

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn (theilweise Straßenbahn) von Trait nach Planches (Montreux).

(Vom 29. September 1890.)

Tit.

Herr Leon Perret, Notar und Syndic in Montreux, stellte mit Eingabe vom 8. Oktober 1889 das Gesuch um Konzessionirung einer Drahtseilbahn von Trait nach Planches in der Gemeinde Montreux, welche zur bessern Verbindung der beiden genannten bedeutenden Häuserkomplexe dienen soll.

Die projektirte Bahn nimmt ihren Anfang bei der Straßenkreuzung du Trait de Baye, in unmittelbarer Nähe einer Haltstelle des elektrischen Tramway Vevey-Montreux, und endigt am Dorfplatz von Planches. Sie erhält eine Länge von 392 m. und befindet sich ganz auf dem Territorium der Gemeinde Planches.

Zur weitem Begründung seines Gesuches weist der Petent auf die bedeutende Entwicklung der Pensions- und Hotelindustrie und die von Jahr zu Jahr zunehmende Frequenz des, seiner schönen Lage und seines milden Klimas wegen, eines europäischen Rufes genießenden Kurortes Montreux hin. Früher habe Montreux nur aus den Dörfern Sâles, Chêne und Planches bestanden, die alle drei in einer gewissen Entfernung vom See gelegen seien und zu denen mehr oder minder beschwerliche Zufahrten führen. Seither sei an der Kantonsstraße, längs des Seeufers, eine große Zahl von Neubauten entstanden, welche die Großzahl der Fremden, welche die steilen Wege scheuen, angezogen haben. Auch der rege Verkehr der Dampfschiffe und des Tramway Vevey-Montreux habe nicht wenig dazu beigetragen, den Fremdenstrom diesem neuen Quartier, zum Schaden der höher gelegenen Theile des Dorfes, zuzuleiten.

Mit dem vorliegenden Gesuche ist angestrebt, die erwähnten ältern, prachtvoll und gesund gelegenen, aber aus den geschilderten Gründen nicht mehr wie früher besuchten Theile des Dorfes Montreux durch ein bequemes und billiges Verkehrsmittel dem untern neuen Quartier näher zu bringen und dadurch die Fremden wieder mehr zu bleibendem Aufenthalt in den obern Theilen des Dorfes zu veranlassen.

Die Bahn, welche wesentlich nur zum Transport von Reisenden und Gepäck dienen soll, hat bei einer Länge von 392 m. eine Höhendifferenz von 52,45 m. zu überwinden.

Im ursprünglichen Projekt ist theilweise Benutzung der bestehenden, zu diesem Zwecke angemessen zu verbreiternden Straße vorgesehen, und es soll mit Rücksicht hierauf die Seilbahn so angelegt werden, daß sie mit gewöhnlichen Fuhrwerken nicht nur gekreuzt, sondern auch der Länge nach befahren werden kann, indem Kabel und Seilrollen in einem unterirdischen Kanal versenkt sind. Die Spurweite ist zu 1 m. angenommen.

Die Steigung nimmt von unten nach oben zu und beträgt 128, 133 und 140 ‰.

Die ganze Anlage ist nach einem neuen, in Portugal bereits praktisch verwendeten System geplant, über welches der Petent nachträglich einen genauern Beschrieb hat vorlegen lassen, auf welchen aber hier näher einzutreten keine Veranlassung vorliegt, da die Genehmigung nicht mit der Konzession, sondern erst mit den Detailplänen zu erfolgen hat.

Das Rollmaterial wird aus zwei mit einem Drahtseil verbundenen Wagen bestehen, welche mit Wasserbehältern versehen werden, durch deren Anfüllen die Zugkraft erzeugt wird.

Die Anlagekosten werden veranschlagt, wie folgt:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	10,000
Verzinsung des Baukapitals	"	8,000
Expropriation	"	60,000
Unterbau und Kunstbauten	"	19,500
Oberbau, Kabel, Rollen etc.	"	58,000
Erwerbung des nöthigen Wassers sammt Fassung	"	30,000
Signale und Telegraph	"	900
Beitrag an die Straßenverbreiterung	"	23,000
Rollmaterial	"	20,000
Inventar	"	500
Unvorhergesehenes	"	20,100

Total Fr. 250,000

oder per Kilometer Fr. 637,755.

Eine Rentabilitätsberechnung hat der Konzessionsbewerber nicht vorgelegt.

Die gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung eingeladene Regierung des Kantons Waadt erhob gegen die Konzession keine Einwendungen.

Der Konzessionsbewerber wurde in der üblichen Weise aufgefordert, sich zunächst in Betreff der projektirten Straßenbenutzung mit der kompetenten lokalen Behörde zu verständigen und dann die bezügliche Vereinbarung vorzulegen. Da die Gemeinde, obwohl dem Projekt günstig gesinnt, bestimmte Beschlüsse in Sachen noch nicht gefaßt hatte, so war Petent vorerst nicht in der Lage, die verlangte Vereinbarung vorzulegen. Um aber in seiner Konzessionsbewerbung nicht behindert zu sein und die Konzession erlangen zu können, änderte er deßhalb sein Projekt in dem Sinne ab, daß er zunächst von Benutzung der Straße ganz absah und sich bloß vorbehielt, nach Ertheilung der Konzession weiter mit den Gemeindebehörden zu verhandeln und eventuell, nach Erzielung eines Einverständnisses, auf das ursprüngliche Projekt mit Straßenbenutzung zurückzukommen. Sollte eine Verständigung nicht möglich sein, so würde dann das Projekt mit selbständigem Tracé ausgeführt. In der Folge erklärte der Gemeinderath von Planches-Montreux seine grundsätzliche Zustimmung zur Benutzung der vorerst noch zu verbreiternden Straße und legte einen, die wesentlichen Bedingungen hiefür festsetzenden Beschluß vom 12. Juni 1890 vor. Nachdem so prinzipiell Einverständnis in Betreff der Straßenbenutzung hergestellt ist, besteht kein Hinderniß mehr, auch in der Konzession eventuell Straßenbenutzung vorzusehen.

Am 24. I. M. fanden die konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen der unten folgende Konzessionsentwurf die Zustimmung sowohl des Regierungsvertreters als des Petenten fand.

Wir beantragen Ihnen, die Konzession unter den darin enthaltenen Bedingungen zu ertheilen, in Bezug auf welche wir nur wenige Bemerkungen zu machen haben, da sich jene ganz an die für solche Unternehmungen üblichen Vorschriften anschließen.

In Art. 8 ist auf Wunsch des Petenten, wie auch schon in frühern Fällen, von genauerer Präzisierung des Systems Umgang genommen, in der Meinung, daß das geplante neue System s. Z. mit den Spezialplänen vom Bundesrathe genehmigt werde.

Die Art. 12, 13 und 14 enthalten die für Seilbahnen üblichen Bestimmungen.

Die Taxen des Art. 15 übersteigen die unter ähnlichen Verhältnissen bisher admittirten Ansätze nicht. Wir erblicken auch kein Hinderniß, bei dem Charakter des Unternehmens (Art. 12) die Gütertaxe der Gepäcktaxe gleichzustellen.

Art. 20 behält in der gewohnten Form die Bestimmungen der eventuell mit der Gemeinde Planches in Betreff der Straßenbenutzung zu treffenden Vereinbarung vor, soweit dieselbe mit der Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch steht.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn (theilweise Straßenbahn)
zwischen Trait und Planches (Montreux).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn Léon Perret, Notar und Syndic, in Montreux, vom 8. Oktober 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 29. September 1890,

beschließt:

Dem Herrn Léon Perret, Notar und Syndic in Montreux, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn (theilweise Straßenbahn) von Trait nach Planches (Montreux) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 Tage des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Montreux (Gemeinde Planches).

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 Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen, nebst den 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 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn erstellt und mittelst Wasserübergewicht betrieben.

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, der Stationen und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen, sowie die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorausgehend, vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

a. Für den Transport von Personen:

Für die einfache Fahrt (oder Bruchtheil einer solchen) 30 Rappen.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach vom Bundesrathe festzusetzenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

b. Für den Gepäck- und Gütertransport:

Das Handgepäck der Reisenden, bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm, wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden und die zur Beförderung angenommenen Güter kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 10 kg., im Minimum 30 Rp., bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von je zehn Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von zehn Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Art. 16. 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. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 18. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist

das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrath 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. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 20. Die mit der Gemeinde Planches abzuschließende Uebereinkunft über die allfällige Benutzung der öffentlichen Straße hat nur insoweit Gültigkeit, als dieselbe mit gegenwärtiger Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch steht.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtès 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 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 Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt 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 verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rück-

kauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte 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 Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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. 22. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. 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 einer Drahtseilbahn (theilweise Straßenbahn) von Trait nach Planches (Montreux). (Vom 29. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1890
Date	
Data	
Seite	402-410
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 975

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.