

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für die schmalspurige Straßeneisenbahn Lausanne-Echallens und die Verbindung derselben mit der Lausanne-Ouchy-Bahn.

(Vom 18. Juni 1886.)

---

Tit.

Auf Veranlassung des Initiativkomite's für Erstellung einer Fortsetzung der Schmalspurbahn von Lausanne nach Echallens bis Bercher reichte die Gesellschaft der Lausanne-Echallens-Bahn unterm 22. Mai 1886 ihrerseits ein Konzessionsgesuch ein für Verlängerung ihrer Linie vom bisherigen Bahnhofe auf dem Chauderonplatze bis zum Bahnhof der Lausanne-Ouchy-Bahn im Flonthal, indem Petentin dafür hält, daß nach der Natur der Sache diese beiden Konzessionsgesuche gemeinschaftlich zur Vorlage und Behandlung zu gelangen haben, weil sie in engem Zusammenhang mit einander stehen. Letzterer ergebe sich schon daraus, daß ein Theil der für Echallens-Bercher bereits gezeichneten Summen nur insoweit zahlfällig werden, als sich die Lausanne-Echallens-Bahn über den Besitz der Mittel zur Erstellung der projektirten Verbindung in Lausanne gegenüber den Unterzeichnern ausgewiesen haben werde.

Was die Vortheile und die Bedeutung des Projektes für die künftige Entwicklung ihrer Linie anbetrifft, so erblickt die Petentin zwar eine hinreichende Rechtfertigung ihres Begchrens schon in dem Umstande, daß das Eisenbahndepartement zu wiederholten Malen die Ausführung gewünscht habe. Sie fügt indessen bei, daß die Verbindung ihrer Linie mit dem Hauptbahnnetze wirklich ein längst gefühltes Bedürfniß sei und von ihrer Klientschaft, namentlich den Kaufleuten,

welche sich über die Kosten und Weitläufigkeiten der bisherigen Verbindung mit dem Bahnhof der S. O. S. beklagen, lebhaft gewünscht werde. Außerdem sei die Erstellung dieser Verbindung *conditio sine qua non* für das Zustandekommen der Fortsetzung nach Bercher und der waadtländischen Centralbahn bis Payerne überhaupt.

Mit Rücksicht auf die bedeutenden Erstellungskosten verlangt die Gesellschaft, auf dieser Verbindungsstrecke zum Bezug erhöhter Taxen ermächtigt zu werden, welche die Betriebseinnahmen der ganzen Linie in genügendem Maße heben würden, um die Verzinsung der Schulden sicher zu stellen.

Das zum Bau benöthigte Kapital soll theils durch Subventionen des Kantons und der Gemeinde Lausanne, theils durch ein Anleihen beschafft werden, zu dessen Verzinsung die laufenden Betriebseinnahmen in erster Linie zu verwenden wären.

Obwohl sich die kompetenten Behörden über die Subventionsfrage noch nicht schlüssig gemacht haben, glaubt Petentin doch auf deren Unterstützung mit Bestimmtheit zählen zu dürfen.

Die projektirte Verbindungslinie würde eine Länge von circa 750 Meter erhalten und, westlich des Bahnhofes Chauderon abzweigend, zunächst längs der Lausanne-Echallensstraße sich hinziehen, bei der Kreuzung der letztern mit der Lausanne-Genf-Straße diese schräg überschreiten, von da an der Terrasse des Collège Gaillard vorbei durch nicht überbautes Terrain verlaufen, den sogenannten Minenweg mittelst eines Viadukts übersetzen, und auf der Terrasse der Lausanne-Ouchy-Bahn zwischen den Besitzungen Agassiz und dem Entrepôt endigen, wo der neue Bahnhof der Lausanne-Echallens-Bahn mit allen für einen raschen und leichten Güterumlad erforderlichen Einrichtungen erstellt werden soll.

Das Projekt sieht Steigungen nicht über 40 ‰ und als kleinste Kurvenradien solche von 90 Meter vor. Die Spurweite ist wie bei der bestehenden Bahn zu 1 Meter angenommen. Als Betriebsmaterial wird das vorhandene der Gesellschaft zur Verwendung kommen und der Betrieb in gleicher Weise wie für die bestehende Linie organisirt werden.

Die Gesamtkosten werden auf Fr. 260,000 oder der Kilometer auf circa Fr. 345,000 veranschlagt.

Der Staatsrath von Waadt bezeichnet in seiner Vernehmlassung die projektirte Verbindung als eine Nothwendigkeit. Ohne dem Projekt irgendwie entgegenzutreten, behält er sich die nähere Prüfung der Interessen verschiedenster Art berührenden Frage im Allgemeinen und namentlich in Bezug auf die gegenwärtige Stellung

der Gesellschaft zum Kanton betreffend die Strecke Montétan-Chauderon, das Tracé und die Straßenüberführungen, sowie die Subventionsfrage ausdrücklich vor.

Alle diese Punkte sind später, bei Vorlage der Detailpläne, näher zu untersuchen und zu erledigen, bei welchem Anlasse auch der Regierung von Waadt Gelegenheit geboten werden wird, ihre Interessen nach dieser Richtung zu wahren. Um speziell bezüglich der Frage der Beibehaltung des bisherigen Tracé Montétan-Chauderon, dessen Wahl seiner Zeit nur als Provisorium gestattet wurde, nichts zu präjudizieren, schlagen wir Ihnen vor, die Konzession ganz allgemein „für die Verbindung mit der Lausanne-Ouchy-Bahn“, ohne nähere Bezeichnung des Ausgangspunktes von der bestehenden Linie, zu ertheilen. In der That kann es sich nicht anlässlich der gegenwärtigen Konzessionsertheilung um Entscheidung der Frage handeln, ob von Montétan bis Chauderon das bisherige Tracé, dessen Anlage auf der öffentlichen Straße im Jahr 1873 nur provisorisch gestattet wurde, beibehalten werden darf oder ob, wie schon damals in Aussicht genommen war, die Anlage eines selbständigen Bahnkörpers verlangt werden soll. Dagegen dürfte es am Platze sein, diese Frage anlässlich der Prüfung der Ausführungspläne für das Verbindungsstück zur Erledigung zu bringen.

In der Konzessions-Konferenz, welche gleichzeitig mit derjenigen für Echallens-Bercher am 26. Mai 1886 stattfand, erklärte sich die Petentin mit dieser Auffassung einverstanden.

Was nun die Konzessionsbedingungen anbetrifft, so ist es gegeben, an den für die Linie Lausanne-Echallens bestehenden festzuhalten. Wie wir schon in der Botschaft betreffend Konzession der Fortsetzung Echallens-Bercher ausführten, sind dieselben zunächst nicht in einer einheitlichen Konzession, sondern in fünf verschiedenen Akten enthalten, nämlich dem kantonalen Konzessionsdekret, der bezüglichen Uebereinkunft zwischen Kanton und Unternehmung, dem zudienenden Pflichtenheft, alles vom 6. Juni 1872, sowie der Bundeskonzession vom 20. Juli 1872 und endlich dem Bundesbeschluss betreffend Aenderung des Pflichtenheftes vom 24. Juni 1878. Ueberdies ist ein Theil jener Bedingungen seither obsolet geworden und fehlen darin eine Reihe von Bestimmungen, die regelmäßig in neuere Konzessionen übergangen und thatsächlich auch für die Lausanne-Echallens-Bahn Anwendung finden. Es wäre daher jedenfalls nothwendig, für das Verbindungsstück eine neue Konzession aufzustellen. Wir beantragen Ihnen nun, den vorliegenden Anlaß zu benutzen, um für die ganze Linie eine dem gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung und den jetzt üblichen Formen entsprechende einheitliche Konzession aufzustellen, wodurch dann die genannten frühern Akte

dahin fallen würden. Es kann dies am einfachsten dadurch geschehen, daß die für das Verbindungsstück aufzustellende Konzession für die ganze Linie als maßgebend erklärt wird, wogegen die Konzessionsbewerberin anlässlich der Konferenz-Verhandlungen keine Einwendungen erhob. Dabei versteht es sich, daß sich die neue Konzession in materieller Beziehung durchaus den Bestimmungen der bestehenden Konzession anzuschließen hat. Sie stimmt auch ganz mit derjenigen überein, welche wir Ihnen für Echallens-Bercher beantragten. Indem wir auf das dort Gesagte verweisen, bemerken wir bloß, daß die einzigen Abweichungen in den Art. 3, 5, und 6 enthalten sind. In Art. 3 ist als Gesellschaftssitz Lausanne angenommen. In Art. 5 fällt selbstverständlich die bloß auf die besondern, bei Echallens-Bercher obwaltenden Verhältnisse berechnete Bestimmung betreffend Vorlage eines Betriebsvertrages weg. Die Aenderung in Art. 6 ist bloß redaktioneller Natur.

In Art. 26 ist der Gesellschaft bloß die Verpflichtung zur Aeuffnung eines Erneuerungs- und Reservefonds, nicht aber auch zur Errichtung einer Pensions- und Unterstützungs-Kasse für das Personal auferlegt. Letztere Vorschrift, welche in der bisherigen Konzession nicht enthalten war, ist auf Verlangen der Petentin weggelassen worden, deren Vertreter bei der Konferenz ausführten, daß die Angestellten bei einem Versicherungsinstitut versichert seien und zwar ganz auf Kosten der Gesellschaft, und daß Beibehaltung dieses für die Angestellten günstigeren Modus gewünscht werde. Wir empfehlen Ihnen, dem Wunsche der Gesellschaft zu entsprechen.

Wie schon oben erwähnt, stellt die Petentin unter Hinweis auf die bedeutenden Erstellungskosten das Begehren, auf der zu konzessionirenden Strecke zum Bezug erhöhter Taxen ermächtigt zu werden, und zwar:

Für den Personentransport, I. Klasse	. . .	15 Rp.
„ „ „ II. „	. . .	10 „
„ „ Viehtransport:		
Pferde und Großvieh	. . .	30 „
Kleinvieh und Hunde	. . .	15 „
„ „ Gepäcktransport und Gütertransport, I. und II. Klasse, 100 kg.	. . .	25 „
in ganzen Wagenladungen, 100 kg.	. . .	20 „

Dieses Begehren können wir nicht zur Berücksichtigung empfehlen. Denn zunächst erscheinen weder die Anlagekosten ausnahmsweise hoch, noch wird für diese Strecke der Betrieb schwieriger und kostspieliger sein als auf der übrigen Linie. Sodann fällt

entscheidend in's Gewicht, daß die Gesellschaft schon zur Zeit gemäß Bundesbeschluß vom 24. Juni 1878 verpflichtet ist, die Waaren zwischen dem Bahnhofe von Chauderon und dem Platz Riponne zu den festgesetzten kilometrischen Taxen zu befördern. An Stelle dieser Verbindung mit dem Platz Riponne durch Camionnagedienst tritt nun die ungefähr gleich lange Schienenverbindung bis zum Bahnhof der Lausanne-Ouchy-Bahn im Flonthal, und es ließe sich durch nichts rechtfertigen, für diese neue Verbindung höhere Taxen zuzulassen.

Wir beantragen Ihnen daher, die Taxen auch für das Verbindungsstück nach den zur Zeit für Lausanne-Echallens bestehenden Ansätzen festzusetzen, was um so eher auch deßhalb geschehen darf, als die Gesellschaft gegen einen ruinösen Betrieb durch die Bestimmung in Art. 24, 2. Alinea, geschützt ist.

Wir benützen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Juni 1886.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession für die schmalspurige Straßeneisenbahn Lausanne-Echallens und die Verbindung derselben mit der Lausanne-Ouchy-Bahn.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

- 1) einer Eingabe des Hrn. Laurent, Ingenieur, in Lausanne, als Direktor der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens, vom 21. Mai 1886;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 18. Juni 1886,

beschließt:

Der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens wird die nachstehende Konzession ertheilt, welche an die Stelle der bisherigen Konzessionsakte tritt, und wodurch der Gesellschaft im Weitern das Recht eingeräumt wird, die bestehende Linie mit der Lausanne-Ouchy-Bahn (im Flonthal) zu verbinden.

In Folge dieser Konzession treten außer Kraft:

- 1) das Dekret des Großen Rathes des Kantons Waadt, betreffend Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach dem System Larmanjat zwischen Lausanne und Echallens, vom 6. Juni 1872;
- 2) die Uebereinkunft zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten, namens des Staates Waadt, mit der Gesellschaft, vom gleichen Datum;
- 3) das Pflichtenheft zu der Konzession, vom nämlichen Datum;
- 4) der Bundesbeschluß betreffend Genehmigung dieser Konzession, vom 20. Juli 1872;
- 5) der Bundesbeschluß betreffend Aenderung des unter Ziffer 3 genannten Pflichtenheftes, vom 24. Juni 1878.

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 bis zum 1. Juni 1973 erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in L a u s a n n e.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrath die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Verlängerung bis in's Flonthal zu machen.

Art. 6. Binnen weitem 12 Monaten ist die konzessionirte Verlängerung zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig und eingleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 19 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

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. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 13 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 9,1 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Aufstellung von Minimalsätzen im Personenverkehr unterliegt der Genehmigung des Bundesrathes.

Für Kinder unter 3 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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

15 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 7,8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde und Großvieh 26 Rp.;

Kleinvieh und Hunde 9,1 Rp.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5,2 Rappen, die niedrigste (für Baumaterialien, Brennholz, Getreide und Kartoffeln) nicht über 3,9 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.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe um 50% des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren 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 Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 25 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 25 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere 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 Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Waadt, abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorargen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedernte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 27 definit worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Waadt hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für die schmalspurige Straßeneisenbahn Lausanne-Echallens und die Verbindung derselben mit der Lausanne-Ouchy-Bahn. (Vom 18. Juni 1886.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1886
Date	
Data	
Seite	841-852
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 167

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.