

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon.

(Vom 5. Dezember 1898.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 16. Februar 1898 stellte Herr A. Cottier, Geometer in Lausanne, namens der Gesellschaft Genoud & Cie. in Bulle das Gesuch um Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne über Châlet-à-Gobet einerseits und über Savigny anderseits nach Moudon.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine Bericht schildert die Gegend des Jorat als außerordentlich günstig für Ausflüge, so daß es kein allzukühnes Unternehmen bedeute, in dieser Gegend eine Straßenbahn anzulegen, um Lausanne mit dem Broyethal zu verbinden. Dieselbe nehme ihren Anfang beim Spital in Lausanne, wo sie an das dortige Tramwaynetz anschließe, und folge dann der Kantonsstraße über Châlet-à-Gobet, Montpreveyres, Carrouge, Vucherens, Bressonnaz nach Moudon. Ein Parallelgeleise soll bei La Sallaz abzweigen und der Straße über Savigny und Mézières folgen, um in Carrouge die Stammlinie wieder zu erreichen.

Die Bahn solle schmalspurig angelegt und elektrisch betrieben werden. Die Kraft werde von der Anlage in Monthovon oder von derjenigen in Freiburg bezogen werden. Die Maximalsteigung betrage 7,7 ‰ und komme nur auf einer Strecke von 500 m. vor. Die mittlere Steigung belaufe sich auf 4,5 ‰. Der Minimalradius werde 50 m. betragen.

Die Wagen sollen sowohl für den Personen- als für den Gütertransport eingerichtet werden und allein, als Automobile, zirkulieren.

Mittelst Zuschrift vom 30. September 1898 teilte Herr Cottier dem Eisenbahndepartement mit, daß die Gesellschaft Genoud & Cie. in Bulle alle ihre Rechte mit Bezug auf dieses Konzessionsbegehren den Herren Gebrüdern Dufour in Avants abgetreten habe.

Unterm 12. März 1898 hatte Herr Fritz Zbinden in Lausanne ebenfalls ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn von Lausanne nach Moudon eingereicht. Sowohl dieser Petent als Herr Cottier waren darauf aufmerksam gemacht worden, daß es sich vor allem darum handle, sich mit den zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden über die Bewilligung zur Straßenbenützung ins Einvernehmen zu setzen.

Mittelst Schreibens vom 3. November 1898 teilte der Staatsrat des Kantons Waadt mit, daß er das Konzessionsgesuch der Gesellschaft Genoud & Cie., nunmehr der Gebrüder Dufour, empfehle. Gleichzeitig legte er ein Exemplar der „actes officiels cantonaux“ vor, aus welchen sich ergibt, daß sowohl der Große Rat des Kantons Waadt als die Gemeinden Mézières, Montpreveyres und Carrouge die Zustimmung zum Bau und Betrieb der Straßenbahn nach dem Projekte Dufour schriftlich erklärt hatten.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 23. November statt und führten zur Annahme des nachstehenden Konzessionsentwurfes. Da der Vertreter der kantonalen Regierung verhindert war, an den Verhandlungen teilzunehmen, wurde der Staatsrat noch um eine ausdrückliche Erklärung darüber ersucht, ob er damit einverstanden sei, daß das Gesuch Zbinden abgewiesen werde. Mit Schreiben vom 30. November äußerte sich die genannte Behörde zustimmend.

Der nachfolgende Entwurf enthält in der Hauptsache die Konzessionsbestimmungen, welche in den letzten Jahren für derartige Straßenbahnen aufgestellt zu werden pflegten. So ist der Güterwagenladungs- und der Viehverkehr ausgeschlossen, und muß die Bahn, gemäß dem in Aussicht genommenen Rollmaterial, nur eine Personenwagenklasse einführen. Die in Art. 18 aufgestellten Maximaltaxen für den Güterverkehr sind im Vergleich zu den andern Unternehmungen bewilligten Ansätzen nicht hoch zu nennen.

Über Ziffer II des Beschlußentwurfes glauben wir uns nicht besonders verbreiten zu müssen, da auf das Gesuch des Herrn Zbinden nicht eingetreten werden kann, weil ihm die kantonalen Behörden die Benützung der öffentlichen Straßen nicht gestatten.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Dezember 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne  
nach Moudon.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Herrn A. Cottier, Geometer in Lausanne, vom 16. Februar und 30. September 1898;
2. einer Eingabe des Herrn F. Zbinden, in Lausanne, vom 12. März 1898;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Dezember 1898,

beschließt:

**I.** Den Herren Gebrüder Dufour in Les Avants bei Montreux, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne, einerseits über Châlet-à-Gobet, anderseits über Savigny, und über Carrouge nach Moudon 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 Lausanne.

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 12 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 Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig 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 Stückgütern. Zum Transport von Gütern in Wagenladungen und von Vieh 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 täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, sowohl über Châlet-à-Gobet als über Savigny, und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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

Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung einer weitem Wagenklasse gestatten.

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 bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer weiteren Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen für dieselbe fest.

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 in allen Wagenklassen 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 zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

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.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem 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 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 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 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 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. 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 den Konzessionären am 5. September 1898 abgeschlossenen, durch Beschluß des Großen Rates vom



21. September 1898 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Vereinbarungen zwischen den Gemeindebehörden von Montpreveyres, Carrouge und Mézières und der Gesellschaft Genoud & Cie. vom 5. und 6. Mai 1898, 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 der Betriebsöffnung 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 Rückkaufsumme 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 welcher 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.

**II.** Auf das Konzessionsgesuch des Herrn F. Zbinden in Lausanne vom 12. März 1898 für eine Straßenbahn von Lausanne nach Moudon wird nicht eingetreten.



## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession  
einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg.

(Vom 5. Dezember 1898.)

---

Tit.

Namens der interessierten Gemeinden und des bestellten Initiativkomitees reichten die Herren Heller-Bürgi und J. Burkhardt unterm 21. Mai 1898 das Gesuch ein, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg erteilt werden.

Dem allgemeinen Berichte, der dem Gesuche beigegeben ist, entnehmen wir, daß sich die Bewohner des oberen Teiles der Gemeinde Köniz, der Gemeinde Oberbalm und des Amtes Schwarzenburg schon seit vielen Jahren mit dem Gedanken tragen, eine Bahnverbindung anzustreben. Das Projekt einer Schmalspurbahn von Bern über Köniz und Scherli nach Schwarzenburg habe daher sofort auf der ganzen Linie lebhaft Anklang gefunden, und es haben sich die Gemeinden Bern, Köniz, Oberbalm und Wählern ohne weiteres bereit erklärt, für die Kosten der Projektaufnahme auf ihren Gebieten aufzukommen.

Der obere Teil der Gemeinde Köniz mit circa 4000 Einwohnern, die mit Bern in täglichem Verkehr stehen, sowie die Gemeinde Oberbalm mit circa 1300 Einwohnern, die aller Ver-

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon. (Vom 5. Dezember 1898.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1898             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 5                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 51               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 07.12.1898       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 397-407          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 018 566       |

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.