

Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. IV.

Nr. 25.

22. Juni 1904.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Payerne nach Romont.

(Vom 3. Juni 1904.)

Tit.

Unterm 20. Januar 1899 reichten uns die Herren Emil Perrin, Gemeindepräsident in Payerne und Amadeus Gremaud, Kantonsingenieur in Freiburg, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer Normalspurbahn von Payerne nach Romont. Zur Begründung des Gesuches wird im allgemeinen Bericht folgendes angeführt:

Dadurch, daß die Bahnlinie Lausanne-Bern über Oron und durch das Tal der Glane gebaut worden sei, habe man das Broye- und das Greyerztal, die beide diesen Verkehrsweg zu erhalten gehofft hatten, abgeschnitten. Um aus seiner Isolierung herauszukommen, suchte dann das Greyerztal Anschluß an die Linie über Oron durch die Bulle-Romont-Bahn. Das Broyetal fand es vorteilhafter, sich in der Längsrichtung einerseits mit Lausanne über Palézieux und anderseits mit dem bernischen Eisenbahnnetz über Lyß zu verbinden; später habe es sich dann noch durch die transversale Broyebahn an Freiburg und Yverdon angeschlossen. Endlich habe die Regionalbahn Freiburg-Murten vor kurzem die Täler der Saane und der Glane mit dem unteren Broyetal in Verbindung gebracht.

In diesem allerdings bedeutenden Netz von Verkehrswegen fehle indessen noch ein unentbehrliches Glied: eine Transversallinie Payerne-Romont zur Verbindung des Zentrums des Broyetals mit den Tälern der Glane und von Greyerz.

Die Notwendigkeit einer solchen Verlängerung der Bulle-Romont-Bahn stehe heutzutage außer Zweifel. In der Tat haben Handel und Industrie sowohl im Greyerzbezirk als im Broyetal einen bedeutenden Aufschwung genommen, der seinerseits wieder einen ausgiebigen Ertrag der diese beiden Gegenden bedienenden Bahnlinien zur Folge hatte. Namentlich habe die Bulle-Romont-Bahn in den letzten Jahren ihren Aktionären eine ansehnliche Dividende abgeworfen.

Im Greyerzbezirk nehmen gleichzeitig der Fremdenverkehr und die Industrie im allgemeinen in starkem Maße zu. Fabriken ersten Ranges, die dort entstanden, erzeugen ein ausgiebiges und nachhaltiges Verkehrselement. Im Broyetal und besonders in Payerne seien ebenfalls große Industriezweige eingeführt worden. Dank seiner Lage und den beiden Normalbahnen, die sich dort kreuzen, sei Payerne der Mittelpunkt eines regen Handelsverkehrs.

Diese erfreulichen Resultate, die man vor allem den bestehenden Normalbahnen verdanke, müßten sich noch verbessern, wenn einmal die Linie Payerne-Romont gebaut sei. Alsdann werde sich ein Touristenverkehr zwischen dem Broyetal und dem Greyerzbezirk und umgekehrt einstellen. Zahlreiche Reisende würden auch aus dem Broyetal nach Romont fahren, um von dort den Schnellzug Lausanne-Bern zu benützen. Die große Fabrik Nestlé werde eine Gelegenheit mehr haben, um aus den Gegenden von Dompierre, Glane und Greyerz Milch zu beziehen. Die Backsteinfabrik und die Sandsteinbrüche von La Molière werden neue Absatzgebiete in den Bezirken Glane und Greyerz finden. Endlich liege zwischen Romont und Payerne eine ausgedehnte und sehr bevölkerte Gegend mit großen und reichen Ortschaften, die heutzutage noch vom Verkehr abgeschnitten und schlecht bedient seien. Diese Gegend besitze neben einer Menge landwirtschaftlicher Produkte auch reiche Wälder und Sandsteinbrüche (Sédeilles). Das Bad Henniez werde insofern besser bedient, als die Mehrzahl seiner Gäste den Badeort über die Oronlinie und die Bahn Payerne-Romont leichter und rascher erreiche als mit der Broyetalbahn.

Die Linie Payerne-Romont könne aber allen Erwartungen, die man von ihr hege, nur dann entsprechen, wenn sie als

Normalbahn mit höchstens 25 ‰ Steigung gebaut werde. Unter dieser Voraussetzung werden die Abkürzungen, die mit dieser Linie erreicht werden, nicht durch andere ungünstige Faktoren aufgewogen.

Diese Abkürzungen seien folgende:

1. Romont-Payerne.

Romont-Palézieux-Payerne	57,621 m.	} 37,603 m.
Romont-Payerne	20,018 m.	
Romont-Freiburg-Payerne	47,741 m.	} 27,723 m.

2. Romont-Murten.

Romont-Freiburg-Murten	47,859 m.	} 9736 m.
Romont-Payerne-Murten	38,123 m.	

Die projektierte Linie beginne beim Bahnhofgebäude in Romont, verlasse diese Station mit einem Bogen von 250 m. Radius, um in nordwestlicher Richtung das Seitental zu durchziehen. Hierauf wende sie sich mit einem zweiten Bogen von 250 m. Radius nach links, um die Richtung nach Südwesten einzuschlagen, ziehe sich bergwärts des Dorfes Billens hin und gewinne auf der Wasserscheide die Straße Romont-Lucens. Von hier wende sie sich stark nach rechts, in hauptsächlich nördlicher Richtung, die sie für den Rest des Traces beibehalte, bergwärts an den Ortschaften Prévonloup und Dompierre und talwärts bei Villars-Bramard vorbei; hierauf berühre sie Cerniaz, Villarzel und Trey, wo sie die Kantonsstraße Romont-Payerne kreuze. Drei Kilometer nach Trey werde die Linie so viel als möglich nach rechts geführt, um Marnens besser bedienen zu können; hierauf wende sie sich wieder nach links, zwischen den beiden Weilern Etrabloz und Vers-chez-Perrin hindurch. Hier folge sie etwas der Straße Romont-Payerne und kreuze sie einen Kilometer weiter nochmals; alsdann führe sie um den an der Broye sich erhebenden Hügel herum und vereinige sich mit der Bahnlinie Palézieux-Payerne-Lyß, um derselben bis in die Station Payerne zu folgen, wo sie bei km. 20,₀₁₈ ihr Ende finde.

Die Anfangsstation Romont liege 710,₀₃ m. über Meer; dann steige die Bahn bis 773,₅₃ m., um wieder auf 454,₆₉ m., die Höhe der Station Payerne, zu fallen.

Die Erdarbeiten werden in Geländeteilen ausgeführt, die von durchaus günstiger Beschaffenheit sowohl für die Dauerhaftigkeit der Einschnitte als der Dämme seien.

An Kunstbauten werden nur die gewöhnlichsten vorkommen: Wasserläufe, Leitungen und kleine Brücken für den Wasserablauf; Unter- und Überführungen für Wege. Die bedeutendste Brücke habe eine schiefe Weite von 7 m.; sie befinde sich in Trey über der Straße von Romont nach Payerne. Alle diese Bauten sollen von einfachster Bauart sein.

Zwischen den Endstationen Romont und Payerne seien sechs Stationen und eine Haltestelle in folgender Reihenfolge vorgesehen: Hennens, Dompierre, Villars-Bramard (Haltestelle), Cerniaz, Villarzel, Trey und Marnens. Die definitive Lage der Stationen könne noch Änderungen gegenüber dem Projekte erleiden.

Das Rollmaterial werde aus zwei Lokomotiven, vier Personenwagen, einem Gepäckwagen, sechs offenen und sechs gedeckten Güterwagen und einem Paar Schemelwagen bestehen.

Die Betriebsart sei noch unbestimmt. Die Konzessionsbewerber nehmen immerhin in Aussicht, daß die Linie Payerne-Romont nicht eigenen Betrieb haben werde. Die künftige Gesellschaft werde suchen, denselben den Bundesbahnen zu übertragen, die ja schon die Bulle-Romont-Bahn betreiben, oder sich mit dieser Gesellschaft über einen gemeinsamen Betrieb der beiden Linien zu verständigen. Schon jetzt werde die Möglichkeit der Einführung elektrischer Zugsbeförderung ins Auge gefaßt.

Der Kostenvoranschlag gründet sich auf die Herstellungskosten einer Linie mit ähnlichen Verhältnissen, nämlich der Freiburg-Murten-Bahn. Er enthält folgende Posten:

I. Bahnbau und feste Einrichtungen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten:

1. Honorare, Besoldungen und Reisekosten	Fr.	100,000
2. Bureauekosten	„	1,500
3. Mobiliar, Geräte und technisches Material	„	2,000
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	„	3,000
5. Gerichts- und allgemeine Kosten . .	„	5,000
6. Verschiedenes	„	2,500
	Fr.	<u>114,000</u>

B. Verzinsung des Bankapitals:

1. Aktien	Fr.	—
2. Obligationen (Kosten der Beschaffung eines Kapitals von Fr. 800,000)	„	24,000
3. Zinse und verschiedene Kosten	„	17,000
	Fr.	<u>41,000</u>

C. Expropriationen:

1. Honorare, Besoldungen und Reiseent- schädigungen	Fr.	2,000
2. Landankäufe	„	199,000
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	„	3,000
4. Katasterpläne und Grenzsteine	„	10,200
5. Verschiedenes	„	1,000
	Fr.	<u>215,200</u>

D. Bahnbau:

1. Unterbau und Kunstbauten	Fr.	614,350
2. Oberbau	„	448,115
3. Hochbauten und mechanische Stations- einrichtungen	„	137,550
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	„	57,639
	Fr.	<u>1,257,654</u>

Gesamtsumme für I Fr. 1,627,854

II. Rollmaterial:

1. Lokomotiven und Tender	Fr.	120,000
2. Personenwagen	„	42,000
3. Gepäck- und Güterwagen	„	75,000
	Fr.	<u>237,000</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften:

1. Allgemeine Verwaltung	Fr.	500
2. Bahnbau	„	3,200
3. Bahnhöfe und Stationen	„	4,200
4. Transporte	„	2,000
5. Werkstätten	„	8,000
6. Telegraph	„	4,800
	Fr.	<u>22,700</u>

Zusammenstellung der Ausgaben.

I. Bahnbau und feste Einrichtungen	Fr. 1,627,854
II. Rollmaterial	„ 237,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 22,700
	<hr/>
	Fr. 1,887,554
Unvorhergesehenes und zur Aufrundung	„ 112,446
	<hr/>
Total des Kostenvoranschlages	Fr. 2,000,000

Da die Länge der Bahn rund 20 km. betrage, so werden sich die Baukosten pro Bahnkilometer auf Fr. 100,000 belaufen.

Das Baukapital von zwei Millionen Franken soll aufgebracht werden wie folgt:

Aktienkapital	Fr. 1,200,000
Obligationenkapital	„ 800,000

Das erstere würde gebildet aus:

1. Subvention des Kantons Waadt	„ 640,000
2. Subvention des Kantons Freiburg	„ 160,000
3. Aktien der Gemeinden und Privaten	„ 400,000
	<hr/>
	Fr. 1,200,000

Die Vernehmlassungen der kantonalen Regierungen von Waadt und Freiburg sind der Konzessionserteilung günstig. Die erstere machte den ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Subvention nicht notwendigerweise nach Verhältnis der kilometrischen Strecken auf waadtländischem und freiburgischem Gebiet berechnet werden müsse, sondern auf Grund des waadtländischen Gesetzes vom 27. November 1900 betreffend die finanzielle Beteiligung des Staates bei Eisenbahnen festgesetzt werde.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 5. April 1904 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf fand die Zustimmung sämtlicher Anwesenden.

Wir haben gegen die Erteilung der Konzession nichts einzuwenden und empfehlen Ihnen daher den nachfolgenden Beschlussesentwurf, der die üblichen Bestimmungen enthält, zur Annahme.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Juni 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Payerne nach Romont.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Emil Perrin, Gemeindepräsident in Payerne, und Amadeus Gremaud, Ingenieur in Freiburg;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1904,

beschließt:

Den Herren Emil Perrin, Gemeindepräsident in Payerne, und Amadeus Gremaud, Ingenieur in Freiburg, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Payerne nach Romont 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, 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 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 1,435 Meter und eingleisig erstellt und eventuell 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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls 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 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 festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 8 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 6 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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

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

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

Art. 16. 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. 17. 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. 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 2 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,1 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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

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.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und 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 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen 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 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. 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. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Waadt und Freiburg, 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 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Haben die Kantone Waadt und Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben 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 diese Konzession, welche am 15. Juli 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Payerne nach Romont. (Vom 3. Juni 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1904
Date	
Data	
Seite	393-407
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 028

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.