
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frk.
Einzulagegebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Konzeptionsakt

der

Regierung des Kantons Waadt für den Bau und Betrieb
einer Eisenbahn von Yverdon nach Baurmarcus.

(Vom 13. September 1856.)

Der Staatsrath des Kantons Waadt,

nach Ansicht des Dekrets des Großen Rathes, vom 29. August 1856,
welches zur Ertheilung einer Konzeption an die Gesellschaft der Westbahn
für Erbauung einer Eisenbahn von Yverdon an die neuenburgische
Gränze bei Baurmarcus ermächtigt,

beschließt:

Art. 1. Es wird der Westbahngesellschaft, die ihren Sitz in Lau-
sanne hat, eine Konzeption ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisen-
bahn zwischen Yverdon und der neuenburgischen Gränze bei Baur-
marcus, am westlichen Ufer des Neuenburgersees.

Art. 2. Diese Konzeption wird mit den Lasten, Vorbehalten und
Bedingungen bewilligt, welche in dem nachstehenden Pflichtenheft spezifizirt
enthalten sind.

Gegeben in Lausanne, den 13. September 1856.

Der Präsident des Staatsrathes:

L. Bourgeois.

Für den Staatschreiber:

Carey, Sekretär Redaktor.

Pflichtenheft

für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Yverdon bis an die neuenburgische Gränze bei Baumarcus.

Art. 1. Es wird der Westbahngesellschaft, die ihren Sitz in Lausanne hat, eine Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Yverdon und der neuenburgischen Gränze bei Baumarcus, am westlichen Ufer des Neuenburgersees.

Art. 2. Diese Konzession wird für die Dauer von 99 Jahren ertheilt, vom Tage der Eröffnung des Betriebs an gerechnet.

Art. 3. Die Gesellschaft leistet dem Staate eine Kaution von fünf tausend Franken per Kilometer, als Garantie für die Erfüllung der eingegangenen Verbindlichkeiten.

Diese Kaution muß geleistet werden, sobald die vorliegende, vom Staatsrathe kraft der ihm ertheilten Vollmacht ratifizierte Konzession der Gesellschaft wird zugestellt worden sein.

Der Staat verzinsset der Gesellschaft die von ihr hinterlegte Summe zu 3 %, vom Tage der erfolgten Hinterlage an gerechnet. Sollte jedoch die vorliegende Konzession die Genehmigung der Bundesversammlung nicht erhalten, so muß die Kaution sogleich der Gesellschaft zurübezahlt werden, jedoch ohne Zins.

Die geleistete Kaution bleibt in den Händen des Staates, bis die Arbeiten vollendet und der Betrieb der Eisenbahn eröffnet sein wird.

Art. 4. Der Westbahngesellschaft steht es frei, die Arbeiten erst dann zu beginnen, wenn sie gesichert ist, die vorerwähnte Bahn über Neuenburg mit der Linie der Centralbahn mittels eines ununterbrochenen Schienenweges verbinden zu können.

Art. 5. Für dieses Unternehmen wird eine dreijährliche Frist anberaumt, von dem Tage an gerechnet, wo die im vorhergehenden Artikel gestellte Bedingung als erfüllt betrachtet werden kann.

Art. 6. Der Ankauf des Bodens sowol, als die Ausführung der Kunstarbeiten soll auf eine zweispurige Bahn berechnet sein; jedoch darf die Gesellschaft die Erarbeiten nur für eine Bahn ausführen lassen.

Sobald aber ein vermehrter Verkehr es nöthig macht, hat der Staatsrath das Recht, die Erstellung einer zweispurigen Bahn auf der ganzen Strecke anzuordnen. Er wird jedoch von diesem Rechte erst dann Gebrauch machen, wenn während zwei auf einander folgenden Jahren der Ertrag von jedem Kilometer der Eisenbahnlinie Fr. 20,000 überstiegen hat.

Art. 7. Vor dem Beginn der Arbeiten hat die Gesellschaft dem Staatsrath einen detaillirten Plan über die Bauten, die sie auszuführen gedenkt, vorzulegen. Ein Doppel von diesem Plane soll im Staatsarchive deponirt werden.

Der einmal genehmigte Plan darf, ohne Ermächtigung von Seite des Staatsrathes, nicht mehr abgeändert werden.

Art. 8. Die Kunst- und Erdarbeiten müssen so ausgeführt werden, daß sie hinlängliche Sicherheit darbieten, um ein solches Material zu tragen, wie dasjenige ist, dessen man sich auf der Eisenbahn Morges-Verdon bedient.

Art. 9. Falls die Solidität der Erdarbeiten und die gute Ausführung der Kunstarbeiten den Vorschriften des vorstehenden Art. 8 nicht entsprechen sollten, so hat der Staatsrath, auf den Bericht von kontraktmäßig ernannten Experten hin, das Recht, die Gesellschaft zum Bauen nach den Vorschriften anzuhaltren.

Art. 10. Das Recht, die Ausführung der Bauarbeiten zu kontrolliren und zu überwachen, wird dem Staatsrath ausdrücklich vorbehalten.

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

Art. 11. Die Gesellschaft übernimmt den Bau der Eisenbahn mit allem Zugehör. Sie läßt, wo die öffentliche Sicherheit es erheischt, auf ihre Kosten eine hinreichende Einzäunung längs der Bahn erstellen und unterhalten.

Ueberall, wo der Bau der Eisenbahn Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserleitungen, Brunnen- oder Gasröhren nöthig macht, sind alle dadurch verursachten Kosten von der Gesellschaft zu tragen und die Arbeiten so auszuführen, daß den mit dem Unterhalt belasteten Personen 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. 12. Wenn nach Erbauung der Bahn Straßen, Wege, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, vom Staate oder von Gemeinden angelegt werden, so kann die Gesellschaft keine Entschädigung verlangen wegen Beeinträchtigung ihres Eigenthums, und hat überdies alle Kosten allein zu tragen, die in Folge dieser Veränderungen durch die Errichtung neuer Bahnwarthäuser und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

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

Art. 13. 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.

Unvermeidliche Beschädigungen sollen von der Gesellschaft vergütet werden.

Art. 14. Der Eisenbahndienst soll nie (höhere Gewalt vorbehalten) durch die Unterhalts-, Ausbesserungs- oder Wiederaufbauungsarbeiten der Linie unterbrochen werden.

Falls der Staat oder Gemeinden 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 Frist 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. 15. Die Eisenbahn und ihr Zugehör, sowol das bewegliche als unbewegliche, sollen 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. Streitigen Falls soll nach Art. 9 verfahren werden.

Art. 16. 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. 17. 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. 18. Die für die Erd- und andern Arbeiten nöthigen Arbeiter sollen vorzugsweise aus Schweizerbürgern genommen werden.

Art. 19. Die Gesellschaft hat sich allen im Kanton Waadt in Kraft bestehenden Gesezen, Verordnungen und Reglementen zu unterziehen.

Art. 20. 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 und alle darin ausgesprochenen Verbindlichkeiten zu übernehmen. Alle Bestimmungen des erwähnten Gesetzes sind auf die vorliegende Konzession anwendbar.

Art. 21. Zu der im Art. 2 festgesetzten Ablaufszeit für die vorliegende Konzession, und bloß aus Grund dieses Ablaufes (et par le fait seul de cette expiration), tritt die Regierung in alle Rechte der Gesellschaft ein, wonach ihr der Boden und die Bauten, welche im Art. 25 erwähnt sind, als Eigenthum zufallen.

Sie wird gleich darauf Nutznießerin der Eisenbahn, sammt allen ihren Dependenzen und Erträgen.

Die Gesellschaft ist alsdann gehalten, die Eisenbahn mit den, dieselbe ausmachenden Bauwerken, sammt Zugehör, wie Bahnhöfe, Plätze zum Auf- und Abladen, Gebäulichkeiten bei den Abfahrts- und Ankunftsorten, Häuser für Bahnwärter und Aufseher, Eingangsbüreau (bureau de perception), feststehende Maschinen, und überhaupt alle jene unbeweglichen Gegenstände, die nicht ausschließlich und speziell zum Transportdienste bestimmt sind, in gutem Zustande abzutreten.

Art. 22. Die Gesellschaft erstattet alljährlich dem Staatsrath ein ausführliches Bericht über die Resultate des Betriebs und den Ertrag des Unternehmens.

Art. 23. 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 darbiete für die Erfüllung aller der Westbahngesellschaft, mit Rücksicht auf den Bau und den Betrieb, auferlegten 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 Fusion, die fusionirte Gesellschaft ihren Sitz nicht in Lausanne haben sollte, so muß sie in dieser Stadt einen Stellvertreter halten.

Art. 24. 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 Staatsrath 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 gegenwärtige 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 u. u.

Art. 25. Sobald die Eisenbahn beendet 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 Bau der Eisenbahn sollen in diesen Urkunden erwähnt werden.

Art. 26. Der Bau der Eisenbahn von Yverdon nach Barmarcus, welcher Gegenstand der gegenwärtigen Konzession ist, wird für ein Unternehmen von allgemeinem Nutzen erklärt; dem gemäß stehen der Gesellschaft alle Rechte zu, welche die Gesetze und Verordnungen der Verwaltung der Staatsarbeiten einräumen.

Art. 27. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, findet seine Anwendung auf den Ankauf von 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 nothwendigen Materialien, so wie auch auf die zwischen der Eisenbahn und den Bauwerkstätten zu eröffnenden Kommunikationswege.

Art. 28. 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 andern Liegenschaften aber, welche die Gesellschaft besitzen könnte und die im vorstehenden Artikel nicht inbegriffen sind, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Art. 29. Die Dampfwägen sollen nach den besten Mustern gebaut werden und allen Anforderungen der Sicherheit, die man an dergleichen Maschinen machen kann, entsprechen.

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

Art. 30. Das Maximum des Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport ist folgendermaßen festgestellt:

Reisende.

- I. Klasse. Bedeckte und garnirte Wägen, mit gepolsterten Rücklehnen und Sizen, und mit Glacén geschlossen, per Stunde (4800 Meter) 50 Cent.
 II. Klasse. Bedeckte Wägen, mit gepolsterten Sizen und mit Glacén geschlossen, per Stunde (4800 Meter) 35 Cent.
 III. Klasse. Bedeckte Wägen mit ungepolsterten Sizen 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.

Vieh (4800 Meter per Stunde).

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

Wägen.

	Fr.	Cent.
Zweiräderige oder vierräderige Wägen mit einem Fond und einem Bankette im Intérieur	2.	50
Vierräderige Wägen, mit zwei Fonds und zwei Banketten	3.	20
Vierräderige Wägen, mit zwei oder drei Fonds und zwei oder drei Banketten	3.	80

Die Wägen, welche mit mittlerer Schnelligkeit transportirt werden, zahlen 40 % weniger.

Waaren.

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 per halbe Stunde (2400 Meter) berechnet. Bruchtheile einer halben Stunde werden für eine ganze halbe Stunde berechnet.

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

Art. 31. Fünzig Pfund nicht übersteigende Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche mit ihren Trägern befördert und unmittelbar bei ihrer Ankunft am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind frei von Transportkosten; der Ueberschuss (was 50 Pfund übersteigt) ist der Taxe der gewöhnlichen Waaren unterworfen.

Die Natur und der Umfang dieser Erzeugnisse werden durch ein vom Staatsrath genehmigtes Reglement bestimmt.

Art. 32. 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. 33. Jede Abänderung 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 Vergütungszüge, noch auf außerordentliche, unter besondern Umständen zugestandene Vergünstigungen.

Art. 34. 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. 35. 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 eine Stunde 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. 36. Die Gesellschaft macht sich verbindlich, mittelst 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. 37. 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. 38. 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 Gepäcks zu und von den Bahnhöfen bestimmen.

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

Art. 39. 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. 40. Wenn die Gesellschaft mit andern Kantonen vortheilhaftere Tarifbedingungen eingeht, so sollen solche auch auf den Kanton Waadt ihre Anwendung finden.

Art. 41. 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 angrenzenden Restaurationen und Schenktische 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. 42. 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. 43. 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 Veranlassung gegeben haben.

Art. 44. Alle Streitigkeiten, die zwischen den kontrahirenden Parteien über die Vorbehalte, Lasten und Bedingungen der gegenwärtigen 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 Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Geschehen zu Lausanne, den 13. September 1856.

Das Direktionskomitee der schweiz. Westbahngesellschaft: des Staatsraths des Kantons Waadt:

L. Aubert.

W. Fraisse.

Der Präsident

L. Bourgeois.

Für den Staatschreiber:

Carey, Sekretär-Redaktor.

Konzessionsakt der Regierung des Kantons Waadt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Yverdon nach Vaurmarcus. (Vom 13. September 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	56
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.10.1856
Date	
Data	
Seite	535-544
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 043

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.