

D e k r e t

betreffend

die Eisenbahn zwischen Lausanne und Echallens nach dem
Systeme Larmanjat.

(Vom 6. Juni 1872.)

Der Große Rath des Kantons Waadt,
nach Einsicht des vom Staatsrathe vorgelegten Dekretsentwurfs,
beschließt:

Art. 1. Den Herren A. Vermont, Deputirter; S. Bury, Kantonsrichter; A. de Gerjat, Deputirter; J. Eytel, Deputirter; H. Fuat, Deputirter, und Ernest Ruchonnet, Deputirter, wird die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Lausanne und Echallens nach dem System des Ingenieurs Larmanjat, gemäß den Klauseln, Lasten und Bedingungen, wie sie enthalten sind in der Uebersetzung und dem Pflichtenhefte, — Aktenstücke, welche vom Staatsrathe am 19. März 1872 festgestellt worden und die dem gegenwärtigen Dekrete beigelegt sind.

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

Gegeben unter dem großen Staatsiegel, zu Lausanne, den 6. Juni 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:

(L. S.)

A. de Vos.

Der Sekretär:

L. Jaccard.

Uebereinkunft

betreffend

die Konzession einer Eisenbahn zwischen Echallens und
Lausanne nach dem System Larmanjat.

Zwischen dem Baudepartement, vertreten durch Hrn. L. G. Delarageaz, Staatsrath, namens des Standes Waadt, unter Vorbehalt der Ratifikation von Seite der zuständigen Behörden, einerseits;

und einer für den Bau einer Eisenbahn von Lausanne nach Echallens, nach dem Systeme des Ingenieurs Larmanjat, sich bildenden Gesellschaft, vertreten durch die Herren Auguste Vermont, Abgeordneter zum Großen Rathe; Samuel Bury, Kantonsrichter; Auguste de Gerjat, Abgeordneter; Jules Eytel, Abgeordneter; Henri Guaz, Abgeordneter, und Ernest Muchonnet, Abgeordneter, alle in Lausanne, anderseits;

ist Folgendes vereinbart worden:

Art. 1. Der Kanton Waadt ertheilt der obgenannten — acceptirenden — Gesellschaft für die Dauer von 99 Jahren die Konzession für eine Eisenbahn nach dem Systeme des Ingenieurs Larmanjat, welche vom Plaze Chauderon zu Lausanne aus nach Echallens führt, wobei sie fast auf der ganzen Strecke der Straße erster Klasse folgt, — Alles gemäß dem gegenwärtiger Uebereinkunft beigefügten Plane.

Art. 2. Der Kanton Waadt stellt es der Gesellschaft frei, ihre Bahn auf dem Straßenrande zu erstellen und auf ihren Schienen frei zu circuliren, zu dem im Pflichtenhefte bezeichneten Bedingungen. Auf den Punkten, wo die Straße Neigungen darbieten sollte, welche die Traction zu sehr beeinträchtigen würden, räumt der Kanton Waadt der Gesellschaft das Recht ein, deren Nivellirung zu modifiziren und davon abzuweichen, indem sie den für die Erstellung ihrer Bahn erforderlichen Boden expropriirt, — Alles gemäß dem vorgewiesenen Plane.

Die dermalige Straße soll in der Breite von mindestens 18 Fuß beibehalten werden, Gräben und Böschungen nicht inbegriffen.

Art. 3. Der Kanton Waadt wird sich an der Unternehmung betheiligen mit einer Subskription in Aktien zweiter Klasse, repräsentirend einen Werth von 200,000 Franken.

Die Aktien zweiter Klasse participiren an den Gewinnsten nach gleichem Titel wie die Aktien erster Klasse, nach Bezahlung von Zins und Dividende zu 7% an die Aktien erster Klasse und Amortisation des fixen und Roll-Materials.

Der Amortisationsfuß, sowie die Theile der Unternehmung, welche ihm zu unterstellen sind, sollen nach vier Betriebsjahren einverständlich mit dem Staatsrathе festgesetzt werden.

Die Aktien zweiter Klasse werden, was die Verwaltung betrifft, nach dem Verhältnisse von zwei Aktien zweiter Klasse für eine privilegierte Aktie gerechnet.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft durch Rückkauf oder irgend eine andere Ursache sind die Aktien zweiter Klasse auf dem nämlichen Fuße wie die Aktien erster Klasse zu behandeln.

Art. 4. Die Subskription des Staates wird wie folgt ausbezahlt werden:

- 1) Zwei Fünftel nach der Anerkennung der Linie und nach einem Monate regelmäßigen Betriebes;
- 2) Die drei andern Fünftel in drei Annuitäten, vom Zeitpunkte der ersten Zahlung an. Diese drei letzten Fünftel werden zu Gunsten der Gesellschaft bis zu vollständiger Auszahlung mit $4\frac{1}{2}\%$ verzinst.

Art. 5. Die Gesellschaft hat das der gegenwärtigen Uebereinkunft beigefügte Pflichtenheft einzuhalten.

Art. 6. Unter gleichen Bedingungen verpflichtet sich der Staat, der konzessionirten Gesellschaft vor jedem andern auf die Verlängerung der konzedirten Bahn Bezug habenden Konzessionsbegehren den Vorzug zu gewähren.

Im Weitern verpflichtet sich der Staat, keine andere Konzession nach einem Dampf-Traktionsysteme, auf der Strecke Lausanne-Schallens, zu ertheilen, und zwar auf eine Entfernung von 5 Kilometer auf jeder Seite der konzedirten Linie.

Art. 7. Die konzessionirte Gesellschaft verpflichtet sich, beim Betriebe alle Verbesserungen einzuführen, welche an dem verwendeten

Systeme angebracht werden könnten, und es darf der Kanton Waadt derselben nöthigenfalls diese Verbesserungen auferlegen.

Art. 8. Gegenwärtige Uebereinkunft wird gültig erst nach Genehmigung derselben durch den Großen Rath des Kantons Waadt und durch die eidgenössischen Räte.

Art. 9. Die konzessionirte Gesellschaft verpflichtet sich, ihre Arbeiten in der Frist von acht Monaten zu beginnen und in der Frist von zwanzig Monaten die Linie dem Betriebe zu übergeben, Alles gerechnet von dem Tage, wo die Konzession durch die Bundesversammlung ratifizirt sein wird, und zwar bei Strafe des Dahinfallß der Konzession. Der Dahinfall findet jedoch nicht ohne Weiteres (de plein droit) statt, sondern es muß ihm eine Aufforderung von Seite des Kantons Waadt vorausgehen.

Art. 10. Sollte nach Erstellung der Linie dargethan werden, daß das vorgeschlagene System die Bedingungen des Pflichtenheftes nicht zu erfüllen vermag, so wird dieß von Rechts wegen zur Folge haben, daß die Konzession dahinfällt, die Aktiven der Gesellschaft verkauft werden und der Erlöß wie folgt zur Vertheilung gelangen wird:

- 1) Erhebung der erforderlichen Summen für die Reparatur der Straße Lausanne-Gchallens in denjenigen Theilen, wo sie durch die Eisenbahn beschädigt worden sein wird;
- 2) Der Saldo wird ganz in die Kasse der Gesellschaft fließen.

Es versteht sich jedoch, daß in diesem Falle die konzessionirte Gesellschaft bei gleichen Bedingungen den Vorzug haben wird für die Erstellung einer andern Bahn zwischen Lausanne und Gchallens.

Art. 11. In Abweichung vom Inhalte des Art. 1 gegenwärtiger Konzession wird ausbedungen, daß die Gesellschaft berechtigt ist, der Eisenbahn Larmanjat eine Bahn mit zwei Schienen und schmaler Spur zu substituiren.

In diesem Falle würde die in obigen Artikeln 3 und 4 erwähnte Participation des Staates von 2 auf 300,000 Franken erhöht, und von der Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, für die Erstellung dieser Linie die Klauseln und Bedingungen eines technischen Pflichtenheftes einzuhalten, welches zu diesem Zwecke durch den Staatsrath ausgearbeitet wäre.

Uebrigens findet das die gegenwärtige Uebereinkunft begleitende Pflichtenheft auch auf eine solche schmalspurige Bahn Anwendung.

Pfllichtenheft

für

die Konzession einer Eisenbahn zwischen Lausanne und
Schallens nach dem Systeme Larmanjat.

Titel I.

Bau.

Art. 1. Die Konzessionäre sind ermächtigt, auf ihre Kosten und Gefahren eine Eisenbahn nach dem Systeme des Ingenieurs Larmanjat, zwischen Lausanne und Schallens, zu erstellen und zu betreiben, gemäß dem, dem Staatsrathe vorgelegten Plane und der unterm 19. März 1872 abgeschlossenen Uebereinkunft.

Art. 2. Die definitiven Pläne sind der Genehmigung des Staatsrathes zu unterstellen; ohne dessen Erlaubniß darf keine Aenderung an denselben vorgenommen werden und die Ausführung der Arbeiten hat unter seiner Kontrolle zu geschehen.

Art. 3. Während des Baues der Eisenbahn sind von den Konzessionären alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und sonstigen Verbindungswegen nicht unterbrochen werde. Sie haben die Maßregeln zu übernehmen, welche der Staatsrath als zur öffentlichen Sicherheit nothwendig vorschreiben wird, und haften für allen Schaden, welcher in Folge dieser Arbeiten entstehen sollte.

Art. 4. Ueberall, wo der Eisenbahnbau Uebergänge, unterirdische Gänge und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserleitungen, Brunnen- oder Gasröhren nöthig macht, fallen alle bezüglichen Kosten der Gesellschaft zur Last, und es sind die daherigen

Arbeiten in der Weise auszuführen, daß die Personen, denen der Unterhalt obliegt, in Folge dieser Veränderungen keinerlei Schaden oder größere Last als früher sollen zu tragen haben.

Anstände über die Nothwendigkeit und die Ausdehnung derartiger Bauten entscheidet der Staatsrath unweiterzöglich.

Werden nach Erstellung der Eisenbahn vom Staat oder von den Gemeinden Straßen, Wege, Kanäle oder Brunnenröhren, welche die Eisenbahn durchkreuzen, ausgeführt, so darf die Gesellschaft keine Ansprüche auf Grund von Eigenthumsbeschädigung erheben; im Weitern hat sie alle Kosten allein zu tragen, welche aus dem durch diese Aenderungen nöthig gemachten Baue neuer Bahnwärthäuser und der Aufstellung weiterer Bahnwärter resultiren sollten.

Im Falle dießfälliger Uneinigkeit zwischen den Gemeinden und der Gesellschaft wird der Staatsrath entscheiden.

Art. 5. Es ist eine genaue Rechnung zu fertigen über die Kosten der Erstellung der Bahn, ihrer Accessorien und des Betriebmaterials.

Art. 6. Nach Vollendung der Arbeiten haben die Konzessionäre, in einer vom Staatsrathe festzusetzenden Frist, auf ihre Kosten eine kontradiktorische Abgrenzung des von der Eisenbahn und ihren Dependenzen besetzten Bodens, außerhalb der öffentlichen Domäne, sowie einen vollständigen Katasterplan über besagten Boden nebst Dependenzen fertigen zu lassen. Ein Doppel dieser Aktenstücke ist in die Staatsarchive niederzulegen.

Titel II.

Betrieb und Unterhalt.

Art. 7. Der Betrieb der Bahn darf erst nach Anerkennung der Arbeiten durch den Staatsrath und mit seiner Erlaubniß beginnen.

Art. 8. Die Bahn nebst Zugehör ist von der Gesellschaft stets in einem guten, volle Sicherheit bietenden Zustande zu erhalten.

Der Staatsrath kann jederzeit die Eisenbahn nebst den dazu gehörenden Bauten besichtigen lassen und die Maßnahmen vorschreiben, welche die Instandhaltung der Bahn und die öffentliche Sicherheit erheischen sollten.

Wird die Ausführung der vorgeschriebenen Maßnahmen unterlassen oder verspätet, so geschieht dieselbe auf Kosten der konzessionirten Gesellschaft.

Die Konzessionäre sind gehalten, dem vom Staatsrathe mit dieser Ueberwachung beauftragten Spezialagenten einen Freiplatz einzuräumen.

Art. 9. Die für die Erstellung der Bahn nebst Dependenzen anzustellenden Personen müssen zu zwei Dritttheilen Schweizerbürger sein.

Art. 10. Die Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von 19 Kilometer per Stunde, die Haltezeit nicht inbegriffen, zu fahren.

Die Gesellschaft ist gehalten, mindestens drei Züge täglich in jeder Richtung zu organisiren, und es sollen die Fahrtenpläne für gewöhnlichen Dienst der Genehmigung des Staatsrathes unterstellt werden. Dieses Minimum kann für die Monate Dezember, Januar und Februar auf zwei tägliche Züge reduziert werden.

Ueberhaupt hat der Dienst den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen; zu diesem Zwecke verpflichtet sich die Gesellschaft, auf der ganzen Linie die erforderliche, vom Staatsrath festgesetzte Anzahl von Zügen zu veranstalten.

Art. 11. Die Waaren können als Eilgut und in gewöhnlicher Fuhr befördert werden.

Das Eilgut soll durch den nächstfolgenden Personenzug befördert werden, wofern dasselbe mindestens zwei Stunden vor Abgang dieses Zuges aufgegeben wird.

Die gewöhnliche Fracht soll dem Bestimmungs-Bahnhof spätestens 48 Stunden nachdem sie im Expeditions-Bahnhofs aufgegeben worden, abgeliefert werden.

Die Gesellschaft darf jedoch nicht angehalten werden, mehr als 50 Tonnen täglich in jeder Richtung zu befördern,

Art. 12. Auf die Linie Lausanne-Schallens finden die Gesetze über die Eisenbahnpolizei Anwendung.

Die Gesellschaft wird im Vereine mit den dem Straßendienste vorgeetzten Staatsangestellten die innere Polizei ihrer Bahn und der Dependenzen handhaben, und es sind ihre Angestellten zu diesem Zwecke zu beeidigen.

Die Angestellten sind vorzugsweise aus Kantonsangehörigen zu wählen.

Der Staatsrath kann verlangen, daß diejenigen, welche in Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Veranlassung geben sollten, zur Ordnung gerufen und nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 13. Die Gesellschaft ist gehalten, die öffentliche Sicherheit zu wahren, unter Anderm die Schnelligkeit der Züge beim Durchpaß an bewohnten Orten zu verlangsamen, sowie solche Lokomotiven zu verwenden, deren Feuer beim Passiren der Dörfer und vor den Landhäusern gedeckt wird.

Die von ihr getroffenen Maßregeln sind der Genehmigung des Staatsraths zu unterstellen, welcher noch anderweitige vorschreiben kann.

Titel III.

Tarif.

Art. 14. Die Konzessionäre sind berechtigt, für die Transporte folgende Maximaltaxen zu beziehen:

A. Personen:

10 Centimes per Kilometer für die ersten Klassen.

7 " " " " " zweiten Klassen.

Die Wagen der beiden Klassen sollen verschlossen, gedeckt und geheizt, und die Killehnen und Sige der ersten Klassen gepolstert sein.

Kinder von 3 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte obiger Taxen; Kinder unter drei Jahren werden unentgeltlich befördert.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Taxe der für die Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gültigen Billets um 20^o/o zu reduzieren, sowie Abonnementsbüchlein zu noch günstigeren Bedingungen für eine regelmäßige Benutzung auszustellen.

Jeder Reisende hat Anspruch auf unentgeltliche Beförderung des kleinen Gepäcks, das er bei sich behält, und dessen Gewicht nicht 30 Pfund übersteigen darf. Jedes Pak, das raumsperrend (embarrassant) oder schwerer als 30 Pfund ist, wird als Eilgut behandelt.

B. Waaren:

§ 1. Vieh. a) Pferde und Großvieh, per Stück und per Kilometer 20 Cent.

b) Kleinvieh und Hunde, per Stück und per Kilometer 7 Cent.

§ 2. a) Baumaterialien, Brennholz, Korn und Kartoffeln, per Kilometer und per Zentner . 1¹/₂ Cent.

b) Für alle andern Waaren 2 "

Jede Waare, die auf Begehren des Versenders als Eilgut reist, kann einer Supplementartaxe von 50 % unterworfen werden.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Waaren zwischen dem Bahnhofe von Chauderon und dem Plage Riponne, in Lausanne, zu dem obbezeichneten kilometrischen Preise zu befördern.

Die Gewichtszüge aller transportirten Waaren runden sich nach 50 Pfund ab; ein Bruchtheil unter 50 Pfund wird als ein halber Zentner gerechnet.

Jede Aenderung am Tarif oder Transportreglement ist in gehöriger Weise dem Publikum zur Kenntniß zu bringen, und zwar sind die Aenderungen am Tarif mindestens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung zu publiziren.

Wenn die Gesellschaft ihre Tarife herabsetzt, so hat diese Herabsetzung zu gelten: für die Reisenden mindestens drei Monate und für die Waaren ein Jahr.

Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf Vergnügungszüge oder auf sonstige ausnahmsweise Vergünstigungen, welche unter besondern Umständen eingeräumt werden sollten.

Art. 15. Die Tagen sind überall und für Jeden gleichmäßig zu berechnen.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem Vortheile gewähren, die sie unter ähnlichen Umständen nicht auch Andern gestatten würde.

Titel IV.

Rückkauf der Eisenbahn.

Art. 16. Der Kanton Waadt hat das Recht, gegen Entschädigung die Eisenbahn nebst dem gesammten Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75. und 90. Jahres, von dem Beginne des Betriebs auf der ganzen Linie an gerechnet, zurückzukaufen, nachdem der Gesellschaft fünf Jahre zum Voraus der beabsichtigte Rückkauf notifizirt sein wird.

Kann eine Verständigung zwischen den Parteien über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiebsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Es ist zu bezahlen: im Falle des Rückkaufs im 30., 45., 60. Jahre das 25fache des durchschnittlichen Reinertrages der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Waadt den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre das 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im 90. Jahre das 20fache dieses Reinertrages; immerhin 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 in Abzug zu bringen, welche dem in Art. 3 der Uebereinkunft vorgesehenen Amortisationsfond einverleibt sein werden.

- b) Im 90. Jahre wird die Bahn dem Staate anheimfallen.
- c) Es wird jedoch, in Abweichung von vorstehenden Klauseln, ausbedungen, daß wenn es sich darum handeln sollte, die Bahn nach dem Systeme Larmanjat durch eine Bahn zu ersetzen, die unter die Bestimmungen der Verordnung über die technische Einheit der Schweizerischen Eisenbahnen fällt, der Rückkauf jederzeit stattfinden darf gegen die vom Staate zu leistende Bezahlung einer, den ursprünglichen Kosten der Linie gleichkommenden Summe, nach Abzug der Beträge, welche dem in Art. 3 der Uebereinkunft vorgesehenen Amortisationsfond einverleibt sein sollten.

Die hierüber allfällig entstehenden Anstände sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht abzuurtheilen.

Art. 17. Die Gesellschaft hat alljährlich dem Staatsrathe einen einläßlichen Bericht über die Resultate des Betriebs und der Erträgnisse der Unternehmung zu erstatten.

Art. 18. Die Gesellschaft darf ohne Gutheißung des Staatsrathes ihre Unternehmung weder ganz noch theilweise verkaufen oder abtreten.

Titel V.

Allgemeine Klauseln und Bedingungen.

Art. 19. Die zwischen Lausanne und Echallens zu erstellende Eisenbahn wird als ein Werk öffentlicher Nützlichkeit erklärt. Demnach sind die Konzessionäre ermächtigt, die für die Erstellung der Eisenbahn und ihrer Dependenz nörhigen Terrains und Immobiliar-Rechte auf dem Wege der Expropriation zu erwerben.

Art. 20. Der Kanton Waadt hat übrigens in Bezug auf Alles, was den Bau und Betrieb der Eisenbahn betrifft, die gleichen Rechte wie diejenigen, die ihm durch die der schweizerischen Westbahngesellschaft ertheilte Konzession vom 10. März 1856 vorbehalten sind.

Art. 21. Die Gesellschaft kann keinen kantonalen oder kommunalen Immobiliarsteuern unterworfen werden, sei es für die Eisenbahn, sei es für das Betriebsmaterial und andere auf den Dienst bezügliche Accessorien.

Die im vorhergehenden Paragraphen nicht inbegriffenen Gebäude und sonstigen Immobilien der Gesellschaft unterliegen den gewöhnlichen Steuern.

Art. 22. Für die Vollziehung des gegenwärtigen Pflichtenheftes und der aus dieser Konzession herfließenden Verpflichtungen wählen die

unterzeichneten Konzeßionäre Domizil in Lausanne und unterwerfen sich der Jurisdiktion der zuständigen Gerichte des Kantons Waadt.

Sie werden, vor dem Beginne der Arbeiten, eine Kaution von 20,000 Franken erlegen, als Gewähr für die gute Ausführung dieser Unternehmung. Diese Kaution wird ihnen, nebst Zins zu $4\frac{1}{2}\%$, erstattet, sobald die Linie endgültig kollaudirt und angenommen sein wird.

Art. 23. Das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 über Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft, sowie dasjenige vom 1. Mai 1850 über Expropriation aus gemeinnützigen Zwecken, sind auf die Eisenbahn, welche Gegenstand des gegenwärtigen Pflichtenheftes ist, anwendbar.

Dagegen wird dieselbe mit Rücksicht auf die eigenthümliche Natur des hier zur Verwendung kommenden Systems und Motors, nicht den Bestimmungen der Verordnung vom 9. August 1851 über technische Einheit der Eisenbahnen unterworfen.

Art. 24. Die Konzeßion dieser Bahn tritt erst nach Genehmigung derselben durch den Großen Rath des Kantons Waadt und durch die gesetzgebenden Behörden der schweizerischen Eidgenossenschaft in Kraft.

Gegeben, unterm großen Staatsiegel, zu
Lausanne, am 6. Juni 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:

A. de Vos.

Der Sekretär:

E. Jaccard.

(L. S.)



D e k r e t

über

Konzession einer Eisenbahn von Bayerne nach Yverdon
über Yvonand auf waadtländischem Gebiete.

(Vom 29. Juni 1872.)

Der Große Rath des Kantons Waadt,
Nach Einsicht des vom Staatsrath vorgelegten Dekretentwurfs,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Dem interkantonalen Comité der Brogebahn, vertreten durch Hrn. de Crousaz, Vizepräsidenten desselben, Richter beim Kantonsgericht, und Hrn. Joly, Inspektor für Brücken- und Straßenbau, wird die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb des auf waadtländischem Gebiete gelegenen Theiles einer Eisenbahn, die sich von der Linie Freiburg-Lausanne in der Richtung von Bayerne nach Yverdon über Yvonand erstreckt, — gemäß den Klauseln, Lasten und Bedingungen, wie sie in den Beilagen zu gegenwärtigem Dekrete — Uebereinkunft nebst Pflichtenheft — enthalten sind, unter dem Vorbehalte, daß die Artikel dieser Titel wie folgt redigirt sein sollen.

Dekret betreffend die Eisenbahn zwischen Lausanne und Ballens nach dem Systeme Larmanjat. (Vom 6. Juni 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1872
Date	
Data	
Seite	395-406
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 445

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.