

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin.

(Vom 19. Juni 1896.)

Tit.

Mit Eingabe vom 10. Juni 1896 stellten die Herren Jules Duvillard, Großrat, Jules Michaud, Ingenieur, und Fritz Zbinden, alle in Lausanne, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin.

Nach dem beigegebenen technischen Bericht hat die projektierte Seilbahn eine horizontale Länge von ungefähr 467 m., beginnt bei dem Punkte „Au Vallon“ und endet auf dem freien Platz westlich von dem Signal im Gehölze von Sauvabelin.

Die Bahn ersteigt bei einer mittleren Steigung von 24,5 % und einer Maximalsteigung von 30 % eine Höhe von 113 m.

Die Studien über das zu wählende Betriebssystem sind noch nicht abgeschlossen; es kommen zwei Systeme in Frage, nämlich:

1. einer Drahtseilbahn, bei welcher das Seil durch einen festen Motor bewegt würde, mit einer Steigung von 30 % am obern und 19 % am untern Ende. Als Motor würde eine Turbine mit elektrischer Kraftübertragung zur Verwendung kommen; oder
2. einer Drahtseilbahn mit Wasserübergewicht als bewegender Kraft, was am obern Ende eine Steigung von 26 à 27 % und unten eine solche von 24 à 25 % erfordern würde.

In beiden Fällen ist die Bahn in gerader Linie und eingeleisig projektiert, mit Ausnahme einer Ausweichung in der Mitte, welche Kurven von 120 m. Radius erhalten soll. Die Spurweite beträgt 1 m.

Die Wagen und deren Bremsvorrichtungen, wie die Betriebsweise im allgemeinen sind entsprechend bestehenden Seilbahnen in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag, welcher sich auf die Baukosten bestehender Drahtseilbahnen stützt, sieht vor für:

1. Organisation und Verwaltung	Fr.	30,000
2. Bauzinsen	"	10,000
3. Landerwerb	"	40,000
4. Unterbau	"	234,000
5. Schienen und Zahnstange	"	20,200
6. Drahtseil und Rollen	"	7,300
7. Hochbauten etc.	"	22,000
8. Mechanische Einrichtungen, Telephon etc.	"	4,500
9. Rollmaterial	"	25,000
10. Mobiliar und Gerätschaften	"	2,000
11. Wasserbeschaffung, Kanalisation und Reservoir, hydraulische und elektrische Motoren etc.	"	140,000
12. Unvorhergesehenes 10 %	"	55,000

Zusammen Fr. 590,000

oder per Kilometer Fr. 1,263,000.

Eine Rentabilitätsrechnung wurde nicht aufgestellt.

Die Petenten führen in ihrem Gesuche an, daß sich das Drahtseilbahnprojekt, welches schon im Sommer 1885 konzessioniert, aber später, namentlich wegen mangelnder günstiger Kommunikationsmittel in Lausanne, wieder aufgegeben worden sei, sich jetzt von selbst aufdränge, nachdem das städtische Straßenbahnnetz im Bau begriffen sei. Das Signal und das Gehölz von Sauvabelin, sowie die höher gelegenen Aussichtspunkte und Wälder bilden einen ganz besonderen Anziehungspunkt für die Bevölkerung der Stadt, wie für die Fremden, welche sie besuchen. Ein Schlittschuhweiher, welcher in dem Walde von Sauvabelin angelegt worden sei, führe im Winter Scharen von Schlittschuhläufern und Spaziergängern zum Signal.

In Verbindung mit dem Drahtseilbahnprojekt werden auch noch andere Anstalten und Gebäulichkeiten, wie ein Hotel mit Aussichtsturm und ein Restaurant etc. zu erstellen beabsichtigt.

Die Regierung von Waadt, der wir das Gesuch zur Vernehmung übermittelten, empfiehlt die Erteilung der Konzession, da die Ausführung dieses Projektes einem längst empfundenen Bedürfnisse der Bevölkerung von Lausanne, wie auch der Fremden, entspreche.

Schon unterm 20. Juni 1885 war von der Bundesversammlung den Herren Morel, Advokat, Alph. Vautier, Ingenieur, und J. Reißer, Großrat, alle in Lausanne, die Konzession für diese Bahn erteilt worden (cfr. E. A. S. VIII, 160). Die damalige Linie war, mit einem nicht wesentlich verschiedenen Tracé, als reine Touristenbahn gedacht und regelmäßiger Betrieb nur für die Sommersaison, mit Einstellung während des Winters und Spätherbstes, vorgesehen, während nach dem heute vorliegenden Projekt der Verkehr zum Signal das ganze Jahr vermittelt werden soll. Die frühere Konzession ist erloschen, nachdem dieselbe wiederholt erneuert worden war.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 18. dieses Monats statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurfe.

Die Bestimmungen sind die bei Seilbahnen üblichen und entsprechen bezüglich der Personentaxen der früheren Konzession. Die Gepäck- und Gütertaxen wurden etwas herabgesetzt.

Indem wir Ihnen, Tit., die Erteilung der Konzession nach dem folgenden Entwurfe beantragen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 19. Juni 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Lausanne nach dem
Signal im Gehölz von Sauvabelin.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Jules Duvillard, Großrat, und Mit-
haffe, vom 10. Juni 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Juni 1896,

beschließt:

Den Herren Jules Duvillard, Großrat, Jules Michaud, Ingenieur, und Fritz Zbinden, alle in Lausanne, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin 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 von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, 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 der Bahn 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 als Drahtseilbahn erstellt.

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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit das Betriebssystem es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 50 Rappen für einfache Fahrt und von 75 Rappen für Hin- und Rückfahrt 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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

5 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 5 Rappen per 10 Kilogramm und per Fahrt bezogen werden.

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf eine Taxe von höchstens 2,5 Rappen per 10 Kilogramm und per Fahrt bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt.

Art. 17. Die im Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschränken 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.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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 Bundesgesetz 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. 22. 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 Zugehören. 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 Rückkaufssumme 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 Rückkäuferes 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. 23. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. 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
Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin. (Vom 19. Juni
1896.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.06.1896
Date	
Data	
Seite	612-619
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 486

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.