

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Kon-
zession einer elektrischen Straßenbahn von Aubonne
nach Gimel.

(Vom 4. Oktober 1897.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 8. März 1897 stellte Herr Professor A. Palaz, Ingenieur in Lausanne, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Aubonne nach Gimel. Die letztere habe den Zweck, die Ortschaft Gimel und deren Umgebung mit dem Bezirkshauptort Aubonne zu verbinden und gleichsam an das Netz der Jura-Simplon-Bahn anzuschließen. Der Ausgangspunkt befinde sich bei der Station Aubonne der elektrischen Straßenbahn Aubonne-Allaman, Cote 501, von wo die Bahn zunächst auf eigenem Bahnkörper sich bewege, um nach einer Länge von circa 300 Metern die Kantonsstraße Aubonne-Rolle zu gewinnen. Von hier werde fortwährend die Straße benützt bis zum Eintritt in das Dorf Gimel, wo die Bahn die Straße verlasse, um in der Station Gimel, Cote 736, auf eigenem Bahnkörper zu enden. Die ganze Länge der Linie betrage 7,75 km. Außer den beiden Endstationen werden das Dorf Montherod (durch eine eigene Haltstelle) und die Ortschaften St-Oyens und Essertines (durch die Haltstelle La Fully) und Saubraz (durch die Haltstelle Le Prunier) bedient. Die Station Gimel könne zugleich als Station der Gemeinden Longirod, Marchissy und St-Georges gelten.

Die Lieferung der elektrischen Betriebskraft werde durch die Elektrizitätsgesellschaft Aubonne erfolgen, welche bereits die Bahn Aubonne-Allaman betreibe und die umliegende Gegend mit elek-

trischem Licht versorge. Für den Personenverkehr werde nur eine Wagenklasse eingeführt; dagegen werde ein kompletter Güterdienst eingerichtet.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß eine Maximalsteigung von 6 ‰ und ein Minimalradius von 50 Metern vorgesehen sei, d. h. dieselben Grenzen, welche auch bei der elektrischen Straßenbahn Aubonne-Allaman innegehalten wurden. Auf denjenigen Straßenstrecken, welche die Anwendung dieser Normalien nicht gestatten, sollen die nötigen Korrekturen vorgenommen werden. Die Spurweite betrage 1 Meter. Es sollen Vignolschienen, zu 20 kg. pro laufenden Meter, auf eisernen Schwellen zur Verwendung kommen. Die Zuleitung der Elektrizität erfolge oberirdisch durch Drähte, die Rückleitung durch die Schienen.

An Rollmaterial seien zwei Automobilwagen mit 2 und ein solcher mit 4 Triebachsen, sowie zwei Anhängewagen für den Personentransport, ferner 2 offene und 4 gedeckte Güterwagen vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

A. Unterbau und Oberbau (inkl. Landerwerb in Aubonne und in Gimel)	Fr. 235,000
B. Elektrische Leitung	„ 60,000
C. Hochbauten	„ 38,000
D. Signaleinrichtungen (Telephon)	„ 5,000
E. Rollmaterial	„ 95,000
F. Mobiliar und Gerätschaften	„ 8,000
G. Diversa und Unvorhergesehenes	„ 59,000
Total	Fr. 500,000

oder Fr. 65,000 pro Kilometer.

Die Betriebsausgaben werden veranschlagt auf:

1. Allgemeine Verwaltung (Fr. 200 pro km.) . . .	Fr. 1,550
2. Unterhalt der Bahn (Fr. 800 pro km.) . . .	„ 6,200
3. Expeditions- und Zugsdienst (Fr. 600 pro km.)	„ 4,650
4. Fahrdienst und Unterhalt des Rollmaterials . .	„ 17,500
5. Unterhalt der übrigen Einrichtungen . . .	„ 1,100
Total	Fr. 31,000

Hierzu kommen als weitere Ausgaben:

1. Einlage in den Erneuerungsfonds	„ 4,650
2. Verzinsung und Amortisation des Obligationenkapitals ($4\frac{1}{2}\%$ von Fr. 125,000)	„ 5,635
so daß sich ein Ausgaben-Total ergebe von	<u>Fr. 41,285</u>

Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 46,500 berechnet, was einen Überschuß über die Ausgaben von Fr. 5225 ergebe, welcher hinreiche, um die Prioritätsaktien mit 3 % zu verzinsen und Fr. 725 auf neue Rechnung vorzutragen. Indessen werde sich dieses Ergebnis noch verbessern, da die Betriebskosten durch Verschmelzung des Betriebes mit demjenigen der Aubonne-Allaman-Bahn sich reduzieren werden. Anderseits sei eine fortwährende Zunahme des Verkehrs und damit der Einnahmen zu erwarten.

Durch Zuschrift vom 8. Mai 1897 teilte Herr Palaz mit, daß er alle seine Rechte mit Bezug auf dieses Konzessionsbegehren der Elektrizitätsgesellschaft Aubonne abgetreten habe, welche letztere mittelst Eingabe vom gleichen Tage das Konzessionsgesuch aufnahm und den Wunsch ausdrückte, es möchte dasselbe in der Junisession von der Bundesversammlung behandelt werden, da sich die Gesellschaft innert ganz kurzer Zeit werde die finanziellen Mittel verschaffen können, um mit der Ausführung des Baues sofort nach der Konzessionserteilung zu beginnen.

Mittelst einer weitem Eingabe vom 24. Mai 1897 legte die Elektrizitätsgesellschaft Aubonne Kopie eines Beschlusses des Großen Rates des Kantons Waadt vom 13. Mai vor, worin prinzipiell die Bewilligung zur Straßenbenützung ausgesprochen war. Da indessen die nähern Bedingungen noch nicht vereinbart waren, mußte die Behandlung des Konzessionsgesuches noch ausgesetzt werden.

Nachdem der Staatsrat des Kantons Waadt mit Schreiben vom 4. Juni 1897 sich dahin geäußert hatte, daß er die Erteilung der Konzession empfehle, legte er mit einer weitem Zuschrift vom 24. September 1897 eine Zusammenstellung der auf die Straßenbenützung bezüglichen Akten vor, woraus hervorging, daß diese Frage endgültig erledigt war. Das Eisenbahndepartement ordnete daher auf den 27. September die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen an, welche zur einstimmigen Annahme des nachstehenden Konzessionsentwurfes führten. Derselbe giebt uns nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Artikel 2 ist die Dauer der Konzession derart bestimmt, daß sie gleichzeitig mit der der gleichen Konzessionärin erteilten Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Aubonne nach Allaman ausläuft.

Die Taxen, welche in Artikel 16 und 18 als zulässig erklärt werden, übersteigen die für ähnliche Unternehmungen bewilligten Maxima nicht.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Oktober 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aubonne
nach Gimel.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Herrn A. Palaz, Ingenieur in Lausanne, vom 8. März und 8. Mai 1897;
2. einer Eingabe der Elektrizitäts-Gesellschaft Aubonne vom 8. Mai 1897;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Oktober 1897,

beschließt:

Der Elektrizitäts-Gesellschaft Aubonne wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aubonne nach Gimel 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer der Konzession für eine Straßenbahn von Aubonne nach Allaman, d. h. bis zum 21. Dezember 1974, erteilt.

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

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 1 Jahr, 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 Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt, mit Ausnahme der Ausweichstellen, welche zweispurig gebaut werden. Der Betrieb erfolgt mittelst Elektrizität.

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 Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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. 11. 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.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 12 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei 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 allen Wagenklassen zu zahlen.

10 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 12 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilletten zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 6 Rappen, die niedrigste nicht über 3 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

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

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren 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 Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die

Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere 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 Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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 Bundesgesetze über die Haftpflicht vom 1. Juli 1875 hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Straßenbahn gelten die Bestimmungen der zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten des Kantons Waadt und der Elektrizitätsgesellschaft Aubonne am 7. September 1897 abgeschlossenen, durch Beschluß des Großen Rates vom 14. September 1897 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Übereinkunft zwischen der Gemeinde Montherod und der genannten Gesellschaft vom 24. August 1897, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Zugehör. 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 gethan 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, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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. 28. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein bisheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aubonne nach Gimel. (Vom 4. Oktober 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1897
Date	
Data	
Seite	351-361
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 029

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.