

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung und Erweiterung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon.

(Vom 10. Dezember 1900.)

Tit.

Wie schon in der Botschaft betreffend Erneuerung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon, vom 25. Juni ds. Js., erwähnt war, hatte die zum Zwecke des Baues und Betriebes dieser Linie, unter der Firma „Compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat“, gegründete Aktiengesellschaft in ihrer Eingabe vom 31. Mai 1900 mit dem Begehren um Erneuerung der Konzession zwei fernere Gesuche verbunden. Diese gingen dahin, die Gesellschaft möchte einmal zur Verschiebung des Finanzausweises für die Strecken Savigny-Carrouge und La Sallaz-Clé-aux-Moines um ein Jahr, d. h. zum sektionsweisen Bau, sodann ferner dazu ermächtigt werden, für die Einführung der Linie in die Stadt Lausanne unter drei Tracévarianten die Wahl treffen zu können.

Da der sofortigen Behandlung dieser zwei letztern Beghron Hindernisse im Wege standen, so wurde auf den Wunsch der Gesellschaft die vor allem dringliche Frage der Konzessionserneuerung zunächst für sich Ihrem Entscheide unterbreitet und fand durch Beschluß vom 29. Juni 1900 in entsprechendem Sinne ihre Erledigung.

Auf den Gedanken der sektionsweisen Ausführung der Linie war die Gesellschaft durch die Verhandlungen zur Beschaffung

des erforderlichen Obligationenkapitals geführt worden. Sowohl der Unternehmer, welcher den größten Teil des Obligationenkapitals übernahm, als schon vorher die von den Banken mit dem Studium der Angelegenheit betrauten Ingenieure bezeichneten es als angezeigt, Lausanne mit Moudon durch die kürzeste Linie zu verbinden, um so mehr, als diese Linie alle wichtigen dazwischen liegenden Ortschaften berührte, während dagegen der in La Sallaz oder Marin abzweigende und bei Carrouge wieder anschließende Bogen nur insofern sich rechtfertigen würde, als die Gesellschaft daran die Strecke Cornes de Cerf-Chevbres und eventuell Vivis anschließen könnte; einstweilen würde jene von der andern Linie weniger als 5 Kilometer entfernte bogenförmige Abzweigung ihre Betriebskosten nicht decken. Nach Ansicht der Experten sollte der Bau dieser Teilstrecke wenigstens auf Jahresfrist verschoben werden, um der Gesellschaft Zeit zu lassen zur Erlangung der Konzession Cornes de Cerf-Puidoux-Chevbres und eventuell Chevbres-Vevey, wenn die Konzessionäre dieser letztern Linie auf die Normalspur verzichten würden (was nicht geschah: vielmehr ist das normalspurige Projekt in Ausführung begriffen).

Die Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft trat dieser Auffassung bei und beschloß, das ihr angebotene Obligationenkapital sich zu nutze zu machen zum Bau der direkten Linie Lausanne-Moudon über Chalet-à-Gobet und Carrouge und einer Abzweigung bis Savigny. Der Verwaltungsrat wurde demgemäß eingeladen, sofort den Finanzausweis für diese beiden Linien zu leisten. Dabei ging man auf seiten der Gesellschaft von der Annahme aus, daß dies nach der Konzession ohne weiteres zulässig sei, was indessen nicht der Fall ist, da letztere die beiden Linien über Chalet-à-Gobet und über Savigny als einheitliches Unternehmen vorsieht. Zum successiven Bau bedarf es daher einer entsprechenden Konzessionsänderung.

Der zur Vernehmlassung über das bezügliche Begehren eingeladene Staatsrat von Waadt sah sich veranlaßt, über die verlangte Konzessionsänderung in den Gemeinden eine Enquête zu veranstalten, welche verschiedene Einsprachen und Reklamationen von seiten solcher Gemeinden und Privaten zur Folge hatte, welche an der Linie über Savigny, beziehungsweise den Teilstrecken, deren Bau verschoben werden soll, speciell interessiert sind. Diese Einsprachen und Reklamationen fanden indessen unter Vermittlung des kantonalen Baudepartementes entweder durch eine Vereinbarung in dem Sinne, daß sie gegen Übernahme der von den Einsprechern gezeichneten Aktien durch die Mitglieder der Ver-

waltung zurückgezogen wurden, oder in anderer Weise ihre Erledigung, so daß die nachgesuchte Bewilligung zur Verschiebung des Baues einiger Teilstrecken heute von dieser Seite nicht mehr bestritten erscheint. Wir sehen uns ebenfalls zu keinen Einwendungen veranlaßt und beantragen daher, dem Gesuche zu entsprechen.

Was sodann das weitere Begehren betreffend die Einmündung in Lausanne anbelangt, so ist vorerst zu erwähnen, daß die Herren Gebrüder Dufour als ursprüngliche Konzessionäre der Linie Lausanne-Moudon, deren Anfangspunkt beim Kantonsspital vorgesehen war, schon im Dezember 1898 ein Konzessionsbegehren für eine Abzweigung von La Sallaz durch die Stadt Lausanne bis zum Flonbahnhofe der Lausanne-Ouchy-Bahn eingereicht hatten.

Infolge der Einsprache der Stadt Lausanne gegen die vorgesehene Benutzung speciell der Rue du Pré sah sich die Gesellschaft der elektrischen Regionalbahnen des Jorat, als Rechtsnachfolgerin der Herren Gebrüder Dufour, welche sich ihr gegenüber durch Konvention vom 22. April 1899 von vornherein zur spätern Abtretung der nachgesuchten Konzession, falls sie ihnen erteilt würde, verpflichtet hatten, zu einer Änderung des Projektes veranlaßt und reichte unterm 9. März 1900 ein neues, von den vorschriftsmäßigen Beilagen begleitetes Konzessionsgesuch ein.

Begründet wird dasselbe besonders mit dem Hinweis auf die große Bedeutung, welche sowohl für die Rentabilität der Linie Moudon-La Sallaz, als für das sie benutzende Publikum eine direkte Verbindung derselben mit dem Centrum der Stadt, sowie mit den Bahnhöfen der Lausanne-Ouchy- und der Lausanne-Echallens-Bahn habe. Das Gesuch läßt die von der Stadt beanstandete Strecke ganz beiseite, während im übrigen das Tracé mit dem von den Herren Gebrüdern Dufour vorgesehenen übereinstimmt. Es gewinnt von La Sallaz mittelst einer Doppelschleife und eines 285 Meter langen Tunnels unter der Straße durch das Flonthal (Vallon), dem es bis La Solitude folgt, wo gegenüber der Buanderie Haldimand die Endstation und der Anschluß an das städtische Tramwaynetz vorgesehen ist, dessen Geleise zur Vermittlung des direkten Güterverkehrs nach dem Flonbahnhofe und nach der Lausanne-Echallens-Bahn auf eine verhältnismäßig kurze Strecke benutzt werden sollen (jeweilen früh morgens und abends). Die Linie hat von La Sallaz bis La Solitude eine Länge von 1,750 km. und weist eine fast auf der ganzen Länge zur Anwendung kommende Maximalsteigung von 60 ‰ und als engste Kurven solche von 50 Meter Halbmesser auf. Sie soll nach den

gleichen technischen Normen wie die Hauptlinie Lausanne-Moudon gebaut und mit dem Rollmaterial der letztern betrieben werden. Die Anlagekosten sind zu Fr. 175,000 veranschlagt. Es handelt sich somit überhaupt nicht um eine selbständige neue Linie, sondern um eine Abzweigung oder eine Ersetzung der letzten Teilstrecke der ursprünglich konzessionierten Linie Lausanne-Moudon zum Zwecke der Einführung in die Stadt Lausanne und des Anschlusses an die andern daselbst vorhandenen Bahnen.

Wenn nun die Gesellschaft mit ihrem Gesuche vom 31. Mai dieses Jahres ferner verlangt, zur Wahl unter drei Tracés für die Einmündung in die Stadt ermächtigt zu werden, so hat man es hier lediglich mit Varianten zu der hiervor bezeichneten Linie zu thun, von denen die eine nichts anderes als das ursprünglich vorgesehene Tracé von La Sallaz bis zum Kantonsspital ist, die zweite von der im Gesuche vom 9. März 1900 angenommenen Einführung nur unwesentlich abweicht, und die dritte und wohl ernstlich kaum in Betracht kommende den Endpunkt an die Straßenkreuzung noch östlich des Zuchthauses vorlegt.

Der Staatsrat von Waadt sprach sich über die Einführungsfrage dahin aus, daß er das Tracé mit Endpunkt bei der Buanterie Haldimand (beziehungsweise La Solitude) als das günstigste erachte. Denn es ermögliche einen leichtern Anschluß an die Lausanne-Echallens-Bahn bei Bel-Air einerseits und an die Lausanne-Ouchy-Bahn andererseits, unter kurzer Benützung der Geleise der Lausanner Tramways. Dieses Projekt habe nur einen Nachteil, daß es unter den drei von der Gesellschaft vorgeschlagenen das kostspieligste sei. Der Staatsrat verlangte sodann, daß die Einführung in die Stadt Lausanne in der kürzesten Frist studiert werde, damit die Ausführung möglichst im Anschluß an die Erstellung der Hauptlinie vor sich gehen könne. Jedenfalls werde der Kanton strikte an der Bestimmung des Subventionsdekretes festhalten, wonach eine Auszahlung über die Hälfte der Subvention hinaus nicht vor der Eröffnung der Linie bis zum Endpunkt stattzufinden habe.

Die Bahngesellschaft wurde darauf von unserem Eisenbahndepartement zur unverweilten Anhandnahme der genauern Studien für die Einführung eingeladen. Obwohl sie dies zusagte und baldige Vorlage vollständiger Detailpläne für die verschiedenen Projekte in Aussicht stellte, liegen solche zur Zeit noch nicht vor.

Bei den Schwierigkeiten, welche ohne Zweifel die Einführung der Linie in die Stadt bietet, erscheint es durchaus nicht

angezeigt, einen definitiven Entscheid über die Tracéfrage auf Grund bloß vorläufiger Studien, d. h. schon jetzt bei Erteilung, beziehungsweise Erweiterung der Konzession zu treffen. Vielmehr sollte damit unseres Erachtens bis zu dem Zeitpunkt gewartet werden, wo auf Grund eingehender Terrainstudien erstellte Baupläne vorliegen werden, die erst eine gründliche Prüfung ermöglichen. Wir glauben Ihnen daher empfehlen zu sollen, dem Gesuche in der Weise zu entsprechen, daß zwar grundsätzlich die Konzession für die Einführung erteilt, aber die endgültige Entscheidung über das Tracé bis nach Einreichung der definitiven Pläne vorbehalten würde.

An die allgemeine Konzessionserteilung wären ferner für den Fall, daß öffentliches Straßenareal beansprucht werden sollte, die Rechte der Stadt, beziehungsweise eine Verständigung mit letzterer vorzubehalten.

Endlich erscheint es auch am Platze, durch eine geeignete Bestimmung die Einheitlichkeit des Rückkaufes für das ganze Netz zu sichern.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. Dezember 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Abänderung und Erweiterung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Compagnie des chemins de fer régionaux électriques du Jorat, vom 31. Mai 1900;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 10. Dezember 1900,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1900 erneuerte Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne, einerseits über Chalet-à-Gobet, anderseits über Savigny, und über Carrouge nach Moudon (E. A. S. XV, 321 ff., und XVI, 168 f.) wird dahin abgeändert, daß der Gesellschaft der sektionsweise Bau und demgemäß gestattet wird, für die Strecken Savigny-Carrouge und La Sallaz-Clé-aux-Moines die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen erst binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, einzureichen, mit der Maßgabe, daß die allfällige Nichteinhaltung dieser Frist den Hinfall der Konzession nur für die genannten beiden Teilstrecken, nicht aber für die übrige konzessionierte Linie zur Folge haben würde.

2. Gleichzeitig wird der Gesellschaft die Konzession zur Einführung ihrer Linie von La Sallaz in die Stadt Lausanne unter den nach der Konzession vom 29. Mai 1900 geltenden und folgenden besondern Bedingungen erteilt:

- a. der endgültige Entscheid über die Tracéführung bleibt bis nach Vorlage der Baupläne vorbehalten;
- b. für Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen gilt die unter Ziffer 1 hiervor festgesetzte Frist von einem Jahre, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet;
- c. für den Fall der Inanspruchnahme öffentlichen Straßenareals bleiben die Rechte der Stadt Lausanne, bezw. eine Verständigung mit dieser über die Straßenbenutzung ausdrücklich vorbehalten;
- d. als Rückkaufstermin für die Strecke La Sallaz-Lausanne gilt der für die übrige Linie festgesetzte, d. h. 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Linie La Sallaz-Moudon, und es bilden die verschiedenen Teilstrecken ein einheitliches Rückkaufsobjekt.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Schaffhausen nach Neuhausen (Bahnhof-Breitequartier).

(Vom 10. Dezember 1900.)

Tit.

Mit Eingabe vom 23. Oktober 1900 stellte der Stadtrat von Schaffhausen unter Beischluß der erforderlichen technischen Vorlagen ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahnanlage vom Bahnhof Schaffhausen zu dem hochgelegenen Breitequartier, mit welcher die Verbindung des aufstrebenden cirka 1500 Einwohner zählenden Quartiers mit dem Bahnhof und der Altstadt bezweckt wird.

Die Linie würde ein Teilstück des städtischen Straßennetzes bilden und als solches durch die Stadt gebaut und betrieben. Sie nimmt ihren Anfang beim südlichen Portal des Bahnhofgebäudes (Cote 406,80), steigt zum Oberthor an, überschreitet die Nordostbahn auf der bestehenden Überfahrtsbrücke, folgt der neuen Steigstraße bis zum Steigbrunnen und erreicht im Zuge der Schützensteig beim Schützenhaus (Cote 458,30) den Rand des ebenen Plateaus des Breitequartiers.

Die Länge beträgt rund 1000 Meter, der zu überwindende Höhenunterschied 52 Meter, die mittlere Steigung 52 ‰, die

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung und
Erweiterung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Lausanne nach Moudon.
(Vom 10. Dezember 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1900
Date	
Data	
Seite	854-861
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 430

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.