

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn von Croy nach Gingins
und an die Grenze von Frankreich, mit einer Ab-
zweigung nach Aubonne-Allaman.

(Vom 10. Juli 1873.)

Tit.!

Die Gemeinden l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Longirod, Marchissy und Gingins suchen um die Konzession nach zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche bei Croy, einer Station der Linie Eclépens-Jougne, abzweigt und sich längs des Südostabhanges der Jurakette durch die oben genannten Gemeinden bis an die Grenze Frankreichs zwischen Crassier und la Rippe zieht. (Es ist beabsichtigt, von der französischen Grenze aus die Fortsetzung durch das Pays de Gex zu suchen und auf einem Punkte an der Linie Versoix-Genf in die Westbahn einzumünden). Von Au Toleure führt eine Zweigbahn nach Aubonne und Allaman, Station der Westbahn. Im Auge behalten wird auch die nördliche Fortsetzung von Arnex, Station der Jougnebahn, über Orbe nach Yverdon. Vor Allem aber sollen die Strecken Allaman-Gimel und Croy-Gingins gebaut werden und nur für diese wird heute die Konzession begehrt. Eine Drukschrift über Anlage der Bahn, deren Bedürfniß, muth-

maßliche Kosten und Erträgnisse u. s. w. liegt in Ihrer Hand, und wir gedenken nicht hier zu wiederholen, was dort gesagt ist. Ueber die zu konzedirende Streke speziell sind die technischen Vorlagen noch mangelhaft, was die Vertreter der Gemeinden mit der Kürze der ihnen zugemessenen Zeit zu entschuldigen ersuchen. Die Anlage der Linie wird voraussichtlich eine schmalspurige (1 Meter) sein, die Gemeinden behalten sich jedoch die abschließliche Verfügung darüber noch vor. Stationen sind in Aussicht genommen in Aubonne, Moiry, Cuarnens, l'Isle, Montricher, Mollens, Ballens, Bière, Gimel, Marchissy, Bassin, Césille, Givrins, Gingins. Die Linie Croy-Allaman hat eine Länge von etwas über 32 Kilometer, Croy-Au Tolcure-Gingins von 49 Kilometern. Bis Ende 1877 soll die Streke Allaman-Bière und Gimel vollendet und dem Betriebe übergeben sein, bis zum 31. December 1878 der übrige Theil des Unternehmens. Täglich sollen mindestens zwei Züge nach beiden Richtungen mit einer Minimalgeschwindigkeit von 20 Kilometern per Zeitstunde kursiren. Ueber das Wagensystem werden noch Studien gemacht; Klassen wird es nur zwei geben, die zweite zum Preise von sechs Rappen per Kilometer, weil in ihrer Einrichtung die Mitte zwischen der normalen zweiten und dritten Klasse haltend. Gegen diese Spezialtaxe haben wir keinen Einwand erhoben, weil die Linie zum größten Theile nur den Lokalverkehr vermitteln wird, es aber gerade die an ihr liegenden Gemeinden sind, welche die besondere Taxe verlangen und dabei von dem Staatsrathe des Kantons Waadt unterstützt werden. Auf den Fall des breitspurigen Baues haben wir die nöthigen Vorbehalte sowohl hinsichtlich der Wagenklassen als der Personentaxen angebracht. Im Uebrigen haben die Bewerber um die Konzession sich bereitwillig den Bestimmungen der Normalkonzession unterzogen, weshalb auf weitere Punkte einzutreten kein Grund vorhanden ist.

Wir empfehlen nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und versichern Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 10. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die Grenze von Frankreich mit einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1. eines Konzessionsgesuches der Gemeinden l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Longirod, Marchissy und Gingins vom 23. Mai 1873, nebst Beilagen,

2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 10. Juli d. J.

beschließt:

Den Gemeinden Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Longirod, Marchissy und Gingins wird zuhanden einer von ihnen zu bildenden Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die Grenze von Frankreich, nebst einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die 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 von neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, erteilt.

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

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons Waadt.

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 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die in Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Feb. 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Juli 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. Dezember 1877 ist die Strecke Bière-Allaman (Bahnhof)-Gimel zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben. Hinsichtlich des übrigen Theiles der konzessionirten Linie werden die Fristen des Art. 5 je 12 Monate verlängert, und ist derselbe bis 31. Dezember 1878 zu vollenden und zu eröffnen.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Tracé zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichlichen Beghren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau nach schmalspurigem System (Geleisweite: 1 Meter) erstellt. Die Gesellschaft behält sich indeß vor, die Bahn normalspurig zu bauen, wenn sich das Bedürfniß hiefür herausstellt.

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 gegründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung zwei Wagenklassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Würde die Bahn schmalspurig gebaut, so sind drei Wagenklassen nach amerikanischem System zum Bahnbetrieb zu verwenden.

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. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

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

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Bei normalspurigem Bau der Bahn wären zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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.

Zehn Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 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 weiteren 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. Ein vom Bundesrathe nach Anhörung des beteiligten Kantones und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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

per Stück und per Kilometer :

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rappen, Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen, Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie 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 durch Personenzüge (in Eilfracht) transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % 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 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe mit 0,8 Rappen per Kilometer und 50 Kilo zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Fr.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rappen für volle 5 Rappen gelten.

Art. 21. Die in den Artikeln 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Adressaten zu treffen. 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 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 durch diese Konzession geforderten 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr dahieriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten nachfolgende 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 Eintritt desselben Kenntniß zu geben.

- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigentum des Bundes, resp. des Kantons Waadt übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. dem Kanton Waadt abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, - sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth, - wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth, - wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welch' letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. 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 da-

heriges Recht, wie es in Art. 28 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Waadt hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Lezterer 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 hohe Bundesversammlung, betreffend den
Chaussée-Damm über den Zürchersee bei Rapperswyl.

(Vom 10. Juli 1873.)

Tit.!

Schon seit längerer Zeit betreibt die Gemeinde Rapperswyl das Projekt, die bestehende hölzerne Jochbrücke über den Zürchersee durch einen Straßendamm mit nöthigen Brückenöffnungen zu ersetzen.

Um dasselbe zu realisiren, reichte sie unterm 31. Oktober 1870 an den Bundesrath zuhanden der h. Bundesversammlung das Gesuch um Auslösung der ihr für diese Brücke zukommenden Zollentschädigung und gleichzeitige Bewilligung eines Bundesbeitrags auf Grund des Art. 21 der Bundesverfassung ein. Danach sollten die damals auf Fr. 400,000 veranschlagten Kosten bestritten werden durch:

- | | |
|---|-------------|
| a. die mittelst Kapitalisirung zu $4\frac{1}{2}\%$ aus der jährlichen Zollentschädigung im Betrag von Fr. 7212 berechnete Auslösungssumme von | Fr. 160,000 |
| b. einen weitem Bundesbeitrag von | " 80,000 |
| c. einen Beitrag des Kantons St. Gallen von | " 80,000 |
| d. von der Gemeinde selbst zu übernehmende | " 80,000 |

Fr. 400,000

Die Regierung des Kantons Schwyz erhob damals gegen die Ausführung dieses Projektes Einsprache wegen der Besorgniß, daß dadurch Stauungen des Obersees verursacht werden möchten.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die Grenze von Frankreich, mit einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman. (Vom 10. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1873
Date	
Data	
Seite	98-108
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 760

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.