinkunft.

Lausanne, den 18. März 1856.

Der Präsident:

**L. Bourgeois.**

Für den Kanzler,

Der Sekretär-Redaktor:

**Carey.**

---

## D e k r e t

des

Großen Rathes des Kantons Waadt, betreffend die Ratifikation  
der vorstehenden Eisenbahnkonzession.

(Vom 2. April 1856.)

Der Große Rath des Kantons Waadt,

nach Einsicht des vom Staatsrathe vorgelegten Dekretentwurfes;  
in Betracht, wie wichtig und nützlich für den Kanton Waadt die Er-  
stellung einer Eisenbahn von der französischen Gränze bei Jougne bis  
zur Wallisergränze bei Massongex ist;

in Betracht, daß die Opfer, welche die Erstellung dieser Linie dem  
Staate auferlegt, seine finanziellen Kräfte nicht übersteigen;

nach Einsicht der zwischen dem Staatsrathe und der durch Herrn E. Pereire repräsentirten Westbahngesellschaft am 10. März 1856 abgeschlossenen Uebereinkunft,

decretirt:

Art. 1. Die obgedachte Uebereinkunft, so wie das beigefügte Pflichtenheft sind ihrem ganzen Inhalte nach genehmigt.

Art. 2. Der Staatsrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekretes beauftragt.

Gegeben, unter dem großen Staatsiegel, in Lausanne, den 2. April 1856.

Der Präsident des Großen Rathes:

**Jules Martin.**

(L. S.)

Der Sekretär:

**E. Jaccard.**

---

## Bundesrathsbeschuß,

betreffend

die Eisenbahn von Jougne nach Massongex.

(Vom 5. März 1858.)

### Der schweizerische Bundesrath,

ermächtigt durch den Bundesbeschuß vom 15. Christmonat 1857 (amtl. Gesefzsamml. Bd. VI, S. 1);

nach Einsicht eines Vertrages und Lastenheftes, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Jougne nach Massongex, abgeschlossen zu Paris unterm 10. März 1856 zwischen Hrn. Staatsrath Louis Blanchenay, von Lausanne, Namens des Staatsrathes des Kantons Waadt, und Hrn. Emile Pereire, Präsidenten des Pariser-Komite der schweiz. Westbahngesellschaft, und Namens derselben handelnd, und genehmigt vom Großen Rathe des Kantons Waadt unterm 2. April 1856;

eines Berichtes des Staatsrathes von Waadt vom 10./13. Hornung 1858;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession, unter nachstehenden Bedingungen, die Genehmigung des Bundes erteilt.

## **Uebereinkunft für die Erbauung einer Eisenbahn von Jougne nach Massonger. (Vom 10. März 1856.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.03.1858
Date	
Data	
Seite	133-146
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 437

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.