Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines elektrischen Strassenbahnnetzes in Lausanne und Umgebung.

(Vom 14. Dezember 1905.)

Tit.

Am 25. August abhin reichte die Lausanner Tramway-Gesellschaft dem Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch ein für eine Tramwaylinie von Lausanne über Le Mont und Cugy nach Montherond. Das Gesuch war von folgenden Angaben begleitet:

Die Linie beginne beim Tunnelplatz, wo sie von der Ringlinie des bestehenden Netzes abzweige. Sie benütze die Kantonsstraße von Lausanne nach Combremont bis zur Brücke über den Talent hinter Cugy; von hier folge sie der Straße nach Froideville bis zum Endpunkt unterhalb der Schule von Montherond. Bei einer Gesamtlänge von 9,385 Kilometer weise die Linie eine Maximalsteigung von 5,9 ‰ auf beim Verlassen des Tunnelplatzes. Die Höhe dieses Platzes sei 574,78 Meter über Meer, diejenigen der Scheitelpunkte 709,33 Meter zwischen Le Mont und Cugy und 719,22 Meter nahe beim Endpunkt, welcher letzterer 714,49 Meter über Meer liege. Die Linie werde die bedeutenden Außenquartiere La Borde, Abattoirs und Bellevaux bedienen und die Dörfer Le Mont, Cugy, Bretigny sur Morrens und Froideville mit Lausanne verbinden, wie auch die ehemalige Abtei Montherond und die Wälder des Jorat, welche im Sommer ein beliebtes Ausflugsziel der Lausanner bilden.

Die technischen Grundlagen der Linie seien dieselben wie für das bestehende Lausanner Tramwaynetz. Die Spurweite be-

trage 1 Meter. Die 36 Kilogramm-Rillenschienen werden auf Eisenschwellen verlegt. Als Betriebskraft werde der Gleichstrom des Lausanner Tramways verwendet, den das Gemeinde-Elektrizitätswerk liefere. Das Rollmaterial sei dasjenige des bestehenden Netzes, dessen Bestand als ausreichend betrachtet werde.

Auf Grund der Baukosten der letzten Erweiterungen enthält der Kostenvoranschlag folgende Ziffern:

A. Bahnbau	Fr. 263,200
B. Elektrische Leitungen	„ 150,400
C. Rollmaterial	„
D. Studien und Bauleitung; Unvorhergesehenes	„ 26,400
Total	Fr. 440,000

Der Ertrag der Linie solle den Zins für ein Anleihen von Fr. 110,000 aufbringen. Der Rest des Kapitals werde gänzlich durch Stammaktien oder Subventionen aufgebracht werden müssen.

Mittels Schreibens vom 15. November 1905 ließ sich der Staatsrat des Kantons Waadt zu gunsten des Konzessionsgesuches vornehmen. Ein Dekret des Großen Rates des Kantons Waadt vom 25. August 1905 genehmigte die kantonalen und kommunalen Vereinbarungen mit der Lausanner Tramwaygesellschaft über die Benützung der öffentlichen Straßen, welche von der Linie berührt werden.

Für die Bundesbehörden gab es zwei Wege, um dem Konzessionsgesuche der Lausanner Tramways zu entsprechen: entweder durch eine (vierte) Ausdehnung der ursprünglichen Konzession oder durch eine neue Konzession, gültig für das ganze Netz. Das Eisenbahndepartement entschied sich mit Recht für das letztere Verfahren, und ließ daher den Interessenten den Entwurf zu einem Bundesbeschlusse betreffend Konzession eines elektrischen Straßenbahnnetzes in Lausanne und Umgebung zukommen. Dieser Entwurf wurde am 30. November abhin in Bern in konferenzieller Verhandlung besprochen und abgeändert, worauf er die Zustimmung sowohl der Lausanner Tramwaygesellschaft als des Staatsrates des Kantons Waadt fand.

Die nachstehende neue Konzession, die soviel als möglich mit den gegenwärtig üblichen Konzessionsvorschriften übereinstimmt, gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Im Eingang trägt die Aufzählung der Linien den Änderungen Rechnung, welche bei den anstoßenden Transportanstalten inzwischen eingetreten sind (C. F. F. statt J. S. etc.). Zuerst

werden diejenigen Linien aufgeführt, welche auf dem Gebiet der Gemeinde Lausanne liegen, und zwar in der Reihenfolge, wie sie von der Ringlinie abzweigen. Nachher folgen die Linien, welche Lausanne mit andern Gemeinden verbinden.

Artikel 2 hält den 31. Dezember 1974 als Endtermin der Konzession fest.

Artikel 12 gibt der Bestimmung betreffend Fahrplan und tägliche Fahrten eine weitere Fassung als der alte Artikel 14.

Artikel 14 erhöht die Taxe für das taxpflichtige Gepäck von 10 auf 15 Rappen. Diese Taxerhöhung steht in Verbindung mit der Einführung des Güterdienstes auf gewissen Linien des Netzes, soll aber nach den Absichten der Gesellschaft keine Erhöhung der gegenwärtig zur Erhebung gelangenden Taxen nach sich ziehen.

Artikel 23 enthält diejenigen Bestimmungen, welche ausschließlich auf die noch zu bauende Linie Lausanne-Montherond Anwendung finden.

Artikel 24 unterwirft den Rückkauf des Netzes den Bestimmungen, welche gegenwärtig für die Lausanner Tramwaygesellschaft Geltung haben.

Artikel 26 verleiht dem Bundesrat das Recht, den Bau neuer Linien auf dem Gebiet der Gemeinde Lausanne zu gestatten, soweit sich dieselben als Bestandteile des Lausanner Tramwaynetzes darstellen.

Zu weiteren Bemerkungen gibt uns der Beschlussesentwurf, den wir Ihnen zur Annahme empfehlen, nicht Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung!

Bern, den 14. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen in Lausanne und Umgebung.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Société des tramways lausannois vom 25. August 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1905,

beschließt:

Der Société des tramways lausannois wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb eines elektrischen Strassenbahnnetzes in Lausanne und Umgebung erteilt, welches folgende, als Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärte Linien umfasst:

1. place de St-François, Derrière-Bourg, rue St-Pierre, route de la Caroline, route Neuve, le Tunnel, place du Tunnel, route du Tunnel, carrefour de la Riponne, rue Haldimand, rue du Grand-Pont, Grand-Pont;
2. place de St-François, avenue du Théâtre, avenue de Rumine;
3. avenue de Georgette, avenue de la Gare, gare C. F. F.;
4. gare C. F. F., boulevard de Grancy, route d'Ouchy, Ouchy-débarcadère;
5. boulevard de Grancy, Montoie;

6. gare C. F. F., avenue Louis-Ruchonnet, pont Montbenou-Chauderon, place de Chauderon ;
7. place de Bel-Air, rue des Terreaux, place de Chauderon, gare du Lausanne-Echallens ;
8. carrefour de la Riponne, rue du Valentin, route de la Pontaise jusqu'au stand ;
9. école de médecine, Bugnion, hôpital cantonal, La Sallaz (chemins de fer électriques du Jorat) ;
10. Bugnion, route des Monts de Lavaux, pont de Chailly, la Rosiaz ;
11. avenue de Rumine, Lutry ;
12. place de Chauderon, Renens C. F. F. ;
13. gare du Lausanne-Echallens, Montétan, Prilly ;
14. place du Tunnel, le Mont, Cugy, Montherond.

Gleichzeitig werden die bisherige Konzession der Lausanner Strassenbahnen, sowie ihre verschiedenen Erweiterungen aufgehoben, nämlich :

- a. Konzession elektrischer Strassenbahnen in der Stadt Lausanne und von Lausanne nach Lutry, vom 21. Dezember 1894 (E. A. S. XIII, 267) ;
- b. erste Erweiterung, vom 1. Juli 1898 (ibidem XV, 208) ;
- c. zweite Erweiterung, vom 20. Dezember 1901 (ibidem XVII, 275) ;
- d. dritte Erweiterung, vom 28. Juni 1902 (ibidem XVIII, 143).

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 erlischt am 31. Dezember 1974.

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. Die Strassenbahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen

erforderlichen doppelspurigen Strecken und der Gemeinschaftsstrecken zweier oder mehrerer Linien, wo ein zweites Geleise im Interesse eines regelmässigen Betriebes notwendig erscheint.

Art. 6. 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. 7. 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. 8. 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. 9. 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. 10. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck, eventuell auch von Gütern; zur Beförderung lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 11. 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. 12. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen. Immerhin sind alle dahergigen Projekte, soweit es sich um fahrplanmässige Züge handelt, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 14. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe beziehen von höchstens 15 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer oder 250 Meter übersteigenden Bruchteil eines solchen. Immerhin darf die Taxe für eine 750 Meter Länge nicht erreichende Fahrt nur 10 Rappen betragen.

Für diejenigen Teile des Netzes, deren Steigung 4 % übersteigt, ist der Bundesrat ermächtigt, eine Erhöhung der Taxen bis zum doppelten Betrag obiger Ansätze zu bewilligen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe zu zahlen. Auf der Linie nach Montherond ist für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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

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

Art. 15. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes wird der Bundesrat dafür die Taxen und die näheren Bedingungen nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen.

Art. 16. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile über 250 Meter für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäss diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate vor ihrem Inkrafttreten dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 Bundesrat 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. 21. 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 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für den Bau und Betrieb der Strassenbahnlینien gelten die nachstehenden Erlasse und Vereinbarungen, soweit deren Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen :

- a. die vom Gemeinderat von Lausanne am 8. Oktober/12. November 1894, vom Grossen Rat des Kantons Waadt am 22. November 1894, und vom Gemeinderat von Pully am 26. November 1894 genehmigten Pflichtenhefte betreffend die Linien der ursprünglichen Konzession vom 21. Dezember 1894 ;
- b. die vom Grossen Rat des Kantons Waadt am 22. Februar 1898, vom Gemeinderat von Lausanne am 24. Mai 1898 und vom Gemeinderat von Prilly am 1. Juni 1898 genehmigten Pflichtenhefte betreffend die Linie der ersten Erweiterung vom 1. Juli 1898 ;
- c. die vom Grossen Rat des Kantons Waadt am 23. August 1901 und vom Gemeinderat von Lausanne am 25. Juni 1901 genehmigten Pflichtenhefte und die zwischen der Gemeinde Lutry und der Société des tramways am 26. März 1900 und zwischen der Gemeinde Pully und der Société des tramways am 10. August 1901 abgeschlossenen Vereinbarungen betreffend die Linien der zweiten Erweiterung vom 20. Dezember 1901 ;
- d. die zwischen dem Departement der öffentlichen Bauten des Kantons Waadt und den Konzessionsbewerbern der Linie Lausanne-Moudon am 5. September 1898 abgeschlossene und vom Grossen Rat am 21. September 1898 genehmigte Vereinbarung betreffend die Linie der dritten Erweiterung, vom 28. Juni 1902 ;
- e. das Dekret des Grossen Rates des Kantons Waadt vom 25. August 1905 betreffend Genehmigung der am 21. August 1905 zwischen dem Departement der öffentlichen Bauten des Kantons Waadt und der Société des tramways lausannois abgeschlossenen Vereinbarung, nebst der am 25. August 1905 zwischen der Gemeinde Lausanne und der Société des tramways lausannois vereinbarten Konvention betreffend die Linie 14 der gegenwärtigen Konzession.

Art. 23. Für die Linie 14, d. h. für die Linie von Lausanne (place du Tunnel) über le Mont und Cugy nach Montherond gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

- a. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.
- b. Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Linie zu beginnen.
- c. Binnen 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.
- d. Der Betrieb kann auf der Strecke Cugy-Montherond während des Winters eingestellt werden.
- e. Die Nichteinhaltung der sub a, b und c hiervor festgesetzten Fristen hat nur den Hinfall der Konzession für die Linie Lausanne-Montherond zur Folge.

Art. 24. 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 am 1. September 1926 und von da an je auf 1. Januar 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 getan 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 den 22½-fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar

vorangehen, 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 25. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Artikel 24 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. 26. Der Bundesrat ist ermächtigt, unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bestimmungen den Bau weiterer Linien auf dem Gebiet der Gemeinde Lausanne zu bewilligen, sofern sich dieselben als Teile des Lausanner Strassenbahnnetzes darstellen.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines elektrischen Strassenbahnnetzes in Lausanne und Umgebung. (Vom 14. Dezember 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1905
Date	
Data	
Seite	469-479
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 740

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.