

## B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die  
Konzession für die Erstellung einer pneumatischen Eisen-  
bahn zwischen dem Personenbahnhof von Lausanne und  
dem Plaze St. François daselbst.

(Vom 14. Februar 1866.)<sup>1</sup>

### Tit. I

Mit Schreiben vom 30. Januar abhin übermittelt der Staatsrath des Staates Waadt ein Dekret des dortigen Großen Rathes vom 25. Januar 1866, worin derselbe dem Herrn Karl Bergeron, Ingenieur in Lausanne und Betriebsdirektor der westschweizerischen Eisenbahnen, die Konzession zum Bau und Betrieb einer pneumatischen oder atmosphärischen Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhof und dem Plaz St. François in Lausanne gibt, mit dem Begehren, es möchte diesem Konzessionsakte, wofern dieß für nothwendig erachtet werden sollte, die Bundesgenehmigung erteilt werden.

Das fragliche Dekret selbst enthält nur drei Artikel. In dem ersten derselben, welcher die Konzessionsertheilung ausspricht, wird bezüglich der näheren Bedingungen derselben auf das zum Dekret gehörende Lastenheft verwiesen. Der zweite Artikel erklärt das Unternehmen als Sache des öffentlichen Wohles und ermächtigt den Konzessionär, zum Zweck der Erwerbung des benötigten Landes das Expropriationsgesetz in Anspruch zu

nehmen. Der dritte Artikel beauftragt den Staatsrath mit der Vollziehung des Dekretes.

Wir entnehmen dem Lastenheft in Verbindung mit den Angaben des Staatsrathes von Waadt Folgendes über die Verhältnisse dieser Bahn: Dieselbe besteht aus einem 340 Meter langen gemauerten Röhrentunnel, welcher mit Schienen versehen ist. Die auf denselben laufenden Wagen schließen rings an den Wandungen des Tunnels an und werden mit Hülfe von komprimirter Luft in Bewegung gesetzt. Die Pläne für den Bau unterliegen der Genehmigung des Staatsrathes, und der Betrieb darf erst dann beginnen, wenn die Arbeiten vom Staatsrath geprüft und gut befunden worden sind. Der Konzessionär ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Bahn stets gut erhalten sei und volle Sicherheit gewähre. Der Staatsrath kann jederzeit eine Untersuchung derselben vornehmen lassen, und ist berechtigt, diejenigen Arbeiten vorzuschreiben, welche die Sicherheit der Bahn erheischt, nöthigenfalls dieselben auf Kosten des Konzessionärs ausführen zu lassen. Der Konzessionär ist berechtigt, folgende Tazen zu beziehen:

- 1) für den Personentransport während des ersten Jahres nach Eröffnung der Bahn 30 Cent. für die erste, 15 Cent. für die zweite Klasse; vom Beginn des zweiten Jahres an bis zum Ende der Konzession 20 Cent. für die erste und 10 Cent. für die zweite Klasse;
- 2) für Gepäckstücke unter 60 Pfd. 20 Cent., über 60 Pfd. 30 Cent.;
- 3) 10 Cent. per Zentner und Bruchtheile eines Zentners für den Transport jeder Waare ohne Unterschied.

Wenn die gerichtliche Schätzung für die Expropriationen des benötigten Landes eine höhere Summe ergeben sollte, als in dem Akt angenommen ist, welcher bei Unterzeichnung des Lastenheftes in die Hände des Staatsrathes gelegt worden, so steht es dem Konzessionär frei, auf die Konzession Verzicht zu leisten. Die Konzession erlischt, wenn innerhalb eines Jahres nach der Ratifikation der Konzession die Arbeiten nicht ernstlich begonnen worden sind, und ebenso, wenn die Bahn nicht innert 18 Monaten nach der Besitznahme des Landes vollendet und dem Betrieb übergeben sein wird. Für den Fall aber, daß die Arbeiten der neuen Straße vom Bahnhof auf den Platz St. François Aenderungen in dem Projekt der Eisenbahn nothwendig machen oder den Bau eine Zeit lang ganz hindern sollten, wird die oben genannte Frist um den ganzen Zeitraum der Unterbrechung verlängert. Der Konzessionär leistet eine Kaution von Fr. 15,000, welche dem Staate verfällt, wenn die Bedingungen des Lastenheftes nicht eingehalten werden. Im Uebrigen stehen dem Kanton Waadt bezüglich alles dessen, was Bau und Betrieb der Bahn anbelangt, die nämlichen Rechte zu, welche ihm durch die Konzession der Westbahn vom 10. März 1856 vorbehalten sind. Er hat bezüglich der pneumatischen Eisenbahn dasselbe Rückkaufsrecht, welches das Dekret vom

10. Juni 1853 für die Eisenbahn von Morges nach Genf festsetzt, und zwar auf die in Art. 17 des Dekrets genannten Epochen und Bedingungen.

Die Konzession erlischt auf dieselbe Zeit und nach denselben Bedingungen, wie dies für die Westbahn in dem Dekret vom 10. Juni 1853 bestimmt ist. Das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, sowie dasjenige vom 1. Mai 1850 über Anwendung der Expropriation sind auf die vorliegende Unternehmung anwendbar.

Dagegen unterliegt sie mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit der dabei angewendeten Triebkraft nicht den Vorschriften der Verordnung über die technische Einheit der Eisenbahnen vom 9. August 1854. Die Konzession tritt erst nach Genehmigung durch den Großen Rath des Kantons Waadt und die Bundesversammlung in Kraft.

Wie sich aus diesen Schlußbestimmungen des Lastenheftes, welches einen integrierenden Bestandteil der Konzession bildet, ergibt, sind die Behörden des Standes Waadt, welche diese Konzession erteilt haben, der Ansicht, daß die vorliegende Eisenbahn zwar im Allgemeinen unter die bezüglichlichen Gesetze des Bundes falle, dagegen doch mit Rücksicht auf ihre Eigenthümlichkeit nach einzelnen Seiten hin etwas anders als die gewöhnlichen Eisenbahnen behandelt werden müsse. Wir stimmen dieser Ansicht nach beiden Seiten hin vollkommen bei.

Die in Frage liegende Eisenbahn hat, mit Ausnahme der technischen Seite, durchaus denselben Charakter wie die gewöhnlichen Eisenbahnen; sie ist ein Schienenweg, bestimmt zu schnellerer und massenhafterer Beförderung von Personen und Waaren, welcher in den Privatbesitz eines Konzessionärs tritt und der ihn in ausschließlicher Weise mit bestimmten Rechten gegenüber dem diesen Weg benutzenden Publikum betreiben wird. Er macht behufs Erwerbungs des nöthigen Terrains Anspruch auf das Recht der Expropriation und ohne Zweifel auch auf zollfreie Einfuhr für Schienen und andere zum Oberbau nöthigen Materialien. Sowohl in Betreff der Dauer der Konzession als des dem Staate vorbehaltenen Rückkaufsrechtes erscheint die Bahn als reiner Appendix der Westbahn, deren Konzessionsbedingungen, einzelne Ausnahmen abgerechnet, auch für die neue Strecke gelten. Es ist klar, daß diese erste pneumatische Eisenbahn bezüglich der Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes auf dieselbe viel einfachere Verhältnisse darbietet, als jene ersten und bis jetzt noch vereinzeltten Pferdebahnen Genf-Carouge und Genf-Chêne, deren definitive Stellung zur Stunde noch nicht bestimmt ist. Hier kein eigener Schienenweg, sondern einfache Benutzung der öffentlichen Straße; dort eine für sich bestehende Bahn; hier kein Ankauf von Grund und Boden, dort Expropriation; hier kein ausschließlicher Besitz und Gebrauch des Schienenweges Seitens einer Gesellschaft, dort Privatbesitz und monopolistischer Betrieb;

hier eine Konzession, welche den Staatsrath von Genf berechtigt, jederzeit, wenn die Konzessionsbedingungen nicht eingehalten werden, dieselbe als erloschen zu erklären und Alles in den alten Stand setzen zu lassen — dort eine Konzession, welche den Fortbestand der Anlage sichert; hier ein Rückkaufsrecht, welches dem Kanton Genf erlaubt, zu jeder beliebigen Zeit sich gegen bestimmte Entschädigung in den Besitz der Bahn zu setzen; dort das gewöhnliche schweizerische Eisenbahnrückkaufsrecht mit seinen stehenden Terminen und Bedingungen. Liegt es im ersten Augenblick nahe, dem jüngsten Kinde des schweizerischen Eisenbahnwesens, der pneumatischen Eisenbahn, ungefähr dieselbe Stellung anzuweisen, wie der anscheinend verwandten Pferdeisenbahn, so zeigt sich doch bei näherer Betrachtung sofort, daß die erstere mit den gewöhnlichen Eisenbahnen weit mehr Gemeinsames hat, als mit der letztern, wenigstens in dem bis jetzt vorliegenden Falle, und daß ohne große Schwierigkeit das bestehende Eisenbahngesetz auf dieselbe angewendet werden kann.

Es sind nur zwei Punkte, in Betreff deren die Konzession für die pneumatische Eisenbahn in Lausanne eine besondere Behandlung erheischt.

Der Art. 12 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen setzt fest: Der Bund wird diejenigen Bestimmungen aufstellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen zu sichern. Diese Vorschrift fand ihre Vollziehung in der Verordnung des Bundesrathes über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen vom 9. August 1854. Sie enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

- A. Für den Bahnbau: Die Festsetzung der Spurweite und der kleinsten Krümmungshalbmesser, die Entfernung der Geleise unter sich und von Bauwerken oder andern festen Gegenständen, die Lichthöhe der Tunnel und aller Ueberbauungen der Hauptgeleise.
- B. Für das Betriebsmaterial: Bestimmungen über die Dimensionen der Rad- und Spurkränze, die größte Höhe der Lokomotivkamine, die größte Höhe und Breite der Wagen.

Diese Bestimmungen haben den wichtigen Zweck, daß das gesammte Rollmaterial einer jeden Bahn direkt und unbehindert auf alle anderen Bahnen übergehen und darauf zirkuliren kann.

Die pneumatische Eisenbahn, wie sie vom Bahnhofe in Lausanne nach dem Plage St. François gebaut und betrieben werden soll, weicht nun aber in der Anlage wie im Betriebe von den bestehenden Lokomotivbahnen ab. Die Anlage betreffend, so besteht die fragliche pneumatische Bahn in einem gemauerten Röhrentunnel von 8 Fuß Weite und  $8\frac{1}{2}$  Fuß Höhe, beides im Licht gemessen. Bei solchen Dimensionen können aber weder die Wagen noch die Lokomotiven der gewöhnlichen Bahnen zirkuliren, da für diese 14 Fuß Weite und 18 Fuß Höhe im Licht erforderlich sind. Es ist sonach in Hinsicht des Betriebes für die pneu-

matische Bahn des Hrn. Bergeron ein ganz besonderes Rollmaterial erforderlich. Die Transportwagen müssen viel kleiner konstruirt und von der Anwendung von Lokomotiven muß ganz abstrahirt werden, da neben den zu kleinen Dimensionen des Tunnels das zu 16% angenommene Steigungsverhältniß der Bahn hierzu viel zu bedeutend ist. An der Stelle der Lokomotive soll der Luftdruck als bewegende Kraft in Anwendung gebracht werden. Die in Frage stehende pneumatische Eisenbahn steht hiernach technisch außer aller direkten Verbindung mit der bestehenden Lokomotivbahn und bildet eine für sich abgesonderte Anlage. Es kann deshalb auch kein Uebergang des Rollmaterials von der einen Bahn auf die andere stattfinden. Dieß verlangen hieße eine total andere Anlage fordern, beziehungsweise die Ausführung einer Eisenbahn an genanntem Orte von vornherein unmöglich machen. Mit Rücksicht darauf, daß die nur 340 Meter lange Bahn eine durchaus nur lokale Bedeutung hat und ihre Ausführung andererseits für die Wissenschaft wie für die praktischen Fragen über Anlegung von Gebirgsbahnen von dem größten Interesse ist, stehen wir keinen Augenblick an, zu befürworten, daß von der Anwendung der Verordnung über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen mit Bezug auf die vorliegende pneumatische Eisenbahn ganz zu abstrahiren sei, wobei wir aber ausdrücklich betonen, daß wir diese Frage mit Bezug auf allfällig später entstehende pneumatische Eisenbahnen immerdar als eine durchaus offene betrachten.

Der zweite Punkt betrifft die Stellung der pneumatischen Eisenbahn in Lausanne zu der schweiz. Postverwaltung. Ueber diese Frage spricht sich das schweiz. Postdepartement in seinem Berichte vom 2. Februar folgendermaßen aus:

„Aus dem Konzessionsakte ist vorerst ersichtlich, daß die Kantonalbehörden diese Bahnunternehmung im Ganzen den nämlichen Bedingungen unterstellen, welche für die schweizerischen Eisenbahnen überhaupt und speziell für diejenigen im Kanton Waadt (Genf-Morsee etc.) dekretirt worden sind. Diese Bahn ist bestimmt, zum Transport von Personen und Waaren in großem Maßstabe zu dienen, gleich anderen Eisenbahnen. Auch hat die Kantonalbehörde in der Konzession ausdrücklich die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vorbehalten. Hiernach erscheint es nun selbstverständlich, die bundesgesetzlichen Bestimmungen auch für das Verhältniß dieser neuen Bahn zu den schweiz. Posten als maßgebend anzunehmen, zumal gegen den Transport von Briefpost- und Fahrpostsendungen mit dieser Bahn keine technischen Hindernisse sich entgegenstellen. Obgleich die Kürze der Strecke dieser Bahn (340 Meter) eine vortheilhafte Benutzung für den Posttransport vorerst vielleicht in Zweifel stellt, kann dieser Umstand die Rechtsfrage nicht verändern, und es ist um so wichtiger, gleich von Anfang die Verpflichtungen solcher Bahnen auf die nämliche Linie der anderen Eisenbahnen zu stellen, als bei Errichtung

künftiger größerer Strecken pneumatischer Bahnen die postalische Benutzung derselben wieder ihre volle Bedeutung erlangen wird. Im konkreten Falle kann es sich der kurzen Strecke halber um den Transport fahrender Postbüreaux überhaupt nicht handeln, und es darf demnach hier füglich von den üblichen einschlägigen Bestimmungen abgegangen werden, in der Weise, daß diese Ausnahme für andere ähnliche Konzessionen kein Präjudiz bilde, demnach je nach der Beschaffenheit der Bahn von Fall zu Fall die Entscheidung des Bundes, ob der unentgeltliche Transport im Sinne von Art. 8 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 auch für fahrende Postbüreaux stattzufinden habe, vorbehalten bleiben soll.

Für die unentgeltliche Beförderung von Brief- und Fahrpostsendungen und des dazu gehörenden Kondukteurs kann die in Rede stehende Bahn immerhin dienen, da die obere Ausmündung derselben sich zunächst dem Posthause in Lausanne befindet, und zwischen demselben und dem Bahnhofe sehr häufige Transporte unterhalten werden müssen.

Was oben über die fahrenden Postbüreaux gesagt wurde, hat seine Geltung im Weitern auch für die Frage, ob die als Entschädigung für den regelmäßigen Reisendentransport dienende Konzessionsgebühr in gleicher Weise wie dies bisher in den bezüglichen Bundesbeschlüssen geschah, vorbehalten sei. Im vorliegenden Falle hätte der Vorbehalt einer derartigen Konzessionsgebühr wohl keine Begründung, da diese Strecke mit dem Personentransport der Posten nicht in Konkurrenz tritt. Hingegen lassen sich bei weiterer Ausdehnung des Systems pneumatischer Eisenbahnen sehr leicht Fälle denken, wo die gesetzlich geforderte Konzessionsgebühr an die Posten für den Personentransport ihre volle Berechtigung hätte. Es ist demnach wichtig, auch für diese Frage auf die Zukunft die Entscheidung der Bundesbehörde ganz offen zu behalten.“

Gestützt auf diese Auseinandersetzung beehren wir uns, Ihnen nachfolgenden Beschlusentwurf zur Annahme zu empfehlen:

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Waadt dem Herrn C. Bergeron, Ingenieur und Betriebsdirektor der westschweizerischen Eisenbahnen, erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer pneumatischen oder atmosphärischen Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhof in Lausanne und dem Plaz St. François daselbst, vom 25. Januar 1866;  
eines Berichtes und Antrages des schweiz. Bundesrathes vom 14. Februar 1866;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,  
beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung erteilt:

Art. 1. Die Unternehmung der pneumatischen Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhof und dem Platz St. François in Lausanne ist verpflichtet, die Postsendungen, so wie den dazu gehörenden Kondukteur unentgeltlich zu transportiren. Sie wird der Entrichtung einer Postkonzessionsgebühr enthoben.

Art. 2. Bezüglich des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten die im Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 4. August 1853 betreffend die Eisenbahn von Genf nach Morges enthaltenen Bestimmungen und Termine.

Art. 3. Binnen Jahresfrist, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten dieser Eisenbahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es soll das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, sowie dasjenige betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Dagegen ist die Verordnung des Bundesrathes über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 auf diese Eisenbahn nicht anwendbar.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

---

Bern, den 14. Februar 1866.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**J. M. Anüfel.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schick.**

---

## D e k r e t

des

Großen Rathes des Kantons Waadt, betreffend eine pneumatische Eisenbahn.

(Vom 25. Januar 1866.)

---

Der Große Rath des Kantons Waadt,

nach Einsicht eines Dekretsentwurfes des Staatsrathes ;

nach Einsicht des Gesuches des Herrn Karl Bergeron, Ingenieur und Betriebsdirektor der westschweizerischen Eisenbahnen, um Ermächtigung zum Bau und Betrieb einer pneumatischen oder atmosphärischen Eisenbahn in unterirdischer Anlage mittelst eine schiefen Ebene, auf eigene Kosten und Gefahr, zwischen dem Personenbahnhof und dem Plage St. François in Lausanne,

b e s c h l i e ß t :

Art. 1. Es wird dem Herrn Karl Bergeron, Ingenieur in Lausanne und Betriebsdirektor der westschweizerischen Eisenbahnen, die Bewilligung ertheilt; zwischen dem Personenbahnhofs und dem Plage St. François in Lausanne eine pneumatische oder atmosphärische Eisenbahn mittelst einer schiefen Ebene und in röhrenförmiger unterirdischer Anlage zu erbauen, nach Maßgabe der Vorschriften und Bedingungen des dem gegenwärtigen Dekrete angegeschlossenen Bedingnißheftes.

Art. 2. Die Eisenbahn, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, wird als ein Werk von öffentlichem Nutzen erklärt.

Der Konzessionär erhält in Folge dessen die Befugniß, auf dem Wege der gerichtlichen Expropriation sich in den Besitz des zur Erstellung der projektirten Bahn und aller accessorischen Vorrichtungen nöthigen Grund und Bodens zu setzen, und zwar gemäß den vom Staatsrathe zu genehmigenden Plänen.



Art. 3. Der Staatsrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekretes beauftragt.

Begeben unter dem großen Staatsiegel in Lausanne, den 25. Januar 1866.

Der Präsident des Großen Rathes :

**Karl Baud.**

(L. S.)

Der Sekretär :

**Ludwig Jaccard.**

---

## Bedingnißheft

für

die Konzession einer pneumatischen oder atmosphärischen Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhofe und dem Plage St. François in Lausanne, seitens des Kantons Waadt zu Gunsten des Herrn Karl Bergeron, Ingenieur und Betriebsdirektor der westschweizerischen Eisenbahnen.

---

### Art. 1.

Dem Hrn. Karl Bergeron wird die Bewilligung ertheilt, auf seine Kosten und Gefahr eine Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhofe und dem Plage St. François in Lausanne mittelst einer durch eine Röhre gebildeten schiefen Ebene anzulegen und zu betreiben.

### Art. 2.

Das Hinaufsteigen der Wagen auf der schiefen Ebene wird in einer unterirdischen Röhre mittelst komprimirter Luft bewirkt, die auf die volle

Fläche der hintern Wagenwand drückt. Die Druckwände der Wagen müssen sich dem Querprofile des Röhrenganges möglichst voll anschließen.

#### Art. 3.

Vor dem Beginne der Bauarbeiten sind die Pläne der Bahn selber sowohl als des Bewegungsapparates der Genehmigung des Staatsrathes zu unterbreiten.

Nach Genehmigung dieser Pläne wird ein Doppel derselben in den Archiven des Baudepartements niedergelegt, und es darf ohne Einwilligung des Staatsrathes keine Abänderung derselben vorgenommen werden.

#### Art. 4.

Die Arbeiten sind genau nach den Plänen auszuführen, unter der Kontrolle und Oberaufsicht des Staatsrathes.

#### Art. 5.

Während des Baues der Bahn hat der Konzeßionär dafür zu sorgen und die nothwendigen Maßregeln zu treffen, daß der Verkehr auf den übrigen Straßen und Zugängen in keiner Weise gehemmt werde, und daß keine Grundstücke oder Gebäude, die nicht bleibend oder vorübergehend für die Bahn in Anspruch genommen werden, irgendwie Schaden leiden. Es liegt ihm ferner ob, alle diejenigen Maßnahmen zu treffen, die der Staatsrath im Interesse der öffentlichen Sicherheit vorzuschreiben für nothwendig erachtet, und er ist auch für den Schaden haftbar, der in Folge dieser Arbeiten entstehen könnte.

#### Art. 6.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Interesse, welche beim Baue der Eisenbahn zum Vorschein kommen könnten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

#### Art. 7.

Als Arbeiter bei den Erd- und Felsarbeiten sind Schweizerbürger zu verwenden.

#### Art. 8.

Nach Vollendung der Arbeiten hat der Konzeßionär auf seine Kosten innerhalb einer vom Staatsrath zu bestimmenden Zeitfrist eine kontraktliche Vermarkung desjenigen Grundeigenthums vorzunehmen, das für die Bahn und deren Zugehör angekauft werden mußte, und darüber einen vollständigen Catasterplan auszufertigen, nebst einem Verzeichniß der ausgeführten Bauanlagen. Ein Doppel derselben soll in den Staatsarchiven deponirt werden.

## Art. 9.

Der Betrieb der Bahn kann erst nach Genehmigung der Bauarbeiten seitens des Staatsrathes und auf seine Bewilligung hin beginnen.

## Art. 10.

Die Bahn nebst Zugehör ist durch den Konzeßionär stets in gutem, vollkommene Sicherheit bietenden Zustande zu unterhalten.

Der Staatsrath ist befugt, zu jeder Zeit den Zustand der Bahn und der dazu gehörenden Bauten untersuchen zu lassen und diejenigen Maßregeln vorzuschreiben, welche die Erhaltung der Bahn und die öffentliche Sicherheit erheischen sollten. Im Falle der Nichtausführung oder faumfelliger Vollziehung der vorgeschriebenen Maßnahmen werden dieselben auf Kosten des Konzeßionärs vollzogen.

## Art. 11.

Dem Konzeßionär wird das Recht ertheilt, für die Beförderung der Reisenden und den Transport der Waaren folgende Gebühren zu erheben:

- 1) 30 Rappen für die Reisenden erster Klasse;  
     15       "       "       "       "       zweiter "  
 im Laufe des ersten Jahres nach der Betriebseröffnung.
- 2) 20 Rappen von jedem Reisenden erster Klasse;  
     10       "       "       "       "       zweiter "  
 während des zweiten Jahres nach der Betriebseröffnung und bis zum Erlöschen der Konzeßion.
- 3) 20 Rappen von jedem Gepäc oder Postcollo, insofern dieselben weniger als 60 Pfund wiegen, und 30 Rappen, wenn sie schwerer sind.
- 4) 10 Rappen per Zentner oder per Bruchtheil eines Zentners für den Transport jeder Waare, ohne Rücksicht auf Klasse oder Gattung.

Das Minimum der Tage für jede Expedition ist auf 20 Rappen bestimmt.

Im Uebrigen sind auf diese Tarife anwendbar: die Art. 37 und 39 des Bedingnißheftes der an die Gesellschaft der Westbahn ertheilten Konzeßion der Eisenbahn von Morsee nach Genf vom 10. März 1853.

## Art. 12.

Das allgemeine und besondere Recht der Beaufsichtigung des Betriebes der Bahn ist dem Staatsrath vorbehalten. Dem mit dieser Aufsicht betrauten Spezialagenten steht in jedem Zuge ein Freiplatz offen.

## Art. 13.

Die innere Polizei der Bahn und ihrer Dependenzen ist Sache des Konzessionärs, dessen Beamte hiefür ins Handgelübd genommen werden sollen.

Diese Beamten sind vorzugsweise unter den Kantonsangehörigen auszuwählen. Der Staatsrath ist befugt, die Zurechtweisung und nöthigenfalls die Entlassung derjenigen, die in ihrer Amtsausübung zu begründeten Klagen Veranlassung gegeben haben, zu verlangen.

## Art. 14.

Die Eisenbahn mit schiefer Ebene und Röhrengang, die vom Personenbahnhofe zum Plage St. François in Lausanne angelegt werden soll, wird als ein Werk von öffentlichem Nutzen erklärt.

Der Konzessionär ist in Folge dessen befugt, auf dem Wege der gerichtlichen Expropriation die zur Anlage der Bahn und ihrer Dependenzen nöthigen Grundstücke und übrigen Immobilienrechte zu erwerben.

## Art. 15.

Wenn in Folge gerichtlicher Schätzung die für die Landentschädigungen zu bezahlenden Summen die Ziffer überschreiten würden, welche in dem Akt, der sich zur Zeit der Unterzeichnung des gegenwärtigen Bedingnißheftes in Händen des Staatsrathes befindet, vorgesehen ist, so steht es dem Konzessionär frei, auf seine Konzession sowohl als auf die Uebernahme des betreffenden Grund und Bodens zu verzichten; er wird dadurch jeder Verbindlichkeit, die für ihn aus der Expropriation entstehen könnte, enthoben, mit Ausnahme jedoch der Schätzungs- und Gerichtskosten, die ihm überbunden bleiben.

## Art. 16.

Die Konzession fällt von Rechtes wegen dahin, wenn inner Jahresfrist nach deren Ratifikation, der Konzessionär nicht wirklich die Arbeiten unternommen hat, zu deren Ausführung er sich verpflichtete; und ebenso, wenn die Eisenbahn nicht binnen achtzehn Monaten nach der Bodenwerbung vollendet und dem Betriebe übergeben sein wird.

## Art. 17.

Wenn jedoch die Arbeiten der neuen Zufahrtsstraße zum Bahnhofe und zum Plage St. François etwelsche Abänderungen in den Plänen der Röhrenbahn nothwendig machen oder deren Anlage verzögern sollten, so wird die im vorhergehenden Artikel vorgesehene Zeitfrist um die volle Dauer der Unterbrechung verlängert.

## Art. 18.

Zur Sicherung der dem Konzessionär aus dem Bedingnißheft erwachsenden Verbindlichkeiten, hat derselbe eine Bürgschaft von Fr. 15,000 in die Staatskasse zu deponiren, und zwar inner der Frist eines Monats nach der Promulgation des Konzessionsdekretes.

Diese Summe wird dem Konzessionär oder dessen Rechtsnachfolgern sammt einem jährlichen Zins von 4 % zurückerstattet: im Falle der Nicht-ratifikation der Konzession von Seite der Bundesversammlung; im Falle des Eintretens der im Art. 15 vorgesehenen Umstände; und endlich bei der Genehmigung der Arbeiten. Der Bürgschaftsbetrag fällt jedoch dem Staate anheim, wenn der Konzessionär die Bedingungen des gegenwärtigen Pflichtenheftes nicht erfüllt.

## Art. 19.

Dem Kanton Waadt stehen übrigens mit Bezug auf die Anlage und den Betrieb dieser Eisenbahn die nämlichen Rechte zu, die demselben durch Konzessionsakt vom 10. März 1856 betreffend die Westbahngesellschaft vorbehalten worden sind. Er kann gegenüber der pneumatischen Eisenbahn das Rückkaufsrecht geltend machen, welches ihm durch das Dekret vom 10. Juni 1853 für die Eisenbahn von Morsee nach Genf eingeräumt ist, in den Zeitfristen und unter den Bedingungen, wie solche in Art. 17 dieses Dekretes festgesetzt sind.

## Art. 20.

Die gegenwärtige Konzession erlischt zu gleicher Zeit und unter den gleichen Bedingungen, wie diejenige, die der schweizerischen Westbahngesellschaft durch Dekret vom 10. Juni 1853 für die Eisenbahn von Morsee nach Genf erteilt worden ist.

## Art. 21.

Für die Erfüllung des gegenwärtigen Bedingnißheftes und der aus der Konzession erwachsenden Verbindlichkeiten nimmt Hr. Karl Bergeron Domizil in Lausanne und unterwirft sich der Gerichtsbarkeit der kompetenten waadtländischen Gerichte.

## Art. 22.

Das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft, so wie dasjenige vom 1. Mai 1850, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privateigenthum, sind auch auf die Eisenbahn, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, anwendbar.

Mit Rücksicht jedoch auf den hier anzuwendenden besondern Motor wird diese Bahn den Bestimmungen der Verordnung vom 9. August 1854, die technische Einheit im Eisenbahnwesen betreffend, nicht unterworfen.

## Schlußartikel.

Die vorliegende Konzession tritt erst in Kraft, nachdem sie vom Großen Rathe des Kantons Waadt und von der Schweiz. Bundesversammlung wird genehmigt worden sein.

So beschloffen und unterzeichnet in Lausanne, den 8. Dezember 1865.

Der Vorstand des Baudepartements:

**J. Berney.**

Ich nehme das obige Bedingnißheft an.

Lausanne, den 8. Dezember 1865.

**Ch. Bergeron.**

Der Staatsrath des Kantons Waadt genehmigt das vorstehende Bedingnißheft.

Lausanne, den 9. Dezember 1865.

Der Präsident:

**Joly.**

(L. S.)

Der Kanzler:

**Carey.**

## Bundesrathsbeschluss

in

Sachen der Standeskommission des Kantons Glarus, betreffend das Rückfallsrecht im Konkurse des Banquier J. M. Schindler in Glarus.

(Vom 29. Dezember 1865.)

---

### Der schweizerische Bundesrath hat

in Sachen der Standeskommission des Kantons Glarus, betreffend das Rückfallsrecht im Konkurse des Banquier J. M. Schindler in Glarus;

nach angehörtem Berichte des Justiz- und Polizeidepartements, und nach Einsicht der Akten, woraus sich ergeben:

1) Herr J. G. Körner, Inhaber eines Bank- und Wechselgeschäftes am Limmat-Quai in Zürich, übermachte dem Banquier-Hause J. M. Schindler in Glarus, vom 23. Dezember 1863 bis 9. Januar 1864, verschiedene Wechsel und Anweisungen, sowie Glarner Banknoten, Alles im Betrage von Fr. 3656. 88, zum Inkasso, und erhielt dagegen von diesem an Zahlungen die Summe von Fr. 2333. 93. — Das Haus Schindler gerieth dann am 18. Januar 1864 in Konkurs. Es schloß somit der Conto-Corrent über jenen Verkehr mit einem Soll des Hauses Schindler von Franken 3656. 88 und mit einem Haben desselben von Fr. 2333. 93.

**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Konzession für die Erstellung einer pneumatischen Eisenbahn zwischen dem Personenbahnhof von Lausanne und dem Plaze St. François daselbst. (Vom 14 Februar 1866.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.03.1866
Date	
Data	
Seite	195-209
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 039

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.