

Bundesblatt

Bern, den 26. Mai 1966 118. Jahrgang Band I

Nr. 21

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9472

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bière–Apples–Morges–Bahn und Apples–L'Isle–Bahn

(Vom 3. Mai 1966)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bière–Apples–Morges–Bahn und die Apples–L'Isle–Bahn zu unterbreiten.

I

Mit Beschluss vom 21. Dezember 1886 (EAS IX, 139) erteilte die Bundesversammlung Herrn Charles Dreyfus in Genf zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Regional-Eisenbahn am Südostabhang des Jura, von La Sarraz über Bière nach La Rippe und von Bière nach Morges für die Dauer von 80 Jahren.

Infolge der ungünstigen Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt und um die Bildung des erforderlichen Kapitals für den Bau zu erleichtern, verzichteten die Initianten auf die Konzession für die Nebenstrecken Bière–La Rippe und Bière–La Sarraz und verlangten die getrennte Aufführung der Abschnitte Bière–Morges und Bière–Gimel in der Konzession. Die Bundesversammlung änderte die Konzession in diesem Sinne durch Beschluss vom 30. Mai 1892 (EAS XII, 40).

Durch Beschluss vom 29. Juni 1893 (EAS XII, 386) übertrug die Bundesversammlung die an Herrn Charles Dreyfus erteilte Konzession der Bière–Apples–Morges–Bahn auf ein Initiativkomitee zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Am 10. Oktober 1893 wurde die Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges mit Sitz in Lausanne gegründet.

Da die Initianten die Verlängerung der in Artikel 5 der Konzession festgesetzten Frist betreffend die Einreichung der technischen und finanziellen Unterlagen nicht mehr verlangt haben, verfiel die Konzession für den Abschnitt Bière–Gimel am 31. Dezember 1893 (EAS XII, 386; EAS XIII, 11).

Am 1. Juli 1895 wurde die Linie Morges–Apples–Bière, mit Meterspur und vollständig eigentrassiert, dem Betrieb übergeben; Erbauer der Bahn war Ingenieur André Kohler in Lausanne.

Das anfänglich aus 4 Dampflokomotiven mit Adhäsion, 10 Personen- und 20 Güterwagen bestehende Rollmaterial wurde nach und nach den Erfordernissen angepasst durch Anschaffung von weiteren 2 Dampflokomotiven, 2 Personen- und 6 Güterwagen.

Durch Beschluss vom 16. Dezember 1895 (EAS XIII, 427) bestätigte die Bundesversammlung den Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Eisenbahn Bière–Apples–Morges durch die Gesellschaft der Jura–Simplon-Bahn. Der Vertrag vom 6. April 1895 regelt unter anderem auch den Dienstbetrieb des Gemeinschaftsbahnhofes Morges.

Im weitem erteilte die Bundesversammlung durch Beschluss vom 21. Dezember 1894 (EAS XIII, 253) den Herren Ch. Guyaz, W. Chenuz und L. Decollogny in L'Isle zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Apples nach L'Isle für die Dauer von 80 Jahren. Der Sitz des Unternehmens war in L'Isle.

Die Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges verpflichtete sich mit Vertrag vom 1. Juli 1894 (EAS XIV, Anhang 20), diese neue Strecke mit eigenem Rollmaterial zu bedienen. Der Betrieb wurde der Gesellschaft der Jura–Simplon-Bahn anvertraut.

Der Betrieb der Linie Apples–L'Isle wurde am 12. September 1896 eröffnet. Den erwähnten Betriebsvertrag genehmigte die Bundesversammlung mit Beschluss vom 23. Dezember 1896 (EAS XIV, 232).

Durch Beschluss vom 6. Oktober 1899 (EAS XV, 707) übertrug die Bundesversammlung die Konzession der schmalspurigen Eisenbahn von Apples nach L'Isle der Gesellschaft der Bière–Apples–Morges-Bahn und legte gleichzeitig den Verfall der Konzession auf den 21. Dezember 1966 fest, das Verfalldatum der Konzession der Bière–Apples–Morges-Bahn. Beide Bahnstrecken wurden zu einem einzigen Rückkaufsgegenstand vereinigt. Ferner wurde der Sitz der Gesellschaft nach Lausanne verlegt.

Die zwischen der Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges und der Gesellschaft der Jura–Simplon-Bahn abgeschlossenen Verträge und deren folgende Nachträge für den Betrieb der Strecken Bière–Apples–Morges und die gemeinsame Benützung des Bahnhofes Morges wurden durch die Bundesversammlung gutgeheissen.

Zufolge der Übernahme der Gesellschaft der Jura–Simplon-Bahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen wurde am 2. August 1904 zwischen der Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges und den Schweizerischen Bundesbahnen ein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen (EAS XX, Anhang 34). Dieser ab 1. Januar 1905 gültige Vertrag wurde durch die Bundesversammlung mit Beschluss vom 22. Dezember 1904 genehmigt (EAS XX, 293).

Seit dem 1. Januar 1916 betreibt die Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges ihre Linien wieder selber (EAS XXXI, 192).

Erwähnenswert ist noch, dass die Bundesversammlung die Tarifbestimmungen der Konzessionen der Linien Bière–Apples–Morges und Apples–L’Isle mit Beschluss vom 26. März 1897, 31. Januar 1914 und 7. Juni 1919 abänderte (EAS XIV, 368; EAS XXX, 34 und EAS XXXV, 53).

Da sich die Dampftraktion als unwirtschaftlich erwies und mit einem Grund für die schlechte Finanzlage der Bahn bildete, wurde seit 1938 die Frage der Elektrifikation der Bahnanlagen und des Ersatzes der Triebfahrzeuge geprüft. Die Elektrifikation rechtfertigte sich umso mehr, als in der Zwischenzeit die Kohlen rar wurden. Am 25. November 1941 wurde eine Vereinbarung für eine Kreditgewährung zur Elektrifikation der Strecke Bière–Apples–Morges zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Waadt einerseits und der Gesellschaft der Bière–Apples–Morges-Bahn andererseits abgeschlossen. Die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Waadt gewährten der Bahn auf Grund des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 248) und gestützt auf die in der Vereinbarung enthaltenen Bestimmungen ein Darlehen von 1,1 Millionen Franken zu einem festen Zinssatz von 3 Prozent.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Waadt bewilligten der Bahngesellschaft Bière–Apples–Morges ferner gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 gemeinsam und zu gleichen Teilen einen Beitrag à fonds perdu von 800000 Franken. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtete sich zudem zur Leistung eines Beitrages à fonds perdu von 1,5 Millionen Franken in Form eines Militärkredits.

Mit Nachtrag vom 9. Juli 1943 bewilligten die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Waadt der Bahn auf Grund der Artikel 14 und 15 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 (BS 7, 248) und der in der Vereinbarung vom 25. November 1941 festgehaltenen Bedingungen gemeinsam ein zusätzliches Darlehen von 300000 Franken und einen zusätzlichen Beitrag à fonds perdu von 200000 Franken für die Elektrifikation der Linie von Apples nach L’Isle.

Die am 1. Januar 1942 begonnenen Elektrifikationsarbeiten wurden durch die Inbetriebnahme der neuen Einrichtungen auf der Strecke Bière–Apples–Morges vom 1. Juli 1943 und derjenigen zwischen Apples und L’Isle vom 14. November 1943 beendet. 2,4 Millionen Franken wurden für die Verbesserung des Unterbaues und 1,7 Millionen Franken für die Anschaffung von Rollmaterial investiert. Zum ersten Mal wurden Schmalspur-Personentriebwagen für eine Spannung von 15 kV und eine Frequenz von $16 \frac{2}{3}$ Hz in Verkehr gesetzt.

II

Die Bière–Apples–Morges-Bahn ist eine Nebenbahn des allgemeinen Verkehrs.

Die Betriebslänge beträgt total 32,927 km, wovon 29,658 km Hauptgeleise. Dieses Netz mit Meterspur und vollständig eigentrassiert umfasst eine Steigung von 25 Promille auf 5,92 km, ein maximales Gefälle von 35 Promille, Kurven mit kleinstem Radius von 100 Metern und 41 Ausweichungen.

Die Hauptstrecke Bière–Apples–Morges mit einer Betriebslänge von 19,3 km beginnt im Bahnhof Morges (378 Meter ü. M.), deren Betrieb im Bahnhof Morges durch die Schweizerischen Bundesbahnen besorgt wird. Die wichtigsten Bahnhöfe auf dieser Strecke sind Yens, Apples, Ballens und Bière. In Apples (642 Meter ü. M.), dem Sitz der Direktion des Unternehmens, schliesst sich die Nebenlinie Apples–L'Isle an. In Bière (702 Meter ü. M.), dem Endpunkt der Hauptlinie, befindet sich das Depot mit den Reparaturwerkstätten.

Die Linie Apples–L'Isle mit einer Betriebslänge von 10,7 km umfasst die Stationen von Pampigny-Sévery, Montricher und L'Isle (666 Meter ü. M.), Endpunkt der Linie.

Die Bière–Apples–Morges-Bahn bedient eine hauptsächlich land- und forstwirtschaftliche Gegend mit wenig Industrie sowie den wichtigen eidgenössischen Waffenplatz von Bière.

Der Personenverkehr ist wichtiger als der Güterverkehr. Die Zunahme dieses Personenverkehrs war schwach während der Jahre der Dampftraktion und erreichte nach der Elektrifikation nahezu das Doppelte dieser Periode. Im Jahre 1952 registrierte man das Maximum mit 340 291 Reisenden. Seither nahm der Reisendenverkehr ab, namentlich infolge der fortschreitenden Motorisierung und erreichte nur noch 251 458 Reisende im Jahre 1964. Dieser Verkehr setzt sich hauptsächlich aus Einzelreiseverkehr (52,5 % im Mittel der Jahre 1955–1964) und Abonnentenverkehr (45,2 %) zusammen. Die Zahl der Gruppenreisenden ist unbedeutend (2,3 %). In diesem Verkehr, speziell beim Einzelreiseverkehr, machen die Militärpersonen – die Taxermässigung geniessen – 60 Prozent aus. Die Abonnenten sind zur Hauptsache Schüler und Arbeiter, die sich nach Morges und Lausanne begeben.

Die Zahl der täglich beförderten Reisenden auf der Strecke Morges–Apples–Bière beträgt ungefähr 800 Personen, was einem Mittel von ungefähr 40 Personen pro Zug entspricht. Die höchste Zahl von Reisenden pro Zug lag bei 370 Personen. Der Zu- und Abtransport der Militärpersonen in Bière schafft Verkehrsspitzen auf das Wochenende und verlangt oft die Führung von Extrazügen.

Der Personenverkehr auf der Linie Apples–L'Isle ist gering und erreicht nur etwa einen Viertel desjenigen auf der Strecke Bière–Apples–Morges.

Im Güterverkehr setzt sich der grösste Teil der Tonnage aus landwirtschaftlichen Produkten und Holz zusammen. Die wichtigsten Kunden der Bahn sind eine Ziegelei und eine Sägerei in Villars-sur-Yens, das Produktenlager des waadtländischen Verbandes der Landwirtschafts- und Weinbaugenossenschaften in Bussy-Chardonney, das durch ein Industriegeleise an die Bahn angeschlossen ist, eine Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen in Ballens, die Skifabrik Authier und der eidgenössische Waffenplatz in Bière.

Der Militärverkehr macht ungefähr 30 Prozent aus. Während der Jahre 1955 bis 1964 fielen vom gesamten Güterverkehr in Tonnenkilometern 94,77 Prozent auf Stückgüter, 2,98 Prozent auf Posttransporte, 1,68 Prozent auf Gepäck- und 0,57 Prozent auf Tiertransporte. Seit 1964 führen die PTT-Betriebe den Transport der Postsachen durch eigene Strassentransportmittel aus.

Die Transporteinnahmen sind ständig gestiegen, hauptsächlich seit der Elektrifikation. Sie erreichten 115 667 Franken im Jahre 1900, 164 468 Franken 1913, 559 390 Franken 1920, 596 067 Franken 1944 nach der Elektrifikation und 733 135 Franken 1964. Im Durchschnitt der Jahre 1955 bis 1964 verhalten sich die Einnahmen im Personenverkehr zu denen im Güterverkehr 60 zu 40 Prozent. Unter Berücksichtigung der Nebeneinnahmen setzen sich die Gesamteinnahmen der Unternehmung aus 56 Prozent «Personen», 29 Prozent «Güter» und 15 Prozent Nebeneinnahmen zusammen.

Die Durchführung der Elektrifikationsarbeiten während des letzten Krieges stiess auf grosse finanzielle und praktische Schwierigkeiten. Durch eine am 20. Dezember 1962 unterzeichnete Vereinbarung mussten die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Waadt der Bière-Apples-Morges-Bahn auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 eine weitere finanzielle Hilfe für technische Verbesserungen gewähren (AS 1958, 335). Diese gemeinsam bewilligte Hilfe sieht einen Betrag à fonds perdu von einer Million Franken und von 700 000 Franken gegen Aushändigung von Prioritätsaktien vor. Die Vereinbarung ändert ferner die bis anhin gültigen Darlehensbedingungen in dem Sinne, dass der Zins von 3 Prozent und die Amortisation variabel und nicht kumulativ werden.

Die Hilfe umfasste die Erneuerung der Geleise und die Anschaffung von drei 4achsigen Personenwagen als Ersatz der zehn 2achsigen Personenwagen mit Holzkasten.

In der Folge ergriff die Bière-Apples-Morges-Bahn die Initiative, ein Gesuch zur Einführung des Rollschemelbetriebes zwecks Verbesserung des Güterverkehrs einzureichen. Die Hilfeleistung wurde auf die Schaffung des Rollschemelbetriebes ausgedehnt und die Vereinbarung am 20. April 1965 in diesem Sinne ergänzt. Diese Ergänzung sieht vor, dass andere Arbeiten und Anschaffungen durch eigene Mittel der Bahn gedeckt werden können, die aus Amortisationen und Restkrediten der Vereinbarung vom 20. Dezember 1962 herrühren. Sie legt ferner einen Investitions- und Finanzplan bis 1969 fest.

Dieses Programm soll aus eigenen Mitteln der Bahn den Ersatz der Fahrleitung der Linie Apples-L'Isle, die Automatisierung von Barrieren, eine Beteiligung von 25 Prozent an die Kosten zur Verbesserung von Niveauübergängen gemäss Artikel 26 des Eisenbahngesetzes, ferner die Anschaffung eines vierten 4achsigen Personenwagens, den Kauf von 10 Occasions-Rollschemeln und ihre Umänderung, die Einrichtung einer Rollschemelgrube in Morges, den Bau einer elektrischen Leitung Morges-Apples zur bessern Speisung der Linien, die bis jetzt nur durch einen Anschluss in Morges möglich war, dazu noch die Einrichtung eines Streckenblocks zwischen Morges und Bière sicherstellen.

Auf diese Weise wurden der Unter- und Oberbau instandgestellt, die Rollschemelgrube in Morges gebaut und die Speiseleitung Morges-Apples verwirklicht. Die bisher mit handbedienten Barrieren versehenen Bahnübergänge in Apples, Ballens und Pampigny und die nur mit Andreaskreuzen signalisierten Übergänge in Bussy, Yens und Froideville wurden mit automatischen Barrieren

versehen. Sämtliche Niveauübergänge an Hauptstrassen werden bis Ende 1968 saniert sein.

Vor der in der Vereinbarung vom 20. Dezember 1962 gewährten Hilfeleistung wurden Studien im Hinblick auf den Ersatz der Bahnlinie Bière–Apples–Morges durch einen Strassentransportdienst gemacht. Die durch die Bahngesellschaft Bière–Apples–Morges und Direktor Dreyer von den Chemins de fer fribourgeois erstellten Expertisen kamen zum Schluss, dass wegen der wirtschaftlichen und finanziellen Nachteile von einer Traktionsänderung abzusehen sei. Die von den eidgenössischen Dienststellen vorgenommenen Untersuchungen bestätigten dieses Ergebnis. In bezug auf die Strecke Apples–L'Isle, deren Verkehr während der Woche hauptsächlich in den Vormittags- und Nachmittagszeiten gering ist, bleibt die Frage der Umstellung offen. Es sollen aber die Aussichten dieser Gegend auf einen wirtschaftlichen Aufschwung nicht durch überstürzte Massnahmen auf Einschränkung des Eisenbahnverkehrs herabgesetzt werden. Aus diesem Grunde ist vorgesehen, die am Tag hindurch schwachbesetzten Züge durch einen Kleinautobus zu ersetzen. Dieses Fahrzeug wurde bereits mit Zustimmung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons Waadt aus Mitteln der durch die Vereinbarung vom 20. Dezember 1962 gewährten Hilfe angeschafft. Einer der grossen Vorteile dieser Lösung wäre, dass der ganztägig auf der Strecke Apples–L'Isle für den Personenverkehr eingesetzte Triebwagen nurmehr für den Abonnentenverkehr morgens und abends eingesetzt würde und während der übrigen Tageszeit Fahrten für Rollschemeltransporte ausführen könnte, die sonst angesichts ihrer Entwicklung ein zusätzliches Traktionsfahrzeug benötigen.

Diese Traktionsänderung kann durch den Bundesrat auf Grund von Artikel 8 des Eisenbahngesetzes bewilligt werden.

Am 30. August 1963 hat die Eisenbahngesellschaft Bière–Apples–Morges ihre Statuten geändert und ihren Sitz von Lausanne nach Apples verlegt.

Das ursprüngliche Aktienkapital betrug 1 018 000 Franken. Nach den Hilfeleistungen zur Bilanzverbesserung 1943 bei der Elektrifikation und 1963 erreicht es heute 1 016 500 Franken. Dividenden konnten nur in den ersten zwei Betriebsjahren ausbezahlt werden.

Von 1895 bis 1964 verzeichneten 23 Betriebsjahre ein Betriebsdefizit und 47 einen Betriebsüberschuss. Die Verlustjahre liegen zwischen 1899 und 1921 und ab 1958. Der grösste Einnahmenüberschuss wurde im Jahre 1944 mit 265 144 Franken registriert, der grösste Verlust im Jahre 1964 mit 509 855 Franken. 1964 stieg der Aufwand um 198 100 Franken und erreichte ein Total von 1 242 990 Franken. Die gegenwärtige finanzielle Lage der Bahn ist schlecht wegen der Belastung durch die vielen technischen Verbesserungsarbeiten, Lasten, welche mit den seit 1963 steigenden Transporteinnahmen nicht ausgeglichen werden konnten. Die Zahl der Reisenden und der Güterverkehr haben spürbar zugenommen und die Transport- und Nebeneinnahmen haben sich von 1963 auf 1964 um 21 000 Franken erhöht und erreichen 733 135 Franken. Man darf annehmen, dass nach Beendigung der unternommenen Arbeiten das finanzielle Gleichgewicht wieder hergestellt sein wird.

Neben dem Eisenbahnbetrieb unterhält die Gesellschaft der Bière–Apples–Morges-Bahn seit 1. April 1928 noch einen Lastwagen- und Autocarbetrieb, der mit Ausnahme der Jahre 1930, 1932, 1933, 1942, 1943, und von 1947 bis 1949 stets Betriebsüberschüsse aufwies. Seit 1. Januar 1954 betreibt die Bahn noch einen Postautohaltdienst zwischen Morges und Apples und zwischen Morges und Lussy; dieser Dienstzweig war immer gewinnbringend.

III

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft der Bière–Apples–Morges-Bahn ersuchte am 20. Oktober 1964 um Erneuerung der Konzession für 50 Jahre für das gesamte Betriebsnetz, nämlich für die Strecken Bière–Apples–Morges und Apples–L'Isle, deren Konzessionen gleichzeitig ablaufen.

In seiner Eingabe unterstrich der Verwaltungsrat die Bedeutung der Bahn als Transportmittel für Personen und Güter und legte besonderes Gewicht auf die heutige und zukünftige Entwicklung der von ihr bedienten Gegend. Er erwähnte die Zunahme der Arbeiter- und Schülertransporte in die Städte Morges und Lausanne. Dieser Verkehr wird infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs dieser Agglomerationen noch zunehmen. Der eidgenössische Waffenplatz in Bière entwickelt sich ebenfalls. Die von der Bahn bediente mehrheitlich landwirtschaftliche Gegend entwickelt sich durch die Verbesserung des Ackerbaues, durch die Güterzusammenlegungen und durch die Einführung von Industrien, die sich aus den Zentren entfernen und Land zu günstigen Bedingungen in der Nähe der Bière–Apples–Morges-Bahn erhalten. Die Elektrifikation und die Einführung des Rollschemelbetriebes zum Transport von Normalspurwagen auf Schmalspurgeleisen, der einen Umlad in Morges erspart, ermöglichen schnellere und wirtschaftlichere Transporte. Die Landwirtschaft benützt sehr oft die öffentlichen Verkehrsmittel für den Versand ihrer zahlreichen Güter wie auch für den Empfang von Dünger und Maschinen. Die in dieser Gegend stark entwickelte Holzindustrie liefert jährlich grosse Bestände an Papierholz. In Bière gibt die grosse Holzwaren- und Skifabrik Authier einen interessanten Kunden wie auch die Firma Allamand S. A. in Ballens für Landwirtschaftsmaschinen. In Bussy-Chardonney befindet sich ein bedeutendes Lager des waadtländischen Verbandes der Landwirtschafts- und Weinbau-Genossenschaften – mit Industrieanschluss – das jedes Jahr einen grossen Anfall an landwirtschaftlichen Produkten liefert. In Montricher steht die Gründung einer Sammelstelle mit Industrieanschluss für Inlandgetreide für die Region des Jurafusses in Prüfung!

IV

In ihren Vernehmlassungen haben sich das Eidgenössische Militärdepartement, die Generaldirektion der PTT-Betriebe und die Schweizerischen Bundesbahnen zum Konzessionserneuerungsgesuch befürwortend geäußert. Der Staatsrat des Kantons Waadt nimmt zur Konzessionserneuerung der Bière–Apples–Morges-Bahn positiv Stellung. In Übereinstimmung mit den direkt interessierten Gemeinden verzichtet der Kanton auf ein Rückkaufsrecht und verlangt, dass die

Konzession der Bière–Apples–Morges-Bahn ausdrücklich gestatte, die Strecke Apples–L’Isle mit Schienen und Strassenfahrzeugen zu bedienen. Da es sich um eine einfache Frage der Betriebsorganisation handelt, die gemäss Artikel 8 des Eisenbahngesetzes jederzeit durch den Bundesrat geregelt werden kann, sind wir der Meinung, dass diese Frage nicht in der Konzession erwähnt werden muss.

V

Die von uns durchgeführte gründliche Untersuchung und die eingegangenen Stellungnahmen erlauben den Schluss, dass es nicht zweckmässig wäre, die Eisenbahnlinie Apples–L’Isle aufzuheben. Hingegen könnten wohl Einsparungen erzielt werden, wenn gewisse Eisenbahnkurse durch einen Strassentransportdienst ersetzt würden. Sowohl vom wirtschaftlichen wie vom Standpunkt des Betriebes aus darf angenommen werden, dass der Verkehr auf der Strecke Bière–Apples–Morges nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann; die Aufrechterhaltung der Bahn ist sogar ein Element für die weitere Entwicklung des Waffenplatzes von Bière. Folglich können die in Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes enthaltenen Bedingungen zur Erneuerung der Konzession als erfüllt betrachtet werden.

Der beiliegende Konzessionsentwurf entspricht inhaltlich denjenigen, die Ihnen seit Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngesetzes unterbreitet wurden. Artikel 2 sieht eine Gültigkeit von 50 Jahren vor, was der normalen Konzessionsdauer für Eisenbahnen entspricht. Der Entwurf umfasst sowohl die Eisenbahnlinie Bière–Apples–Morges wie die Eisenbahnlinie Apples–L’Isle. Die Transportpflicht, wie sie in Artikel 8 umschrieben ist, ist der Rolle angepasst, die die Eisenbahn in dieser Gegend spielt.

Der Kanton Waadt hat den Entwurf des Bundesbeschlusses genehmigt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – einfacher Bundesbeschluss – beruht auf Artikel 5, Absätze 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Bundesverfassung stützt.

VI

Auf Grund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bière–Apples–Morges-Bahn und die Apples–L’Isle-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Mai 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession
für die Bière–Apples–Morges-Bahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in ein Gesuch der Gesellschaft der Bière–Apples–Morges-Bahn vom 20. Oktober 1964,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 3. Mai 1966,

beschliesst:

I

Der Bière–Apples–Morges-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn erteilt.

Art. 1

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten. Gesetzgebung

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. vom 22. Dezember 1966 bis 21. Dezember 2016, erteilt. Dauer

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Apples. Sitz

Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecken Morges–Apples–Bière und Apples–L'Isle. Strecken

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 5

Lärm-
bekämpfung

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 6 bleibt vorbehalten.

Art. 6

Plane

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 7

Fahrplan

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 8

Beförderungs-
pflicht und
Wagenklassen

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 9

Tarife

¹ Die Konzessionärin ist gehalten, die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

³ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

Haftpflicht-
versicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Personalfürsorge

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 12

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen. Kontrolle

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bière-Apples-Morges-Bahn und Apples-L'Isle-Bahn (Vom 3. Mai 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9472
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1966
Date	
Data	
Seite	733-743
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 270

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.