

Schweizerisches Bundesblatt.

IX. Jahrg. I.

Nr. 21.

1. Mai 1857.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.
Einkaufsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflichen Buchdruckeret (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die
Westbahnkonflikte.

(Vom 13. April 1857.)

Tit.

Mittels Ihres Beschlusses vom 23. September 1856, betreffend die Westbahnkonflikte, haben Sie den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne bewilligt, und dabei unter Andern Folgendes festgesetzt:

1. „Die Bahnrichtung von der Freiburgergränze bei Dron bis Lausanne wird im Grundsätze genehmigt;
2. „über die nähern Bedingungen der Konzession auf dieser waadtländischen Strecke haben unter Leitung des Bundesrathes noch Verständigungsversuche zwischen dem Kanton Freiburg, beziehungsweise den von diesem gestellten Konzessionären einerseits, und dem Kanton Waadt andererseits stattzufinden;
3. „kommt eine Verständigung nicht zu Stande, so wird die Bundesversammlung die nähern Konzessionsbedingungen feststellen;
4. „dem Bundesrathen wird jedoch jetzt schon die Ermächtigung ertheilt, über das Bahntracé und die Bauplane auf waadtländischem Gebiete die definitive Genehmigung auszusprechen für den Fall, daß die Regierung des Kantons Waadt und die Bahnkonzessionäre darüber sich nicht einigen können und für das genehmigte Tracé und die Bauplane die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsgesetzes zu gestatten;
5. „eben so wird der Bundesrath ermächtigt, die Bahnrichtung von Freiburg bis an die freiburgische Gränze bei Dron zu genehmigen;

6. „der Vollendungstermin für das ganze Tracé von Thörishaus bis Lausanne wird auf den 30. Brachmonat 1860 erstreckt ;
7. „bis zum 1. Jänner 1857 ist auch auf der Strecke von Freiburg, in der Richtung gegen Lausanne, der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen und der vom Kanton Freiburg geleistete Ausweis über die Mittel zur Ausführung des Baues in dem Grade zu realisiren, daß für die ganze Bahnstrecke die versprochene Kaution von Fr. 6000 per Kilometer wirklich geleistet und überdieß die definitive Gesellschaft, ihren Statuten gemäß, mit einem hinreichenden Baukapital gebildet wird.“

Diejenigen Verpflichtungen, die durch obige Bestimmungen der Bahngesellschaft auferlegt worden, wurden von derselben in genügender Weise erfüllt, und der Bundesrath hat diejenigen Aufträge vollzogen, welche ihm überbunden worden sind.

Die Konzessionäre haben nämlich für die 61 Kilometer lange Strecke auf freiburgischem Gebiete die Kaution durch Obligationen auf den Crédit foncier von Frankreich im Betrage von Fr. 366,000 geleistet, welche laut Erklärung des Staatsrathes von Freiburg vom 10. und 17. Oktober 1856 angenommen und durch Beschluß des Bundesrathes vom 28. Dezember 1856 als hinreichend anerkannt worden ist.

Die Kaution für die 23 Kilometer Bahnlänge auf waadtländischem Gebiete ist laut Anzeige vom 8. Oktober 1856 von den Konzessionären bei der schweizerischen Gesandtschaft in Paris zuhanden des Bundesrathes, resp. des Kantons Waadt, in gleichen Valoren im Betrage von Fr. 140,000 ebenfalls deponirt und von uns ebenfalls als hinreichend erklärt worden. Uebrigens haben die Konzessionäre sich bereit erklärt, diese Kaution auf Verlangen von Waadt in Baarschaft zu leisten; letzteres hat aber bisher deren Annahme überhaupt verweigert.

Nachdem sich in Folge einer angeordneten Untersuchung an Ort und Stelle ergeben, daß die Erdarbeiten am 16. Dezember 1856 wirklich begonnen hatten, und seither auf zwei Arbeitsstellen bei Romont, und die Detailstudien auf der übrigen Linie unausgesetzt betrieben worden sind, und nachdem es sich durch authentische Vorlagen herausgestellt hat, daß die Gesellschaft ihre definitive Konstituierung mit einem gezeichneten Aktienkapital von 20 Millionen Franken bewerkstelligt hatte, und daß bereits Fr. 3,298,000 Einzahlungen gemacht worden seien, haben wir unterm 28. Jänner d. J. auch diesen Ausweis als genügend erklärt.

Eben so haben wir schon unterm 15. Dezember v. J. die Bauplane für das freiburgische Gebiet genehmigt, nachdem dieselben von der Regierung des Kantons Freiburg ebenfalls geprüft und genehmigt worden sind.

Die Pläne für das Bahntracé auf waadtländischem Gebiete sind der Regierung von Waadt schon unterm 29. Dezember 1856 mit der Einladung zugestellt worden, sich beförderlich darüber auszusprechen, damit der Arbeitsbeginn nicht lange hinausgeschoben werden müsse, indem die Er-

stellung der Bahn an einen bestimmten Termin gebunden worden ist. Allein erst unterm 3. März 1857 konnten wir von dem Staatsrathes des Kantons Waadt eine Antwort erhalten, welche dahin lautete, daß er sich mit der Konzessionsangelegenheit überhaupt nicht befasse und daher auch auf die Bauplane nicht eintreten könne.

Da die Bahnrichtung von Dron nach Lausanne im Grundsätze genehmigt war; da die für Vollendung der Eisenbahn von Freiburg bis Lausanne auf 1. Juli 1860 anberaumte Frist mit Rücksicht auf die bedeutenden, namentlich auf waadtländischem Gebiete vorkommenden Kunstbauten, kurz gemessen erscheint und die für die Arbeiten günstige Zeit bereits da war, konnten wir nicht anstehen, von der uns erteilten Ermächtigung Gebrauch zu machen, und genehmigten unterm 9. März 1857 die vorgelegten Bauplane von Dron bis Lausanne, indem wir zugleich die Anwendung des eidgenössischen Expropriationsgesetzes auf dieselben gestatteten, nachdem die gewaltete Prüfung ergeben hatte, daß die Projekte allen billigen Anforderungen des Verkehrs, des Betriebs und der öffentlichen Sicherheit entsprechen.

Wir heben dießfalls namentlich hervor, daß die Halbmesser der Kurven durchwegs über dem vorschriftsgemäßen Minimum stehen, daß das Gefälle 18‰ nirgends übersteigt, daß auf je 5 Kilometer eine Station kommt und die Stationen den Hauptortschaften so nahe gerückt sind, als es die Terrainverhältnisse gestatten, daß die Situation des Tracé eine Abzweigung von Eberbres nach Bivis unter normalen Verhältnissen gestattet und daß für Ueberschreitung einiger schwierigen Stellen wesentliche Verbesserungen ausfindig gemacht worden sind.

Während die im Bundesbeschlusse vom 23. September 1856 vorgesehenen Punkte in der eben angegebenen Weise ihre Erledigung gefunden haben, ermangelten wir inzwischen nicht, zwischen dem Kanton Waadt und den Bahnkonzessionären eine Verständigung anzustreben, allein ohne Erfolg, so daß wir veranlaßt sind, Ihnen mit gegenwärtiger Bottschaft die Frage der Detailkonzessionsbedingungen zu unterbreiten.

Wir hatten nämlich schon auf den 7. November 1856 eine Konferenz unter Leitung einer Abordnung aus unserer Mitte angeordnet, welche dann von Seite der Regierung von Freiburg und der Konzessionäre, nicht aber vom Kanton Waadt, besetzt wurde. Gleichwol wurde damals ein Projekt für die Detailkonzessionsbedingungen berathen, welches dann den sämtlichen Betheiligten mitgetheilt ward.

Inzwischen fand dann zwischen der Regierung von Waadt und den Bahnkonzessionären unterm 3. Dezember 1856 eine Konferenz in Lausanne statt, welche jedoch zu keiner Verständigung führte.

Auf Anregung des Staatsrathes von Waadt wurde dann auf den 31. Jänner 1857 eine dritte Konferenz angeordnet, bei welcher die Regierung von Waadt und die Bahngesellschaft, welche sich inzwischen konstituirte

hatte, durch Abgeordnete vertreten waren, und welche durch unsere Abordnung geleitet wurde.

Die waadtländische Abordnung wollte sich auf Behandlung einer Konzession nicht einlassen, welche ihr Kanton stetsfort verweigert habe, bevor dem Kanton Waadt gegenüber dem Kanton Freiburg durch Konzession der Linie über Murten gleiches Recht gehalten worden sei, und besaß auch keine Instruktion, ließ sich indessen herbei, an den Berathungen Theil zu nehmen, jedoch ohne alle Verbindlichkeit, unter ausdrücklicher Verwahrung der Rechte des Kantons Waadt und unter Genehmigungsvorbehalt.

Nachdem auch die Abordnung der Bahngesellschaft die Ratifikation vorbehalten und das Gesuch gestellt hatte, daß die Frage der Detailkonzessionsbedingungen, im Falle der Nichtverständigung, der nächsten zusammen tretenden Bundesversammlung vorgelegt werden möchte, während die Abordnung des Kantons Waadt ihrerseits das Verlangen stellte, daß die Konzessionsfrage über Murten bei gleichem Anlasse vor die eidgenössischen Räthe gebracht werde, wurden die Berathungen auf Grundlage des Entwurfes der Konferenz vom 7. November 1856 begonnen.

Unter diesen Vorbehalten und Erklärungen verständigte sich dann die Konferenz über eine Konzession und ein Lastenheft, welches wir unterm 9. Februar abhin den Betheiligten zustellten.

Mit Zuschrift vom 3. März 1857 gibt nun der Staatsrath von Waadt die förmliche Erklärung ab, daß er auf die Angelegenheit nicht eintreten könne, indem der Stand Waadt die Linie von Dron nach Lausanne niemals bewilligt habe, und sich daher mit der Angelegenheit bis und so lange nicht befasse, als die Bundesversammlung auch die Konzession über Murten gestatte.

Es hat somit, nachdem alle Verständigungsversuche fruchtlos waren, nach Maßgabe des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856, der Entschheid der Bundesversammlung über die Detailkonzessionsbedingungen einzutreten.

Die in der Konferenz vom 31. Jänner 1857 berathene Konzession überbindet der Gesellschaft im Ganzen diejenigen Verpflichtungen, welche die Konzession des Kantons Waadt für die Linien Morges-Verpoix und Yverdon-Murten, resp. Morges und Lausanne-Yverdon, vom 10. Juni 1853, vom Bunde genehmigt am 4. August gl. J., den betreffenden Konzessionären auferlegt hat, ohne jedoch, wie bei letzterer der Fall ist, in Bezug auf Vorrang für Zweiglinien und Ausschluß von Konkurrenzbahnen, Begünstigungen einzuräumen. Sie entspricht ferner hinsichtlich der Tarife den Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856, und räumt dem Kanton Waadt diejenigen Rechte und Befugnisse ein, welche andere Kantone und selbst der Kanton Waadt hinsichtlich der Aufsicht und der polizeilichen Verhältnisse sich vorbehalten haben.

Singegen sind hinsichtlich der Rückkaufsrechte durch den Kanton keinerei

Bestimmungen aufgenommen. Der Vertrag Freiburgs mit den Konzessionären garantirt nämlich den letztern eine Subvention, und diese dagegen sichert den betreffenden Kantonen das Rückkaufrecht oder den Rückfall der Bahn nach Ablauf der Konzessionsfrist zu. Andererseits hat sich die Stadt Lausanne zur Uebernahme der Subvention auf waadtländischem Gebiete verpflichtet. Bei den Konferenzverhandlungen wollte nun die Gesellschaft nur denjenigen das Rückkaufrecht einräumen, welche sich an der Subvention beteiligten, Waadt hingegen auf seinem Gebiete außer dem Staate keine solchen Rechte zugestehen, für den Staat selbst aber auch kein solches Recht in Anspruch nehmen.

Es wurde daher eine Bestimmung hierüber fallen gelassen, wol in der Hoffnung, daß in dem Zeitpunkte, in welchem die Rückkaufsfrage aufgenommen werden müßte, die Situation sich zu Gunsten einer leichtern Verständigung umgestalten dürfte. Auch wir geben uns dieser Hoffnung gerne hin, und können daher im Ganzen die am 31. Jänner berathene Konzession Ihrer Annahme empfehlen.

Indessen bedarf diese Konzession, weil sie nunmehr vom Bunde ausgehen muß, einiger Redaktionsänderungen, und da der Kanton Waadt die Erklärung abgegeben hat, daß er sich mit dieser Eisenbahn nicht befaße und somit vorauszusehen ist, daß er die ihm zustehenden Funktionen nicht ausüben wird, so muß auch auf dessen Stellvertretung Bedacht genommen werden, wofür die Eisenbahnverwaltung mit ihrer Eingabe vom 21. Februar abhin ausdrücklich nachsucht, indem sie beantragt, der Bundesrath möchte ernächtigt werden, in allen denjenigen Fällen den Kanton Waadt zu vertreten, in welchen dieser hinsichtlich der Eisenbahn von Dron nach Lausanne von den seinen Behörden zustehenden Rechten und Einrichtungen keinen Gebrauch macht.

Wir legen Ihnen daher den Entwurf einer Konzession und eines Lastenheftes vor, welcher auf Grundlage der Beratungen der Konferenz vom 31. Jänner 1857 umgearbeitet ist und nebst den vorhin erwähnten Abänderungen auch alle diejenigen Bestimmungen wegläßt, welche bereits thatsächlich erledigt sind.

Dem Schlußartikel, welcher die Ausübung der den waadtländischen Behörden zustehenden Einrichtungen dem Bundesrathe zuweist, glaubten wir diese bestimmte Fassung geben zu müssen, indem nicht nur die Gesellschaft belästigt würde, wenn sie sich in jedem einzelnen Falle zuerst an den Staatsrath von Waadt und erst nachher an die Bundesbehörde wenden müßte, sondern auch die Ausführung der Bahn könnte verzögert werden.

Was die außer der Konzession liegenden Einrichtungen betrifft, so haben wir vorerst die dem Kanton Waadt zustehende Wahl eines Mitgliedes der Schatzungskommission im Auge, und halten eine solche Bestimmung unerläßlich, wenn die Gesellschaft nicht Gefahr laufen soll, geschädigt und in Ausführung der Bahn gehindert zu werden.

Zum Schlusse dieses unsers Berichtes haben wir nur noch beizufügen, daß die von Waadt wiederholt berührte Ertheilung einer Konzession über Murten den Gegenstand einer besondern Botschaft bilden wird, und wir benutzen diesen Anlaß, Sie, Eit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. April 1857.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident: **C. Fournier.**
Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schieß.**

Entwurf.

Konzession und Pflichtenheft

über

die Erbauung einer Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne auf dem Gebiete des Kantons Waadt.

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Zuschrift des Staatsrathes des Kantons Waadt an den Bundesrath, vom 3. März 1857, in welcher er sich weigert, auf Unterhandlungen in Betreff der Detailbestimmungen der Konzession für die Errichtung einer Eisenbahn von Dron nach Lausanne einzutreten;

nach Einsicht der Botschaft des Bundesrathes, vom 13. April 1857, und in Vollziehung des Bundesbeschlusses, vom 23. Sept. 1856, betreffend den Westbahnkonflikt,

beschließt:

Art. 1. Es wird der Gesellschaft für Erstellung einer Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne und an die bernische Gränze die Konzession ertheilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf dem Gebiete des Kantons Waadt, in der Richtung von Dron nach Lausanne, unter den hienach bezeichneten Bedingungen, Vorschriften und Verpflichtungen.

Art. 2. Die Eisenbahn wird von der freiburgischen Gränze bei Dron durch das Thal von Puidour, oberhalb Epesses vorbei, nach Lausanne gezogen werden, wo sie sich mit der Westbahn vereinigt, nach dem Tracé, das vom Bundesrath unterm 9. März 1857 genehmigt worden ist.

Art. 3. Der Gesellschaftssitz für die Unternehmung ist in Freiburg.

Die Gesellschaft erwählt von jetzt an Wohnsitz in Lausanne; sie ist der Gesetzgebung des Kantons Waadt und der gewöhnlichen Gerichtsbarkeit in Civil- und Verwaltungssachen für alle ihre Akte auf dem Kantonsgebiet unterworfen.

Sie verzeigt überdies Wohnsitz zu Paris.

Art. 4. Bei allen Streitfragen, welche auf den Bau oder den Betrieb oder auch auf die von Behörden ausgehenden Vorschriften Bezug haben, wird die Gesellschaft gegenüber dem Staatsrath und den verschiedenen Beamten des Kantons vertreten sein, und zwar je nach den Fällen entweder durch ein aus dem Verwaltungsrath gebildetes Komite von höchstens sechs Mitgliedern, von denen wenigstens vier Schweizerbürger sein müssen, oder durch einen Hauptbevollmächtigten, in beiden Fällen mit den nöthigen Vollmachten, um allein im Namen der Gesellschaft handeln zu können.

Die Gesellschaft wird immer einen Vertreter in Lausanne haben.

Art. 5. Die Dauer der Konzession ist 99 Jahre, von der Eröffnung der Linie, spätestens vom 31. Dezember 1859 an gerechnet, selbst wenn die Eröffnung erst nachher stattfinden sollte, unter Vorbehalt der im Art. 14 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 und im Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856 vorgesehenen Rückkaufsrechte und der weiter unten erwähnten Bestimmungen.

Art. 6. Die endgültigen Studien für den auf dem Gebiet des Kantons Waadt gelegenen Theil müssen bis zum 1. Juli 1857 beendigt und dem Staatsrath zur Genehmigung vorgelegt sein.

Vor dem Beginn der Arbeiten an jeder Sektion des Tracé sind die Detailpläne und Kostenberechnungen mit einer vollständigen und detaillirten Uebersicht der Arbeiten in zwei Doppeln dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

Die Pläne werden Lage und Tracé der Ausweichstationen und Haltestellen bestimmen.

Art. 7. Ein Doppel des vollständigen und detaillirten Planes dieser Sektion soll im Staatsarchiv deponirt werden, und die Gesellschaft kann nachher ohne eine neue Zustimmung des Staatsrathes von diesen Plänen nicht abweichen.

Die Gesellschaft wird dem Staatsrathe Verbesserungen, die sie für die Einzelheiten der Ausführung als geeignet erachtet, vorschlagen.

Art. 8. Die Bauten müssen auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft ausgeführt und vollendet werden, der Art, daß der Dienst organisiert und

die Bahn auf dem Gebiete des Kantons Waadt spätestens bis zum 30. Juni 1860 dem Verkehr übergeben werden kann. (Bundesbeschluss vom 23. September 1856, Art. 2).

Art. 9. Die Eisenbahn soll nach den Regeln der Kunst mit der durch die Bundesgesetzgebung geforderten Bahnbreite erstellt worden. Die Bauten sind, immerhin unter Beachtung der Vorschriften einer weisen Oekonomie, nach dem heutzutage bei solchen Arbeiten üblichen Systeme, Umfang, Vorsichtsmaßregeln und Verbesserungen auszuführen. Die Bodenerwerbungen, Erd- und Kunstarbeiten haben sofort für zweispurige Erstellung stattzufinden. Die Schienen sollen für den vierten Theil der ganzen Ausdehnung mit Inbegriff einer bestimmten Anzahl von Ausweichstellen zweispurig gelegt werden.

Die zweispurige Erstellung auf der ganzen Länge der Bahn wird obligatorisch, sobald deren Nützlichkeit anerkannt sein wird. Sind Regierung und Gesellschaft dießfalls nicht übereinstimmend, so wird das Erforderniß vor dem nach Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856 gebildeten Schiedsgericht in kontradiktorischem Verfahren erörtert.

Art. 10. Die Gesellschaft wird dem Staatsrath Zahl, Umfang, Anlage und Bauweise der Haltstellen und Bahnhöfe zur vorläufigen Genehmigung vorlegen.

Art. 11. Ueberall, wo der Bau der Eisenbahn Uebergänge, Durchfahrten unter der Bahn und Wasserdurchlässe, oder überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, ober- und unterirdischen Wasserleitungen, Minen, Steinbrüchen, 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 der Bestreitung der Nothwendigkeit solcher Bauten, wird der Staatsrath entscheiden, in so weit solche Entschiede nicht durch das eidg. Expropriationsgesetz andern Behörden zugewiesen sind.

Art. 12. Wenn nach Erbauung der Bahn Straßen, Wege 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 überdieß alle Kosten allein zu tragen, die in Folge dieser Veränderungen durch die Errichtung neuer Bahnwärthäuser und Anstellung von Bahnwärtern erwachsen sollten.

Der Staat und die Gemeinden werden die nöthigen Vorkehrungen treffen, damit diese Bauten für die Eisenbahn und deren Betrieb kein Hinderniß, noch Kosten für die Gesellschaft verursachen.

Wenn an Straßen, Wegen, Wässerungswerken, Brunnenleitungen u. s. w., welche die Bahn durchziehen, Ausbesserungen nothwendig werden, so hat die Gesellschaft kein Recht, wegen der Unterbrechungen, welche diese

Arbeiten im Dienst veranlassen könnten, von den Eigenthümern Entschädigungen zu verlangen.

Wenn die Vornahme solcher Arbeiten geboten ist, so können sie an den die Eisenbahn berührenden Punkten nur unter der Leitung der Bahningenieure ausgeführt werden. Die Bahnverwaltung wird derartigen an sie gestellten Begehren sofort entsprechen.

Art. 13. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle Maßnahmen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und andern Verbindungswegen nicht unterbrochen werde, und daß Grundstücke und Gebäulichkeiten keinerlei Schaden erleiden.

Unvermeidliche Beschädigungen sollen von der Gesellschaft vergütet werden.

Provisorische und für den Verkehr erforderliche Straßen und Brücken müssen vorher auf den Bericht von verordneten Sachkundigen anerkannt und genehmigt werden.

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

Die Bahn wird auf beiden Seiten abgeschlossen und vom Privat-eigenthum durch Mauern oder Häge und, wo es die Sicherheit erfordert, durch verflechtetes Pfahlwerk geschieden.

Barrieren, welche Privatwege abschließen, müssen sich nach Außen und nicht auf die Bahn öffnen.

Art. 14. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen u. s. w., welche beim Bau der Bahn zu Tage gebracht werden könnten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 15. Im Verhältnisse, in dem die Arbeiten auf Abtheilungen der Eisenbahn der Art beendet sind, daß diese Abtheilungen dem Verkehre übergeben werden können, wird zu deren Annahme durch einen oder mehrere von der Regierung bezeichnete Abgeordnete geschritten werden. Das Protokoll des oder der Abgeordneten ist erst nach der Genehmigung durch die Regierung gültig.

Nach dieser Genehmigung wird die Gesellschaft die erwähnten Abtheilungen der Bahn dem Betrieb übergeben und darauf die nachstehend bezeichneten Transporttaxen erheben.

Insmerhin werden jedoch diese theilweisen Annahmen erst mit der allgemeinen und endgültigen Uebergabe der Bahn definitiv.

Art. 16. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Gränz- und Katastralplan derselben mit kontraktorischer Beizehung der kompetenten Kantons- oder Gemeindebehörden aufnehmen. Sie läßt zugleich, mit Beizehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden, eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials aufnehmen.

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

In dieses werden auch die Gesellschaftsstatuten niedergelegt.

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

Art. 17. Die Entschädigungen für zeitweilige Inbesitznahme oder Verschlechterungen von Boden oder anderem Eigenthume, für das Einstellen, Umändern oder Abreißen von Fabriken, für jeden Schaden, der durch die Arbeiten oder den Betrieb verursacht wird, müssen von den Koncessionären getragen und bezahlt werden.

Art. 18. Die Eisenbahn und ihre Zugehör, sowol das bewegliche als unbewegliche, sollen immer in gutem, volle Sicherheit gewährenden Zustande erhalten werden.

Der Staatsrath kann durch seine Abgeordneten den Zustand der Eisenbahn und aller dazu gehörenden Bauten untersuchen lassen, und er hat das Recht, die Gesellschaft zu verhalten, den ihr bezeichneten Mängeln oder Vernachlässigungen in bestimmter Zeit abzuhefeln.

Sollte die Gesellschaft den ihr bezeichneten Mängeln oder Vernachlässigungen nicht abhefeln, so hat der Staatsrath das Recht, von sich aus und auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzuzufehren.

Art. 19. Die Kosten der Untersuchung, der Ueberwachung und der Annahme der Arbeiten sind von der Gesellschaft zu tragen. Um diese Kosten zu bestreiten, ist die Gesellschaft gehalten, alljährlich eine Summe von Fr. 1500 an die Staatskasse zu zahlen.

Würde die Gesellschaft die Zahlung zu den festgesetzten Zeiten nicht leisten, so wird der Betrag nach den Grundsätzen des Staatssteuerwesens erhältlich gemacht.

Art. 20. Zum Baue und andern in Regie betriebenen Arbeiten der Bahn werden vorzugsweise Arbeiter des Kantons verwendet.

Diese Empfehlung wird in alle Verträge mit Unternehmern aufgenommen werden.

Art. 21. Sofort nach Vollendung der Bahn verpflichtet sich die Gesellschaft, sie in regelmäßigen und gut eingerichteten Betrieb zu setzen und in diesem Zustande während der ganzen Konzessionsdauer zu unterhalten.

Zu diesem Zweck wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern Bahnen der Schweiz und des Auslandes eingeführt werden, auch auf dieser Bahn eintreten zu lassen.

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

Das Nämlliche gilt für die Konstruktion der Wägen, welche zum Transport der Reisenden bestimmt sind.

Es gibt drei Klassen solcher Wägen:

- I. Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacé geschlossen;
- II. Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacé geschlossen;
- III. Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

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

Art. 23. Um die Gesellschaft für ihre Arbeiten und Auslagen, zu der sie sich durch gegenwärtiges Lastenheft verpflichtet, zu entschädigen und unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sie alle ihr obliegenden Verpflichtungen genau erfüllt, wird ihr für 99 Jahre, von der im Art. 3 bestimmten Zeit an gerechnet, die Ermächtigung erteilt, für den Transport nachstehende Preise zu erheben. Das Maximum des vom Staate bewilligten Tarifs für den Personen-, Vieh- und Waarentransport ist folgendermaßen festgesetzt:

Reisende.

Vom Kopf und Kilometer,		Vom Kopf und von der Stunde,	
d. i. 3333 $\frac{1}{3}$ eidg. Fuß.		zu 4800 Metern.	
1. Klasse	10 Cent.	1. Klasse	50 Cent.
2. "	07 "	2. "	35 "
3. "	05 "	3. "	25 "

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 größeren Rabatt für die

jenigen persönlichen Abonnementsbillets eintreten lassen, die für eine regelmäßige Benutzung der Bahn während eines Zeitraums von wenigstens drei Monaten bestimmt sind.

Wenn es die Gesellschaft dienlich erachtet, so kann sie Wagenzüge vierter Klasse erstellen, mit gedeckten, mit Vorhängen verschlossenen und mit Sitzen versehene Wägen, zu herabgesetztem Preise und mit geringerer Schnelligkeit.

V i e h.

Vom Stück und Kilometer, d. i. 3333 $\frac{1}{3}$ eidg. Fuß.	Cent.	Vom Stück und von der Stunde, zu 4800 Metern.	Cent.
Pferde und Maulthiere . . .	16	Pferde und Maulthiere . . .	80
Ochsen, Kühe, Stiere, Zugthiere	08	Ochsen, Kühe, Stiere, Zugthiere	40
Kälber und Schweine . . .	03	Kälber und Schweine . . .	15
Hammel, Schafe, Lämmer, Ziegen	02	Hammel, Schafe, Lämmer, Ziegen	10

W a a r e n.

Von der Tonne zu 1000 Kil. und vom Kilometer (20 Ctr. und 3333 $\frac{1}{3}$ eidg. Fuß).	Cent.	Von der Tonne u. der Stunde.	Cent.
1. Klasse: Gusseisen, verarbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, verarbeitet oder nicht, Essig, fremde Weine, Getränke, Spirituosen, Del, Baumwolle, Leinen, Tischlerholz, Farbholz und anderes ausländisches Holz, Zucker, Kaffee, Droguerien, Spezereien, Kolonial- und Manufakturwaaren, Gepäck der Reisenden über 25 Kilogramm (oder 50 Pfd.) . . .	16 Cent.		80 Cent.
2. Klasse: Korn, Getraide, Mehl, Käse, Butter, Stroh, Heu, Salz, Kalk und Gyps, Erz, gereinigte Steinkohlen, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Sparren, Bretter, Bohlen, Zimmerholz, Marmor in Blöcken, behauene Steine, Erdharz, Asphalt, Roheisen, Eisen in Barren oder in Platten, Blei in Mulden . . .	14 "		70 "
3. Klasse: Kalk- und Gypssteine, Mühlsteine, Kiesel, Sand, Thon, Ziegel, Backsteine, Schiefersteine, Pflastersteine und alle Arten Material zum Bau und Unterhalt der Straßen . . .	12 "		60 "
4. Klasse: Steinkohlen, Torf, Mist, Dünger und Asche 10 Cent. . . .	10 "		50 "

Der Tarif für Schweizerweine darf drei Centimen (0,03) vom Zentner und der Stunde nicht übersteigen.

Vom Stück und Kilometer zu 3333 $\frac{1}{3}$ eidg. Fuß:

Zwei- oder vierrädrige Wägen mit einem einzigen Sitz im Innern	30 Cent.
Wägen mit zwei oder mehreren Sizen	36 "

Art. 24. Waaren aller Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden, zahlen 32 Cent. per Tonne und Kilometer.

Fuhrwerke, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördert werden, bezahlen das Doppelte der Tarifsätze.

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

Das Geld zahlt im Verhältnisse von 4 Cent. für 1000 Franken und per Stunde.

Das Gewichtminimum ist 25 Kilogramm ($\frac{1}{2}$ Zentner), das der Werthsendungen Fr. 500 und das der Entfernung 2 Kilometer.

Der Bruchtheil eines Kilometers bezahlt die Taxe eines Ganzen. Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes ist 40 Cent.

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

Landwirthschaftliche Erzeugnisse, welche das Gewicht von 25 Kilogramm (50 Pfund) nicht übersteigen und mit ihren Trägern weiter gehen, sind von der Bezahlung der Transportkosten befreit.

Das Uebergewicht, das die 25 Kilogramm ($\frac{1}{2}$ Zentner) übersteigt, ist der gewöhnlichen Waarentaxe unterworfen.

Das Zusammenpacken von Waaren ist, mit Vorbehalt der zwischen der Gesellschaft und der Postverwaltung abzuschließenden Verträge, untersagt. Als Zusammenpacken wird jede Manipulation, Zusammenstellung oder falsche Erklärung betrachtet, die zum Zwecke hat, in ein einziges Gewicht und unter einen einzigen Artikel des Tarifs mehrere Gegenstände zusammen zu fassen, die an verschiedene Adressaten bestimmt oder durch verschiedene Expeditoren weiter befördert werden, und welche nach Verhältniß ihres Gewichtes in die Klasse von einzelnen Gegenständen oder in eine höhere Klasse gehören.

Art. 25. Lebensmittel, Waaren, Werthpapiere, Thiere und andere Gegenstände, welche im vorhergehenden Tarif nicht bezeichnet sind, werden mit Rücksicht auf die zu zahlende Gebühr in die Klassen eingereiht, mit welchen sie die größte Aehnlichkeit haben.

Die von der Gesellschaft provisorisch festgestellten Klassengleichstellungen sind der Genehmigung des Staatsrathes unterworfen.

Art. 26. Die Preisbestimmungen des vorstehenden Tarifes sind nicht anwendbar:

- 1) auf jeden Wagen, welcher mit seiner Ladung das Gewicht von 4500 Kilogramm (90 Zentner) übersteigt,
- 2) auf jede untheilbare Masse von einem höhern Gewichte als 3000 Kil. (60 Zentner.)

Jedoch kann sich die Gesellschaft nicht weigern, untheilbare Lasten mit einem Gewicht von 3000—5000 Kil. (60—100 Ztr.) zu transportiren, noch jeden Wagen, der mit seiner Ladung 4500—8000 Kil. (90—160 Zentner) wiegt, fahren zu lassen. Allein in diesem Falle werden die Transportkosten um die Hälfte vermehrt.

Die Gesellschaft kann zum Transport von untheilbaren Lasten, die schwerer als 5000 Kil. (100 Zentner) sind, und zur Zirkulation von Wägen, die Ladung inbegriffen, die mehr als 8000 Kil. (160 Zentner) wiegen, nicht verhalten werden. Wenn sie jedoch trotz dieser Bestimmung untheilbare Lasten von über 5000 Kil. (100 Zentner) transportiren und andere Wägen als Lokomotivmaschinen, welche, die Ladung inbegriffen, das Gewicht von 8000 Kil. (160 Zentner) übersteigen, mitfahren läßt, so ist sie während drei Monaten gehalten, jedem derartig gestellten Begehren zu entsprechen.

Art. 27. Jede Aenderung am Tarif muß vom Staatsrath genehmigt werden. Die Abänderungen am Tarif und an den Transportreglementen sollen dem Publikum gehörig bekannt gemacht, und erstere wenigstens 14 Tage vor ihrem Inrafttreten 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 Vergnügungszüge, noch auf außerordentliche, unter besondern Umständen zugestandene Vergünstigungen.

Art. 28. Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem Vortheile einräumen, die sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten könnte.

Art. 29. Wenn die Gesellschaft mit andern Kantonen vortheilhaftere Tarifsbedingungen eingeht, so sollen solche auch auf den Kanton Waadt ihre Anwendung finden.

Art. 30. Mittels der Erhebung der oben festgestellten Gebühren und Preise verpflichtet sich die Gesellschaft, den Transport der Reisenden, Thiere, Lebensmittel, Waaren, und im Allgemeinen aller ihr anvertrauten Gegenstände mit Sorgfalt auszuführen.

Thiere, Lebensmittel, Waaren und andere der Gesellschaft anvertraute Gegenstände sind so viel als möglich nach der Ordnung ihrer Einschreibungsnummern zu transportiren.

Art. 31. Die Gesellschaft ist gehalten, täglich wenigstens zwei Reisendenzüge zwischen den äußersten Punkten der Linie zu unterhalten.

Jeder gewöhnliche Reisendenzug muß in hinlänglicher Anzahl Wägen aller Klassen enthalten, um alle Reisenden, die mitfahren wollen, befördern zu können.

Art. 32. Die Züge der Reisenden sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von wenigstens 5 Schweizerstunden (24 Kilometer) per Stunde fahren, das Anhalten inbegriffen.

Die der niedrigeren Taxe unterworfenen Waaren müssen innerhalb der nächsten zweimal 24 Stunden nach der Uebergabe an die Haltstelle weiter 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.

Art. 33. Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Taxen begreifen nur den Transport von Station zu Station. Für die Ablieferung ins Domizil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taxen der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Art. 34. Jede Waarensendung, deren Gewicht in der gleichen Verpackung 20 Kil. (40 Pfd.) übersteigt, wird auf das Begehren des Expedienten durch einen Frachtbrief bescheinigt, wovon ein Doppel in den Händen der Gesellschaft und das andere in den Händen des Expedienten bleibt.

Die gleiche Bescheinigung wird, auf das Verlangen des Expedienten, für jedes Paket oder jeden Ballen unter 20 Kil. (40 Pfd.) ausgestellt, wenn der Werth vorher angegeben worden ist.

Den Versendern oder Empfängern bleibt freigestellt, die Herbei- und Wegschaffung ihrer Waaren auf ihre Kosten geschehen zu lassen; sollte die Gesellschaft sich dießfalls herbeilassen, mit verschiedenen Expedienten besondere Verkommnisse abzuschließen, so ist sie, vor deren Vollziehung, gehalten, die Regierung davon in Kenntniß zu setzen; und diese Verkommnisse gelten auf gleiche Weise für alle die, welche das Begehren hiefür stellen.

Art. 35. 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 Staatsgewalt 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 Schenkliche werden als öffentliche Etablissements betrachtet und sind den, solche Anstalten betreffenden Gesezen unterworfen; jedenfalls soll diese innere, der Administration der Eisenbahn überlassene Polizei vermittlest der vom Staatsrath genehmigten Reglemente ausgeübt werden.

Die zur Handhabung und Ausübung der Bahnpolizei verwendeten Angestellten der Gesellschaft sollen auf ihren Kleidern leicht zu erkennende Abzeichen tragen.

Sie müssen der kompetenten Behörde den Eid leisten, die Obliegenheiten ihrer Stelle treu und gewissenhaft zu erfüllen.

Auf begründetes Begehren der Staatsbehörde und auf genügenden Beweis, daß sie ihren Pflichten untreu geworden sind, müssen sie entlassen werden.

Die Bahnverwaltung wird in Uebereinstimmung mit den kompetenten Behörden die geeigneten Verfügungen treffen, um in den Bahnhöfen die Erhebung der Verbrauchssteuern auf Getränken zu sichern.

Art. 36. Bei Beschädigungen der Eisenbahn, bei Handlungen, welche die Sicherheit der Reisenden gefährden, und bei Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften, sind die Fehlbaren im Betretungsfalle von den Bahnangestellten festzunehmen und der kompetenten Behörde zu überliefern.

Die Gesellschaft wird jedem Agenten, den der Staatsrath mit der Ueberwachung der Bahnpolizei beauftragen wird, Zutrittscheine verabsorgen.

Art. 37. Die Gesellschaft muß wenigstens zwei Drittheile ihrer Angestellten aus Schweizerbürgern, und so viel als möglich aus den Bürgern des Kantons Waadt wählen.

Art. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Sie hat die gleiche Verpflichtung, für Beförderung von Gendarmen, welche in Corps oder vereinzelt auf Befehl der zuständigen Behörde reisen.

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

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

Art. 39. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, nachdem er den h. Stand Waadt fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Der Staat wird davon der Gesellschaft sofort Kenntniß geben.

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

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes. (Bundesbeschluß vom 23. September 1856, Art. 4.)

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

- a. im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufs im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b. im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c. die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen. (Bundesbeschluß vom 23. September 1856, Art. 4.)

Art. 41. Die Gesellschaft kann sich der Erstellung von Bahnen, welche diejenige, die Gegenstand dieses Pflichtenheftes ist, durchkreuzen, nicht widersetzen, und sie kann im Falle einer solchen Verzweigung keine Entschädigung beanspruchen, vorausgesetzt, daß daraus kein Hemmiß für den Betrieb oder besondere Kosten für die Unternehmung hervorgehen.

Art. 42. Die von der Gesellschaft nach Art. 5 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856 geleistete Bürgschaft von Fr. 6000 vom Kilometer wird derselben je fünftheilsweise, nach dem Maß, in dem die Arbeiten vorrücken, zurückerstattet.

Art. 43. Die Gesellschaft wird alljährlich dem Staatsrath einen ausführlichen Bericht über die Resultate des Betriebes und den Ertrag

des Unternehmens einreichen. Ueberdies kann der Staatsrath zu jeder Zeit durch einen oder mehrere Abgeordnete sämmtliche auf das Rechnungswesen Bezug habenden Aktenstücke prüfen lassen.

Art. 44. Wenn die Konzessionäre innerhalb der festgesetzten Fristen (Art. 9) die ihnen obliegenden Arbeiten nicht vollständig ausgeführt und beendet haben, und wenn sie die verschiedenen, ihnen durch das gegenwärtige Lastenheft aufgelegten Verpflichtungen nicht erfüllen, so erlöschen ihre konzedirten Rechte, und es wird für die Fortsetzung und die Vollendung der Arbeiten, so wie für die Erfüllung der übrigen durch die Konzessionäre eingegangenen Verbindlichkeiten auf dem Wege des Zuschlages auf Grundlage gegenwärtigen Pflichtenheftes und mit Abschätzung der schon ausgeführten Arbeiten, des Baumaterials, des angekauften Bodens und der schon in Betrieb gesetzten Parzellen der Bahn vorgeesehen werden.

Die aus dem Besitz gesetzten Konzessionäre werden von der neuen Gesellschaft oder den Käufern den durch die Versteigerung bestimmten Preis erhalten.

Der nicht zurückgestellte Theil der Bürgschaft wird Eigenthum des Kantons.

Wenn die Versteigerung ohne Erfolg bleibt, so wird nach Ablauf von 6 Monaten eine neue Versteigerung auf denselben Grundlagen versucht, und wenn auch dieser zweite Versuch ohne Erfolg bleibt, so erlöschen sämmtliche Rechte der Konzession, und die schon ausgeführten und die in Betrieb gesetzten Parzellen der Bahn werden sofort Eigenthum des Kantons.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden keine Anwendung auf Verzögerungen oder andere Uebertretungen des gegenwärtigen Lastenheftes, sofern sie als durch höhere Gewalt veranlaßt nachgewiesen werden.

Art. 45. Vorbehalten bleiben sämmtliche Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856, welche im vorliegenden Pflichtenhefte nicht besonders erwähnt sind.

Art. 46. Alle Streitfälle, zu denen die Vollziehung des vorliegenden Lastenheftes Anlaß geben könnte, werden vor das nach Maßgabe von Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1856 gebildete Schiedsgericht gebracht.

Dieses Gericht entscheidet endgültig und ohne Weiterziehung.

Art. 47. Alle Rechte und Befugnisse, welche durch die gegenwärtige Konzession dem Kanton Waadt oder seinen Behörden vorbehalten sind, werden provisorisch durch den Bundesrath ausgeübt, und zwar auf so lange, bis sich der hohe Stand Waadt mit der Bahngesellschaft in Uebereinstimmung gesetzt oder seine Bereitwilligkeit erklärt haben wird, die ihm übertragenen Gewalten auszuüben.

Die Gesellschaft ist daher bis zu diesem Zeitpunkte den ihr dem Kanton Waadt gegenüber durch Art. 19 auferlegten Verpflichtungen entbunden; hingegen wird sie die Kosten der von dem Bundesrath angeordneten Untersuchungen zu tragen haben.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Weltbahnkonflikte.
(Vom 13. April 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1857
Date	
Data	
Seite	367-384
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 182

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.