Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn von Nyon nach St. Cergue.

(Vom 16. Dezember 1897.)

Tit.

Am 31. Juli dieses Jahres reichte Herr Friedrich Bercioux, Architekt und Gutsbesitzer in St. Cergue, ein Konzessionsgesuch ein für eine schmalspurige Straßenbahn von Nyon über Trélex und Gingins nach St. Cergue.

Da den Mitgliedern der eidgenössischen Räte mit der Übersichtskarte ein Abzug des Konzessionsgesuches selbst übermittelt wird, so nehmen wir davon Umgang, auf dessen Begründung aus den Verkehrsverhältnissen der Gegend hier des nähern einzutreten, und verweisen einfach auf dasselbe.

Dem beigegebenen technischen Berichte entnehmen wir, daß die projektierte Straßenbahn beim Niveauübergang der Straße Nyon-St. Cergue über die Jura-Simplon-Bahn-Linie in der Nähe der Station Nyon (Cote 409) ihren Anfang nimmt, der genannten Kantonsstraße bis Trélex folgt, wo die Station zwischen den Straßen Trélex-Gingins und Trélex-St. Cergue vorgesehen ist, benützt weiter die erstere Straße bis gegen Gingins, das ebenfalls eine Station erhält, verläßt dann auf eine kurze Strecke die Straße, um diese hernach wieder bis zum Dorfe St. Cergue (Cote 1043) zu benutzen, wo die Endstation gegenüber der Post in Aussicht genommen ist. Das Profil der Straße eigne sich zur Anlage einer Lokalbahn; an verschiedenen Stellen werde eine geringfügige Verbreiterung und bei einzelnen zu engen Kehren der Bergstrecke ein Abgehen von der

Straße behufs Vergrößerung der Kurven notwendig werden. Außer den erwähnten Stationen ist noch eine Haltestelle vorgesehen bei der Vereinigung der Straßen Trélex-St. Cergue und Gingins-St. Cergue.

Die Länge der Linie, welche in eine Thalstrecke (Nyon-Gingins) und eine Bergstrecke (Gingins-St. Cergue) zerfällt, beträgt 15,500 km., die zu überwindende Niveaudifferenz zwischen Anfangs- und Endstation 634 m. und die Maximalsteigung 70 °/₀₀. Als kleinster Kurvenhalbmesser ist ein solcher von 25 m., bezw. 20 m. in den Ortschaften vorgesehen, und die Spurweite soll 80 cm., eventuell 1 m. betragen. Es wird anläßlich der Plangenehmigung zu prüfen und zu entscheiden sein, ob in Abweichung von der bestehenden Praxis erstere Spurweite gestattet werden kann. In der Konzession mag, wie auch in andern Fällen, die Frage offen gelassen werden, indem die Linie in Art. 8 allgemein als „schmalspurig“ bezeichnet wird. Kunstbauten werden nur wenige und ohne Bedeutung erforderlich sein. Als Oberbau sind im allgemeinen Vignolschienen, in den Ortschaften und bei Straßenüberkreuzungen Rillenschienen oder dann Leitschienen, mit hölzernen Querschwellen, vorgesehen.

Es ist Betrieb mittelst Dampfes, Elektricität oder nach einem andern sich eignenden System in Aussicht genommen, und es sollen auf jeden Fall specielle, den besondern hier vorliegenden Anforderungen entsprechende Motoren zur Verwendung kommen. Der Betrieb soll möglichst ökonomisch gestaltet werden, nach Art der Tramways, mit fakultativen Halten auch außerhalb der Stationen, Billetausgabe im Zug etc. Jedoch ist auch Güterdienst in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag sieht vor für:

1. Organisations- und Verwaltungskosten		Fr.	30,000
2. Projektstudien		„	20,000
3. Bauzinsen		„	15,000
4. Landerwerbung		„	20,000
5. Bahnbau:			
a. Unterbau	Fr. 120,000		
b. Oberbau	„ 270,000		
c. Mechanische Einrichtungen etc.	„ 20,000		
d. Telephon	„ 3,000		
e. Hochbauten	„ 30,000		
		„	443,000
	Übertrag	Fr.	528,000

	Übertrag	Fr. 528,000
6. Rollmaterial	„	190,000
7. Mobiliar und Gerätschaften	„	15,000
8. Unvorhergesehenes	„	17,000
	Total	Fr. 750,000

oder ungefähr Fr. 48,400 per Kilometer.

Die jährlichen Betriebseinnahmen werden veranschlagt wie folgt:

7 km. Thalstrecke à Fr. 8000		Fr. 56,000
9 „ Bergstrecke „ „ 3500		„ 31,500
	Total	Fr. 87,500

Und die Betriebsausgaben:

15,3 km. à Fr. 4000	Fr. 61,200		
9 „ „ „ 1000 Bergzuschlag .	„ 9,000		
		„	70,200
was einen Überschuß ergiebt von			Fr. 17,300

Der Staatsrat des Kantons Waadt erhob gegen die Konzessionserteilung keine Einwendung, und auch die Frage der Straßenbenutzung ist, wie aus den von ihm übermittelten, in Art. 26 der Konzession näher bezeichneten Akten hervorgeht, mit den kantonalen und lokalen Behörden in abschließlicher Weise geordnet.

Am 8. Oktober d. J. fanden die konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen der Petent, auf Anraten des Departements, sein Begehren in einigen Beziehungen etwas modifizierte, indem er sich u. a. entschloß, zunächst nur eine Wagenklasse einzuführen und auf den Viehtransport, als mit dem vorgesehenen Betriebssystem nicht gut vereinbar, zu verzichten. Der unten folgende Konzessionsentwurf fand dabei allseitige Zustimmung.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben dem Konzessionsgesuche zu entsprechen, und sehen uns in betreff der einzelnen Bestimmungen, die sich ganz an diejenigen, welche für die gleichartigen Unternehmungen Rolle-Gimel und Aubonne-Gimel aufgestellt wurden, anlehnen, nur zu wenigen Bemerkungen veranlaßt.

In Art. 15 ist dem Wunsche des Petenten, eventuell, im Falle des Bedürfnisses, auch eine zweite Wagenklasse einführen zu können, durch eine entsprechende Redaktion Rechnung getragen.

Die Taxen erscheinen in Anbetracht der hier vorliegenden Verhältnisse und im Vergleich zu den an ähnliche Unternehmungen bewilligten nicht zu hoch. Der Petent hatte zunächst noch eine

Erhöhung der Gütertaxen verlangt, aber auf den Vorhalt der in andern Fällen eingehaltenen Grenzen sich mit den vom Departement vorgeschlagenen Ansätzen einverstanden erklärt.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung unterbreiten, benutzen wir auch diesen Anlaß zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Straßenbahn von Nyon nach St. Cergue.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Friedrich Bercioux, Architekt in St. Cergue, vom 31. Juli 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1897,

beschließt:

Dem Herrn Friedrich Bercioux, Architekt und Gutsbesitzer in St. Cergue, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn von Nyon über Trélex und Gingins nach St. Cergue 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Cergue.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern 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 einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn 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 Straßenbahn wird schmalspurig und eingeleisig erstellt, mit Ausnahme der Ausweichstellen, welche zweispurig gebaut werden. Der Betrieb erfolgt mittelst Dampfes oder Elektricität.

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 nötigenfalls entlassen werden.

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

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens fünfmal und im Winter wenigstens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

auf der Strecke Nyon-Gingins 10 Rappen,
auf der Strecke Gingins-St. Cergue für die Bergfahrt 25 Rappen,
auf der Strecke Gingins-St. Cergue für die Thalfahrt 15 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse wird der Bundesrat dafür die Taxen festsetzen.

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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann auf der Strecke Nyon-Gingins eine Taxe von höchstens 10 Rappen und auf der Strecke Gingins-St. Cergue von höchstens 20 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 Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen 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 auf der Strecke Gingins-St. Cergue die höchste nicht über 10 Rappen, die niedrigste nicht über 5 Rappen, auf der Strecke Nyon-Gingins die höchste nicht über 6 Rappen, die niedrigste nicht über 3 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 deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 3 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 40 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 niedrigern 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 drei Jahre nacheinander einen sechs 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 Tarifansätze 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 Bundesgesetze 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. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Straßenbahn gelten die Bestimmungen der zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten des Kantons Waadt und Herrn F. Bercioux am 8. September 1897 abgeschlossenen, durch Beschluß des Großen Rates vom 14. September 1897 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Übereinkommen zwischen den Gemeinden Trélex, Gingins und St. Cergue und dem genannten Konzessionär, vom Monat September 1897, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. 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 jederzeit 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs 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. 28. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn von Nyon nach St. Cergue. (Vom 16. Dezember 1897.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1897
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	52
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	22.12.1897
Seite Page Pagina	1345-1355
Ref. No	10 018 125

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.