

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Normalspurbahn von Orbe nach Baulmes.

(Vom 7. Dezember 1899.)

Tit.

Die Herren Delure, Gemeindevorsteher in Orbe, und Deriaz, Notar in Orbe, handelnd namens eines Initiativkomitees, reichten unterm 30. November 1898 das Konzessionsgesuch für eine elektrische Normalspurbahn von Orbe nach Baulmes ein.

Als Zweck dieser projektierten Bahn wird im allgemeinen Bericht bezeichnet, die drei großen Ortschaften Baulmes, Rances und Valleyres zu bedienen und sie mit dem Bezirkshauptort Orbe und weiter mit dem ganzen Netz der Jura-Simplon-Bahn in direkte Verbindung zu bringen. Der Betrieb soll mittelst Elektrizität erfolgen, wozu die Kraft entweder von der Anlage in Orbe oder von derjenigen in Montcherand werde bezogen werden.

Laut dem technischen Bericht soll die Bahn ihren Anfang in der Station Orbe der elektrischen Normalbahn Chavornay-Orbe nehmen, also die Fortsetzung dieser letztern bilden. Von hier ziehe sie sich nach Norden, überschreite die Straße Orbe-Yverdon und gelange, immer am östlichen Abhang der Hügelreihe sich haltend, oberhalb Valleyres zur Station gleichen Namens, um darauf, sich ein wenig nach Nordosten wendend, das untere Ende von Rances zu erreichen, unter größtmöglicher Verminderung der Steigung. Von Rances aus nehme die Bahn wieder auf eine Länge

von $1\frac{1}{2}$ Kilometern die nördliche Richtung an, wende sich dann nach Westen und hierauf wieder nach Norden, um in der Station Baulmes der Yverdon-Ste. Croix-Bahn auszumünden.

Die ganze Länge der Bahn betrage 9150 Meter, der Minimalradius 200 Meter, die Maximalsteigung 4 ‰. Der Oberbau werde nach den Normalien der Jura-Simplon-Bahn erstellt, mit der Ausnahme, daß die Schienen etwas leichter gehalten werden. Zur Verwendung sollen Holz- oder Eisenschwellen kommen, je nachdem sich das eine oder das andere für die ziemlich starken Rampen als vorteilhafter erweise.

Die Zuführung der elektrischen Kraft erfolge oberirdisch, mit Rückleitung durch die Schienen.

An Rollmaterial sei die doppelte Quantität desjenigen der Bahn Orbe-Chavornay in Aussicht genommen, was genügen werde, da ja die Güterwagen der Normalbahnen bis Baulmes zirkulieren können.

Die Anzahl der in jeder Richtung täglich verkehrenden Züge werde mindestens drei betragen. Es ist in Aussicht genommen, wenigstens für die Ausführung des Betriebes mit der Orbe-Chavornay-Bahn zu fusionieren.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Landerwerb	Fr. 160,000
2. Unterbau und Kunstbau	„ 207,000
3. Oberbau	„ 250,000
4. Hochbauten	„ 50,000
5. Elektrische Leitung	„ 40,000
6. Rollmaterial	„ 84,000
7. Bauzinsen und Vorstudien	„ 48,000
8. Unvorhergesehenes	„ 61,000

Total Fr. 900,000

Der Staatsrat des Kantons Waadt unterstützt das Konzessionsgesuch laut Schreiben vom 7. Oktober 1899.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 24. November statt, bei welchem Anlasse die Konzessionsbewerber ihre Vorlagen durch ein Finanzierungsvorprojekt ergänzten, wonach der Kostenvoranschlag durch Beifügung eines Postens von Fr. 100,000 für Unvorhergesehenes auf Fr. 1,000,000 erhöht wird. Dieser Betrag soll folgendermaßen aufgebracht werden:

a. Subvention des Kantons Waadt, 9 Kilometer à Fr. 40,000	Fr.	360,000
b. Subventionen von Gemeinden und Privaten	"	340,000
c. Aktienkapital	"	150,000
d. Obligationenkapital	"	150,000
Total	Fr.	<u>1,000,000</u>

Die Einnahmen werden veranschlagt wie folgt:

a. Personenverkehr	Fr.	47,385
b. Güterverkehr	"	72,900
Zusammen	Fr.	120,285
wovon $\frac{1}{5}$ abziehen sei mit	"	<u>24,057</u>
so daß verbleiben	Fr.	<u>96,228</u>

Die Ausgaben setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

a. Allgemeine Verwaltung	Fr.	3,000
b. Unterhalt und Bewachung der Bahn	"	8,100
c. Betriebsdienst	"	13,100
d. Zugsdienst und Unterhalt des Rollmaterials	"	10,500
e. Verschiedenes	"	3,000
Total	Fr.	<u>37,700</u>

Hierzu kommen:

Verzinsung des Obligationenkapitals à $4\frac{1}{2}\%$	"	6,750
Amortisation des Obligationenkapitals à 1%	"	<u>1,500</u>

so daß sich die Gesamtausgaben belaufen auf Fr. 45,950

Ziehe man diesen Betrag vom Einnahmentotal von " 96,228

ab, so verbleibe ein Einnahmenüberschuß von Fr. 50,278
welcher zur Verwendung gelange wie folgt:

1. Einlage in den Reservefonds	Fr.	3,000
2. Einlage in den Erneuerungsfonds	"	18,700
3. Aktiendividende à 4%	"	6,000
4. Sitzungsgelder und Einlage in die Hilfskasse	"	1,500
5. Gewinn- und Verlustconto	"	1,500
6. Nettogewinn	"	<u>19,528</u>
Total	Fr.	<u>50,278</u>

Der Beschlußentwurf, welcher die Zustimmung sämtlicher Interessenten fand, schließt sich der Konzession für die elektrische Normalspurbahn Orbe-Chavornay an, zu welcher letzterer die projektierte Linie eine Fortsetzung bilden soll. Infolgedessen, und da eine Fusion der beiden Unternehmungen beabsichtigt wird, soll die Konzession (Art. 2) mit derjenigen für Orbe-Chavornay ablaufen. Aus dem gleichen Grunde wird die Gesellschaft von der Pflicht zum Transport lebender Tiere (Art. 12) entbunden, und soll das Minimum der Transporttaxe (Art. 18, letztes Alinea) nicht auf 40, sondern 30 Rappen angesetzt werden können. Es herrscht somit Übereinstimmung mit der Konzession für die Bahn Orbe-Chavornay.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer elektrischen Normalspurbahn von Orbe  
nach Baulmes.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Franz Delure, Gemeindevorsteher in Orbe, und Mithafe, vom 30. November 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Dezember 1899,

beschließt:

Den Herren François Delure, Gemeindevorsteher in Orbe, Gustave Deriaz, Notar in Orbe, Juste Deriaz, Gemeindevorsteher in Baulmes, Samuel Chevallier, Gemeindevorsteher in Valleyres, und Auguste Cand, Gemeindevorsteher in Rances, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Normalspurbahn von Orbe nach Baulmes unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom 10. Oktober 1890 an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Orbe.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilómeter der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5 Rappen, die niedrigste nicht über  $2\frac{1}{2}$  Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 30 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder

dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Normalspurbahn von Orbe nach Baulmes. (Vom 7. Dezember 1899.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1899             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 5                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 50               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 13.12.1899       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 924-934          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 019 011       |

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.