

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues.

(Vom 14. Mai 1912.)

Tit.

Am 27. Januar 1908 stellte ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren E. Glardon, Grossrat und Syndic in Vallorbe, Leresche, Syndic in Ballaigues, und Mithaften das Gesuch um Erteilung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues.

Wie der dem Gesuche beigefügte allgemeine Bericht angibt, besteht die Linie aus zwei Strecken, von denen jede besonders erstellt werden kann, nämlich:

1. die Strecke Le Day-Vallorbe-Station Vallorbe, die bei der Station Le Day der schweizerischen Bundesbahnen beginnt und bei der Station Vallorbe der schweizerischen Bundesbahnen endigt;
2. die Strecke Vallorbe-Ballaigues, die in Vallorbe von der ersten Strecke abzweigt und in Ballaigues endigt.

Die Eisenbahn wird einem dreifachen Zwecke dienen, indem sie bestimmt ist:

1. die Ortschaft Vallorbe (3500 Einwohner) mit der gleichnamigen Station der schweizerischen Bundesbahnen zu verbinden, deren gegenwärtige Zufahrtsstrassen und -wege sehr beschwerlich sind;

2. die Station Le Day mit Vallorbe zu verbinden und die an der Linie und ihrem Endpunkte gelegenen industriellen Etablissements und Wohngebäude zu bedienen. Dieser Strecke wird ausserdem eine ganz besondere Bedeutung zukommen für den Personen- und namentlich für den Güterverkehr zwischen der Station Le Day und dem Mittelpunkt von Vallorbe;
3. die Verbindung zwischen Ballaigues und der Station der schweizerischen Bundesbahnen und Vallorbe herzustellen, zwei wichtige Etablissements, die Hammerwerke von Creux und die Fabriken von Eterpoz, zu bedienen und ferner die von Jougne herkommenden oder sich dorthin begebenden Reisenden aufzunehmen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Linie: Station Le Day-Station Vallorbe 3400 m,
Vallorbe-Ballaigues 5250 m, total 8650 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 70 ‰.

Die Maximalsteigung der Auffahrt zur Station Vallorbe soll dem vorgelegten neuen Längenprofil gemäss auf 62 ‰ herabgesetzt werden.

Höhenquoten: Le Day 795, Orbe-Brücke 757,
Station Vallorbe 810, Ballaigues 870 m ü. M.

Minimalradius: 25 m.

Güterverkehr: vorgesehen.

Betriebssystem: Elektrizität. Luftleitung mit Stromrückleitung durch die Schienen. Der nötige Strom wird, wenn immer möglich, von einer der bestehenden hydroelektrischen Unternehmungen bezogen werden.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

Für die Strassenbahnstrecke:

Eisenbahn, Erstellung des Geleises, feste und elektrische Anlagen per km	Fr. 55,000
Rollmaterial per km	„ 18,000
Mobiliar und Verschiedenes	„ 2,000

Fr. 72,000.

oder per km rund Fr. 75,000.

Für diejenigen Teilstücke, deren Geleise sich auf eigenem Bahnkörper befindet, müssen die Kosten auf Fr. 120,000 per km

veranschlagt werden, so dass der Kostenvoranschlag sich wie folgt gestaltet:

8214 m Strassenbahn à Fr. 75,000	Fr. 616,050
436 m auf eigenem Bahnkörper à Fr. 120,000	„ 52,320
	Fr. 668,370

oder rund Fr. 700,000 oder Fr. 81,000 per km.

In seinen Vernehmlassungen vom 14. April und 14. Juli 1908 hat sich der Staatsrat des Kantons Waadt mit einigen Vorbehalten, die von den Beteiligten angenommen worden sind, zugunsten der Konzessionserteilung ausgesprochen.

Für die Benutzung der öffentlichen Strassen zum Zwecke des Baues und Betriebes der Linie gelten die Bestimmungen des waadtländischen Gesetzes vom 27. November 1900, das Dekret des Grossen Rates des Kantons Waadt vom 18. Mai 1911, wodurch der Vertrag vom 19./21. November 1910 betreffend die Benutzung der Kantonsstrassen bestätigt wird, der genannte Vertrag, das Pflichtenheft des Staates und die Verträge mit den Gemeinden, insoweit diese Bestimmungen mit dem Inhalt der Konzession und den eidgenössischen Gesetzen nicht in Widerspruch stehen.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 19. April 1912 stattfanden, wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf mit einigen Abänderungen angenommen. Die wichtigste dieser Änderungen betrifft die Aufnahme einer Bestimmung, wonach die Konzessionsbewerber berechtigt sind, die Linie in zwei Teilstrecken, nämlich Vallorbe-Ballaigues und Le Day-Vallorbe, zu erstellen.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues und benützen den Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Mai 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, Le Day-Vallorbe-Ballaigues, vom 27. Januar und 19. März 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1912,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die H. H. E. Glardon, Grossrat und Syndic in Vallorbe, Leresche, Syndic in Ballaigues, Alfred Glardon, Grossrat, Grobéty, Grossrat, Martignier, Grossrat, Matthey, Grossrat und Blanchod, Grossrat, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Art. 5. Die Konzessionäre sind berechtigt, die Linie in zwei Teilstrecken zu erstellen, nämlich:

1. Vallorbe—Ballaigues,
2. Le Day-Vallorbe.

Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Teilstrecke nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Genehmigung der Pläne für die erste Teilstrecke ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Strecke zu beginnen.

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

Die Fristen für die Vollendung der zweiten Teilstrecke werden vom Bundesrat festgesetzt.

Die Nichteinhaltung der in den beiden vorhergehenden Artikeln (5 und 6) bestimmten Fristen hat das Erlöschen der Konzession nur für diejenige Teilstrecke zur Folge, auf die sich die Fristen beziehen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Gesetzes des Kantons Waadt vom 27. November 1900, des Dekrets des Grossen Rates vom 18. Mai 1911, durch das der Vertrag vom 19. bis 21. November 1910 betreffend die Benützung der Kantonsstrassen bestätigt wird, ferner die Vorschriften dieses Vertrages, des Pflichtenheftes des Staates und der Verträge mit den Gemeinden, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, mit der Bewilligung des Bundesrates eine weitere Wagenklasse einzuführen.

Art. 15. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

für die Teilstrecke Le Day—Vallorbe 10 Rappen
und für die Teilstrecke Vallorbe—Ballaigues 15 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung einer höhern Klasse werden die Taxen mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist befugt, diese Altersgrenze von 10 Jahren zu erhöhen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 7 Rappen und deren niedrigste nicht über $3\frac{1}{2}$ 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100% des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens $3\frac{1}{2}$ Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für

den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung 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. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan 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. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert

des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Le Day nach Vallorbe und Ballaigues. (Vom 14. Mai 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	322
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.05.1912
Date	
Data	
Seite	344-354
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 611

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.