

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Yverdon nach Ste Croix.

(Vom 28. Mai 1907.)

---

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 (E. A. S. X, 59) wurde den Herren J. Chappuis & Cie. in Nidau und V. de Saussure, Ingenieur in Yverdon, die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Yverdon nach Ste-Croix erteilt.

Unterm 24. Januar 1907 stellte die Eisenbahngesellschaft Yverdon-Ste-Croix ein Gesuch um Abänderung der genannten Konzession.

Sie wünscht Einführung einer zweiten Wagenklasse und Bewilligung eines Taxzuschlages von 40 % beziehungsweise 100 % für die Beförderung von lebenden Tieren und Gütern in Eilfracht.

In seiner Venehmlassung vom 1. März 1907 beantragt der Staatsrat des Kantons Waadt, dem Gesuche der Bahnverwaltung zu entsprechen und gleichzeitig einem Begehren des Gemeinderates von Yverdon um Reduktion der Personentaxen Rechnung zu tragen.

Das Studium dieser Frage ergibt, dass die Begehren der Bahnverwaltung als begründet anerkannt werden können. Der Mangel einer zweiten Wagenklasse tritt bei Bahnen, welche einen lebhafteren Fremdenverkehr aufweisen, immer mehr zu Tage und muss im Interesse der Fremden demselben abgeholfen werden und namentlich da, wo dies so leicht möglich ist, wie bei einer Lokomotivbahn. Dabei ist zu bemerken, dass die Voraussetzung der Bahn, dass für die zweite Klasse nicht gesonderte Raucher- und Nichtraucher-Abteilungen zu führen sein werden, zutrifft; diese Frage ist durch das Transportreglement in diesem Sinne geordnet. Was die vorgeschlagene Taxe anbetrifft (15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge), so steht diese mit der bestehenden Taxe der dritten Klasse (10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge) im richtigen Verhältnis und kann empfohlen werden. Es ist dies die Taxe, welche der Bahnverwaltung anlässlich der Konzessionsänderung vom 20. Dezember 1890 bereits bewilligt, dann aber unterm 26. Juni 1891 wieder beseitigt worden war.

Die Einführung der Eilgutzuschläge für lebende Tiere und für Güter ist nicht nur zweckmässig, sondern gegenüber der Bahngesellschaft auch gerecht. Sie soll bei eilgutmässiger Beförderung auch in den Genuss der den übrigen Bahnen allgemein bewilligten erhöhten Taxen gelangen und nicht eine Mehrleistung ohne die übliche Entschädigung ausführen müssen.

Wir können somit das Begehren der Bahnverwaltung zur Genehmigung empfehlen.

Es erübrigt uns jetzt noch, auf das Begehren des Gemeinderates von Yverdon um Reduktion der Personentaxen mit einigen Worten einzutreten. Der Staatsrat hat dieses Begehren empfohlen, ohne aber über die konzessionsmässige Begründung zu einer solchen Reduktion sich weiter auszusprechen. Nach Art. 24 der Konzession kann die Unternehmung erst zu einer Taxereduktion verhalten werden, wenn sie drei Jahre nacheinander einen 6 % übersteigenden Reingewinn abwirft. In dieser Lage befindet sich die Linie Yverdon-Ste-Croix noch lange nicht. Wenn sich auch die finanzielle Situation des Unternehmens in den letzten Jahren ganz wesentlich gebessert hat, so darf doch keineswegs zurzeit an eine Reduktion der Taxen derselben gedacht werden. Für die Jahre 1903/05 beträgt das Reinerträgnis 0,38, 1,63, 3,07 %. Auch war die Bahnverwaltung im Jahre 1905 zum erstenmal in der Lage, ihren Aktionären einen kleinen Zins anbieten zu können, indem sie diesen eine Dividende von 1 % verteilte. Das Jahr 1906 gestaltet sich etwas ungünstiger als

das Jahr 1905, indem der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben um zirka Fr. 4000 geringer ist als im Jahr 1905. Unter diesen Umständen kann von einem Recht, die Bahnverwaltung zu einer Reduktion ihrer Personentaxen zu verhalten, nicht gesprochen werden; die notwendigen Voraussetzungen zu einer solchen fehlen.

Es empfiehlt sich aber auch nicht, eine Reduktion der Taxe für die III. Klasse als Äquivalent für die Bewilligung der Einführung einer zweiten Klasse in Aussicht zu nehmen. Die Benützung der neuen zweiten Wagenklasse wird immer eine beschränkte bleiben und kaum mit der Zeit auf 8—12% ansteigen. Der Hauptverkehr bleibt der dritten Wagenklasse. Es müsste daher jede Reduktion der Grundtaxe für die III. Klasse einen Einnahmeausfall zur Folge haben, welchen die Mehreinnahmen, die aus der Einführung der höhern Taxen für die zweite Wagenklasse erwachsen, bei weitem nicht zu decken vermöchten und der mit Rücksicht auf die finanzielle Situation der Bahn ihr nicht auferlegt werden darf. Dieses Resultat würde sich schon bei der geringen Reduktion der Taxe III. Klasse um einen Centime ergeben. Diese Reduktion würde eine für den einzelnen Reisenden kaum fühlbare Ermässigung der Taxen bedingen, welche im Mittel 15 Centimes pro Reisenden ausmachen wird. Wir kommen daher auch von diesem Gesichtspunkte aus zum Resultat, es könne dem Begehren des Gemeinderates von Yverdon keine Folge gegeben werden.

Wir lassen den Entwurf hier nachfolgen und empfehlen Ihnen denselben zur Annahme.

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

Bern, den 28. Mai 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

Aenderung der Konzession einer Schmalspurbahn von  
Yverdon nach Ste. Croix.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Schmalspurbahn Yverdon-Ste-Croix, vom 24. Januar 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1907,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 (E. A. S. X, 59) erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Yverdon nach Ste-Croix wird abgeändert und es erhalten die Art. 14, 15, 17 und 18 folgende Fassung:

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen erstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu tun, 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 zweiten Wagenklasse . . .	15 Rappen,
„ „ dritten „ . . .	10 „

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe 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 10 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.

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

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 27 Rappen;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen  
14 Rappen;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rappen.

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

Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 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 der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zuzdienenden 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 Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

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 25 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 einer einzelnen Sendung wird auf 40 Rappen festgesetzt.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der  
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Yverdon nach  
Ste Croix. (Vom 28. Mai 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1907
Date	
Data	
Seite	109-114
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 438

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.