

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von der Station Glion zu den Felsen von Naye.

(Vom 29. Mai 1890.)

Tit.

Unterm 1. Januar 1890 reichten die Herren Georg Masson, A. Emery und Ami Chessex, alle in Montreux, Namens eines Initiativkomites ein Konzessionsgesuch ein für eine von der Station Glion ausgehende und bei den Felsen von Naye endigende Zahnradbahn.

Die Gesuchsteller berufen sich darauf, daß sie als Begründer und Aktionäre der Drahtseilbahn Territet-Glion Gelegenheit hatten, sich von dem großen Vortheil, welchen dieses Unternehmen der Gegend brachte, zu überzeugen; sie halten dessen Weiterentwicklung gegenwärtig für wichtig und demgemäß den Zeitpunkt für gekommen, um die Drahtseilbahn nicht bloß bis Caux, dem 1881 von den Initianten in Aussicht genommenen Endpunkt, sondern bis zu den Felsen von Naye, einem der schönsten Aussichtspunkte der Westschweiz und speziell des Kantons Waadt, fortzusetzen. Mit Rücksicht auf seine Höhe gehöre dieser Aussichtspunkt zu den am leichtesten erreichbaren Gipfeln dieser Art.

Die Gesuchsteller haben das Tracé der Linie noch nicht endgültig festgestellt; in dem ihrem Gesuche beigegebenen Situationsplan, führen sie zwei Varianten auf, indem sie sich die Wahl und allfällige Aenderungen nach den Ergebnissen der unmittelbar nach der Schneeschmelze vorzunehmenden definitiven Studien vorbehalten.

Die Länge der Linie beträgt, horizontal gemessen, ungefähr 6400 m. Sie beginnt, wie bereits erwähnt, bei der Station Glion, zieht sich über das Gebiet der Gemeinden Planches, Veytaux und

Villeneuve und endigt ungefähr 100 m. unterhalb der Felsen von Naye.

Die Steigung beträgt in den Stationen nicht mehr als 6 %, in der offenen Linie im Maximum 25 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 60 m. vorgesehen. Es ist vollständig eiserner Oberbau in Aussicht genommen (Stahlschienen und Schwellen aus Flußeisen). Die Zahnstange nach System Abt wird in zwei Lamellen und auf den Strecken mit ganz schwacher Steigung in bloß einer Lamelle bestehen. Die Spurweite beträgt 80 cm.

Für den Anfang sind bloß zwei Stationen vorgesehen (Glion und Naye), wo einfache, aber dauerhafte Stationsgebäude erstellt werden sollen. Wenn eine Zwischenstation nothwendig wird, so erhält dieselbe eine offene Halle. In Glion werden die nöthigen Lokomotiv- und Wagenschuppen, sowie eine kleine Reparaturwerkstätte errichtet.

Dem Gesuche sind auch Zeichnungen der Lokomotiven und Wagen beigegeben. Die ersteren entsprechen denjenigen der Monte-Generoso-Bahn (System Abt).

Der Kostenvoranschlag lautet wie folgt:

1. Kapitalbeschaffung und Bauzinsen	Fr.	140,000
2. Verwaltungskosten	„	20,000
3. Bauprojekt und Bauleitung	„	45,000
4. Grunderwerb	„	80,000
5. Unterbau	„	490,000
6. Oberbau	„	410,000
7. Hochbauten	„	100,000
8. Mechanische Einrichtungen	„	22,000
9. Telephon und Abschluß	„	15,000
10. Rollmaterial	„	211,000
11. Mobiliar und Geräthschaften	„	12,000
12. Transportkosten	„	20,000
13. Unvorgesehenes	„	135,000
	Zusammen	<u>Fr. 1,700,000</u>

oder Fr. 242,900 per Kilometer.

Das Gesuch enthält keine Rentabilitätsberechnung. Die Petenten beschränken sich auf die Angabe, daß sie im Hinblick auf die 60,000 bis 80,000 Reisenden, welche die Drahtseilbahn Territet-Glion jährlich befördert, für die projektirte Linie auf eine Frequenz von wenigstens 25,000 Reisenden glauben rechnen zu dürfen, welche Zahl zur angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals als nothwendig erachtet wird.

Mit Schreiben vom 24. April 1890 erklärte der Staatsrath von Waadt, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt worden war, daß er sich in Betreff des Vorprojektes zu keinerlei Bemerkungen veranlaßt sehe und daß er die Realisirung der interessanten Unternehmung freudig begrüßen würde.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 22. Mai d. J. statt, und es gab dabei der hienach folgende, die für Spezialbahnen üblichen Bestimmungen enthaltende Konzessionsentwurf zu keinen Einwendungen von Bedeutung Anlaß.

Die in Art. 15 vorgesehenen, unter Zustimmung der Petenten gegenüber deren ursprünglichen Vorschlägen etwas herabgesetzten Taxen übersteigen nicht die bei ähnlichen Unternehmungen bewilligten Ansätze und finden in den Steigungsverhältnissen und den hohen Anlagekosten ihre hinlängliche Rechtfertigung.

Auf Wunsch der Gesuchsteller ist die Taxe für Gepäck und zum Transport angenommene Güter einheitlich normirt, was mit Rücksicht auf den Charakter der Bahn als einer reinen Touristenbahn, bei welcher der Gütertransport überhaupt kaum vorkommen wird, keinen Bedenken unterliegen dürfte.

Zu Art. 19 haben die Konzessionsbewerber eine „das Kapital etwas weniger abschreckende Fassung“ beantragt, indem sie geltend machten, daß als Kompensation für das mit einem solchen Unternehmen in den verschiedensten Beziehungen verbundene Risiko die Chance erhöhten Gewinns den Aktionären nicht zum Voraus abgeschnitten werden sollte. Wenigstens wünschten sie, daß ein Reingewinn von 6 % nicht schon während 3, sondern erst während 5 aufeinander folgenden Jahren zu einer Taxherabsetzung verpflichtet sollte. Wir glaubten indeß, im Hinblick auf die in den letzten Jahren konsequent, auch bei Spezialbahnen, befolgte Praxis, von dem stereotypen Wortlaute nicht abgehen zu sollen und könnten unsererseits einer Berücksichtigung der Wünsche der Petenten um so weniger das Wort reden, als letztere sonst besser gestellt würden als alle Konzessionäre der letzten Jahre.

Indem wir Ihnen Entsprechung des Gesuches im Sinne des hienach folgenden Beschlußentwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. Mai 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Glion zu den Felsen
von Naye.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Georg Masson, A. Emery, Ami Chessex und Mithaften, in Montreux, vom 1. Januar und 12. April 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 29. Mai 1890,

beschließt:

Den Herren Georg Masson, A. Emery und Ami Chessex, in Montreux, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Glion zu den Felsen von Naye 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 vor-

schriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, 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 stattfinden 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 des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Zahnradbahn und schmalspurig erstellt.

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.

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, soweit die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll während der Monate Mai, Juni und Oktober täglich mindestens ein Mal, während

der Monate Juli, August und September wenigstens zwei Mal täglich nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrathe genehmigt werden muß.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt	Fr. 1. —
„ „ Thalfahrt	„ —. 75

per Kilometer der Bahnlänge.

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

Die Gesellschaft ist gehalten, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

2) 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, sowie die zum Transport angenommenen Güter kann eine Taxe von $\frac{1}{2}$ Rappen per Kilogramm und Kilometer bezogen werden.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer und das Gewicht nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet.

Für die Zwischenstationen werden die Taxen im Verhältniß der zu durchfahrenden Strecke berechnet.

Art. 16. Die im Art. 15 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. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Bundesrathe 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und das Personal bei einer Anstalt zu versichern. Die dießfalls zu treffenden Vereinbarungen unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 21. 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 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 Zeitpunkte 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 Rückkaufsumme 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 Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ 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 welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 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 dieß 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
Zahnradbahn von der Station Glion zu den Felsen von Naye. (Vom 29. Mai 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1890
Date	
Data	
Seite	177-184
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 819

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.