Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Konzessionen für elektrische Bahnen auf den Moléson.

(Vom 26. Juni 1908.)

Tit.

I.

Für die Erstellung einer Molésonbahn liegen nachstehende drei Konzessionsgesuche vor:

1. Ein Gesuch der Société hydroélectrique Genoud Frères & Cie. in Châtel-St-Denis für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Drahtseilbahn von Châtel-St-Denis auf den Moléson, vom 29. Juni 1904.

2. Ein Gesuch der zwei vereinigten Initiativkomitees von Bulle (Bäriswyl, Morard und Konsorten) für eine elektrische Zahnradbahn von Le Pâquier auf den Moléson, vom Monat Februar 1906.

3. Ein Gesuch der Herren Zehnder-Spörry und Konsorten in Montreux für eine elektrische Adhäsions-Schmalspurbahn von Les Avants auf den Moléson, vom 9. April 1907.

Alle drei Projekte besitzen den ausgesprochenen Charakter einer Touristenbahn, wobei der Verkehr der Zwischenstationen, wenigstens bei den zwei ersten Projekten, von nebensächlicher Bedeutung ist.

Die Adhäsionsstrecke des ersten Projektes (Châtel-St-Denis-Moléson) hat ihren Ausgangspunkt an der „Route de Palézieux“ gegenüber dem Zentralbahnhof, ungefähr 100 m. von diesem entfernt und führt dann mittelst eines za. 250 m. langen Tunnels unter dem „Burghügel“ durch.

Bei km. 0,4 kreuzt die Linie die Strasse nach Bulle und sucht hierauf ihre Entwicklung auf dem rechten Ufer der Veveyse bis „Cheval brûlé“, wo die Seilstrecke beginnt, die in zwei getrennten Sektionen erstellt würde, sofern nicht eingehendere Studien die Möglichkeit der Ausbauung dieses Teilstückes in eine einzige Sektion ergeben würden.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Linie:	Adhäsionsstrecke	10,630 km.
	Seilstrecke	2,080 „
	Total	12,710 km.
Maximale Steigung:	Adhäsionsstrecke	6 %
	Seilbahnstrecke	60 %
Höhe über Meer:	Châtel-St-Denis	812 m.
	Endstation der Adhäsionsstrecke	1380 m.
	Station Moléson	1980 m.

d. h. 26 m. unterhalb des Gipfels (2006 m.).

Minimalradius: Adhäsionsstrecke 50 m., Seilstrecke 400 m.

Zwischenstationen: Les Crauses, Mollie de Grey, Au cheval brûlé, Le Gros Plané.

Der Transport des Gepäcks und der Güter ist vorgesehen.

Betriebssystem: Adhäsionsstrecke: elektrische Motorwagen. Seilstrecke: Seilbahn mit elektrischem Antrieb.

Fahrzeit: Adhäsionsstrecke 35 Min., Seilstrecke 25 Min., d. h. eine Stunde und 5 Minuten mit Berücksichtigung der Umsteigung.

Baukosten: Fr. 2,000,000 oder Fr. 157,200 pro Bahnkilometer.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

	Adhäsionsbahn Fr.	Seilbahn Fr.	Total Fr.
Verwaltung, Vorstudien, Projekte etc.	—	—	50,000
Finanzierung und Verzinsung	—	—	70,000
Expropriation	85,000	10,000	95,000
Unterbau	560,000	420,000	980,000
Oberbau	200,000	70,000	270,000
Hochbau	30,000	60,000	90,000
Rollmaterial	80,000	70,000	150,000
Mechanische Einrichtungen	—	50,000	50,000
Elektrische Installationen	100,000	20,000	120,000
Signale, Bahnzeichen	10,000	5,000	15,000
Mobiliar und Gerätschaften	—	—	10,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes	—	—	100,000
			2,000,000

Das zweite Projekt einer Molésonbahn ist dasjenige der vereinigten Initiativkomitees des Greyerzertales (Bäriswyl und Konsorten, Morard und Konsorten).

Die Gruppe Morard und Konsorten hatte unterm 8. Oktober 1904 ein Konzessionsgesuch eingereicht für eine elektrische Zahnradbahn, deren letztes Teilstück als Luftseilbahn oder Schwebebahn (System Feldmann) gedacht war. Der Ausgangspunkt der Bahn war Pringy (Gruyère).

Die Gruppe Bäriswyl und Konsorten reichte unterm 29. Oktober/2. November 1904 ebenfalls ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Zahnradbahn, von Le Pâquier nach dem Moléson.

Nachdem diese beiden Gruppen sich vereinigt hatten, wurden deren Projekte Herrn Ingenieur E. Strub in Zürich zur Begutachtung unterbreitet. Auf Grund dieser Prüfung entschlossen sich die beiden Initiativkomitees für das Projekt Bäriswyl und Konsorten, das im Sinne des Berichtes des Herrn Ingenieur Strub teilweise abgeändert wurde. Dieses abgeänderte Projekt, vom 27. Februar 1906, unterscheidet sich von demjenigen vom 29. Oktober/2. November 1904 dadurch, dass es Zahnradbetrieb auf der ganzen Bergstrecke Le Pâquier-Moléson vorsieht und den reinen Adhäsionsbetrieb auf die Strecke Bulle-Le Pâquier beschränkt. Es sieht ausserdem die Erklimmung des äussersten Gipfels des Moléson vor.

Das Tracé der Molésonbahn zweigt also von demjenigen der elektrischen Greyerzerbahnen im Bahnhof Le Pâquier ab.

Nach den Ausführungen des technischen Berichtes, der sich vollkommen auf das Gutachten des Herrn E. Strub stützt, sind die hauptsächlichen technischen Verhältnisse die folgenden:

Länge der Linie: 8100 m. (mit Ausschluss der Linie Bulle-Le Pâquier).

Spurweite: 1 m.

Maximale Steigung: 25 %.

Höhen über Meer: Le Pâquier 734,20 m., Moléson 2000,00 m.

Minimalradius: 80 m.

Zwischenstationen: drei Haltstellen, bei Le Frassy, Mollatrey und Plan Francey.

Die Bahn soll elektrisch betrieben werden mit Stromzuführung durch Oberleitungsdraht, das Rollmaterial soll für gemischten Betrieb (Zahnstange und Adhäsion) gebaut werden, um den Verkehr direkter Züge von Bulle nach dem Moléson zu ermöglichen.

Fahrzeit: Le Pâquier-Moléson mit Berücksichtigung der Aufenthalte auf den Haltstellen 60 Min.; Bulle-Le Pâquier 6 Min.; Bulle-Moléson mit Berücksichtigung des Aufenthaltes in Le Pâquier 70 Minuten.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Vorarbeiten, Projekt, Konzession, Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	30,000
Landerwerbung	„	45,000
Bauzinse, Kapitalbeschaffung	„	50,000
Unterbau	„	500,000
Oberbau	„	354,000
Hochbauten (3 Haltestellen, Station Moléson)	„	30,000
Rollmaterial	„	120,000
Elektrische Einrichtungen	„	110,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	6,000
Unvorhergesehenes, Verschiedenes	„	30,000
	Fr.	1,275,000

oder Fr. 157,400 pro Bahnkilometer.

Das dritte Projekt wurde unterm 9. April 1907 durch die Herren Zehnder-Spörry, Ingenieur, Direktor der Montreux-Berner

Oberland-Bahn, Krähenbühl, Direktionsadjunkt dieser Bahn, und die Herren Gebrüder Dufour, Besitzer der Hotels von Les Avants, eingereicht.

In den allgemeinen Betrachtungen des Berichtes dieses Konzessionsgesuches wird ausgeführt, dass die Idee der Erstellung einer Molésonbahn keineswegs neu ist, und dass in der Tat bereits zwei verschiedene Projekte aufgetaucht waren, deren eines Bulle, das andere Châtel-St. Denis als Ausgangspunkt habe.

Dass keines dieser beiden Projekte bis jetzt in das Stadium der Ausführung getreten ist, ist nach Ansicht der Konzessionsbewerber der Tatsache zuzuschreiben, dass keine der beiden vorerwähnten Lokalitäten (Bulle, Châtel-St. Denis) einen genügend wichtigen Fremdenverkehr besitzt, um die Rentabilität einer Touristenlinie zu sichern.

Es genügt in der Tat nicht, eine solche Linie zu bauen, sie muss auch, um lebensfähig zu sein, ihren Ausgangspunkt in einem richtigen Verkehrs- und Fremdenzentrum haben.

Gründliche Studien der Konzessionsbewerber haben gezeigt, dass es ohne namhafte technische Schwierigkeiten möglich ist, eine Bahn mit einer Maximalsteigung von nur 63 ‰ zu erstellen, die die Fremdenzentren ersten Ranges von Les Avants und Montreux mit dem Moléson verbindet. Es wäre dies also eine reine Adhäsionsbahn ohne jegliche Zahnstangenstrecke, auf welcher die Fahrzeuge der Montreux-Berner Oberland-Bahn ohne weiteres verkehren könnten.

Eine solche Touristenbahn, die von einem erstklassigen Fremdenkurort ausgeht und mit der gesamten Gegend des Touristenzentrums von Montreux in direkter Verbindung steht, die ausserdem eine an landschaftlichen Reizen und überraschenden Kontrasten so reiche Berggegend durchfährt, wird zweifelsohne die gesamte Touristenwelt der Gegend anziehen und einen ganz beträchtlichen Verkehr zu erwarten haben. Dies um so eher, als die ganze Fahrt von Montreux über Les Avants auf den Moléson und zurück in den komfortabeln Wagen der Montreux-Berner Oberland-Bahn ausgeführt werden kann und nur zirka 4 Stunden beansprucht.

Die jährlich in grösserer Zahl in Montreux eintreffenden Fremden sind heute auf die einzige Bergbahn Glion-Rochers de Naye angewiesen, die, während der Hochsaison, dem Verkehr oft kaum mehr genügen kann.

Die neue Linie nach dem Moléson, welche von ganz anderer Eigenart ist und mit zahlreich wechselnden Ausblicken, die wohltuenden Alpenweiden des grünen Greyerzerlandes durchquert, wird die natürliche Ergänzung zu den andern Bahnen Montreux bilden.

Nach dem technischen Bericht beginnt die Linie im Bahnhof Les Avants der Montreux-Oberland-Bahn (972 m. über Meer). Nach Verlassen dieses Bahnhofes steigt die Linie in westlicher Richtung mit einer Rampe von 55 ‰ an.

Bei km. 0,150 wird der alte Weg nach dem Col de Sonloup und bei km. 1,50 der Weg von Fiaudère à niveau gekreuzt. Bei km. 1,60 befindet sich die Haltestelle Cubli-Saleucex auf 1150 m. Höhe. Nach Durchquerung eines 150 m. langen Kehrtunnels steigt das Tracé mit 59 ‰ bis zur Station Col de Sonloup. Hier befindet sich auf 1146 m. Höhe und bei km. 3,475 eine Kreuzung. Von hier weg überwindet die Linie eine Steigung von 60 ‰, kreuzt à niveau den Weg, überschreitet vermittelst einer Brücke von 4 m. Öffnung den „Aversan“ und durchfährt hierauf einen neuen Kehrtunnel bei km. 5,128. Eine weitere Kreuzungsstation befindet sich bei km. 6,225 bei Quote 1304. Der „Aversan“ wird bei km. 6,32 nochmals vermittelst eines Viaduktes überbrückt. Hierauf führt die Linie über den „Malax-Chenaux“ vermittelst einer Steinbrücke und erreicht die Kreuzungsstation auf 1490 m. Höhe. Zwischen dieser Dienstkreuzungsstelle und dem Tunnel des „Cape du Moine“ wird ein Zufluss der Baye de Montreux auf einem gewölbten Durchlass überschritten. Der Tunnel unter dem Cape du Moine befindet sich in einer Steigung von 18 ‰ und besitzt eine Länge von 500 m.

Nach diesem Tunnel verläuft das Bahntracé auf einer Länge von 2750 m. horizontal. Die Terrainbeschaffenheit bedingt auf diesem Teilstück verschiedene Kunstbauten, wovon wir zwei Viadukte erwähnen. Von km. 13 bis km. 14,40 überwindet die Linie, behufs Vermeidung eines Tunnels, vermittelst einer Steigung von 38—40 ‰ den Sattel „En Paccot“. Nachher fällt die Linie mit 40 ‰ bis zur Quote 1500, welche bei km. 15,800 erreicht und bis zu km. 17,800 beibehalten wird. Auf dieser Strecke befindet sich bei km. 13,10 eine Ausweichstelle.

Nach dem Verlassen des Col de l'Allettaz beginnt der Anztieg auf das Massiv des Moléson. Die bis zur Endstation noch zu überwindende Höhendifferenz beträgt zirka 410 m. Die Steigung von km. 17,800 bis auf den Moléson schwankt zwischen 43 und 63 ‰.

Zur Entwicklung des Bahntracés ist die Erstellung von drei Kehrtunnels notwendig. Die Linie führt um das Massiv „de la Trémettaz“ herum, führt unter dem Grat in einem Tunnel von 190 m. durch (km. 22,100) und erreicht die Station bei km. 25,100.

Die technischen Hauptverhältnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Länge der Linie: 25,100 m. (10,700 m. auf waadtländischem und 14,400 m. auf freiburgischem Gebiet).
Spurweite 1 m.
Maximalsteigung: 63 ‰.
Höhen über Meer: Les Avants 972 m., Moléson 1910 m.
Minimalradius: 60 m.
Zwischenstationen: 2, und drei Kreuzungsstationen.
Güterdienst: Es ist der Transport von Stückgütern und von Gepäck vorgesehen.
Betriebssystem: elektrisch. Die elektrische Kraft wird entweder durch die Montreux-Oberland-Bahn, oder durch das Elektrizitätswerk in Montbovon geliefert.
Baukosten: Fr. 3,600,000 oder zirka Fr. 143,400 per km.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Posten vor:

Konzessionsprojekt, definitives Projekt, Direktion und Bauleitung	Fr.	180,000
Kapitalzinze	„	150,000
Landerwerb	„	92,000
Erstellung der Linie:		
Oberbau und Kunstbauten . Fr. 1,366,000		
Geleiseanlagen . . . . . „ 550,000		
Elektrische Leitungen . . „ 431,000		
Hochbauten . . . . . „ 380,000		
	„	2,727,000
Rollmaterial	„	347,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	30,000
Unvorhergesehenes	„	74,000
Total	Fr.	3,600,000

Der Regierungsrat des Kantons Freiburg, welcher eingeladen wurde, sich über die verschiedenen Projekte zu äussern und eventuell mitzuteilen, welchem er den Vorzug gebe, hielt es nicht für geboten, für das eine oder für das andere der drei Projekte Stellung zu nehmen. Er äusserte sich hierüber in folgender Weise: „on ne saurait, dans le cas particulier, ainsi

qu'il s'exprime dans un de ses préavis, du 15/25 octobre 1907, supprimer le principe de la concurrence des lignes, sans entraîner de graves inconvénients et léser des intérêts légitimes."

Mit seinem Bericht vom 12. November 1907 erklärt der Regierungsrat des Kantons Freiburg in bezug auf das Projekt Zehnder und Konsorten, dass im speziellen Fall keine genügenden Gründe vorhanden seien, um das bis zur jetzigen Stunde beobachtete Prinzip, zufolge welchem sämtliche Konzessionsgesuche zu empfehlen seien, fahren zu lassen.

Der Regierungsrat des Kantons Waadt hat mittelst seiner Vernehmlassung vom 9. Oktober 1907 das Konzessionsgesuch Zehnder und Konsorten für eine elektrische Bahn Les Avants-Moléson ebenfalls zur Annahme empfohlen unter einigen Vorbehalten, welche anlässlich der Aufstellung des allgemeinen Bauprojektes, sowie der andern Vorschriften und der Gesellschaftsstatuten geprüft werden sollen.

Mit Schreiben vom 22. Oktober 1907 haben sich die Konzessionsbewerber mit obigen Vorbehalten einverstanden erklärt, in der Annahme, dass alle rechtlichen Fragen auf Grund der einschlägigen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen seinerzeit ihre Erledigung zu finden hätten.

II.

Anlässlich der Prüfung der erwähnten drei Konkurrenzprojekte beschlossen wir zunächst, davon Umgang zu nehmen, Ihnen die Erteilung einer Alternativkonzession zu empfehlen. Die Erteilung einer derartigen Konzession ist immer ein gewisser Notbehelf. Erfahrungsgemäss hat eine solche Übelstände im Gefolge, indem die verschiedenen Interessenten einander im Wege stehen und sich gegenseitig die Finanzierung ihrer Projekte erschweren, wenn nicht gar verunmöglichen. Gelingt es ausnahmsweise einer Unternehmung, das nötige Anlagekapital aufzubringen, so erleiden die anderen Gruppen oft grossen Schaden, da sie für die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes und der übrigen vorgeschriebenen Vorlagen beträchtliche Opfer haben bringen müssen.

Im vorliegenden Falle gelangten wir dann zu dem Entschlusse, die Erteilung einer einzigen Konzession in Vorschlag zu bringen.

Wir gaben dem Projekte von Les Avants-Moléson den Vorzug, welches, im Hinblicke auf die topographischen Verhältnisse

auf die Nähe des Genfersees und der dortigen Fremdenzentren, am ehesten lebensfähig erschien. Unser Beschluss gab aber den interessierten Landesgegenden des Kantons Freiburg Anlass zu Reklamationen, und das Eisenbahndepartement wurde dringend ersucht, dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung auch die Erteilung der Konzession für eines der freiburgischen Projekte zu empfehlen. Um den Wünschen der am Bau einer Eisenbahn auf den Moléson hauptsächlich interessierten Bevölkerung des Greyerzerlandes Rechnung zu tragen und von dem Gedanken ausgehend, dass die Linie Le Pâquier-Moléson diejenige von Les Avants gewissermassen ergänzen würde, haben wir uns sodann entschlossen, Ihnen auch die Erteilung einer Konzession für das Projekt des vereinigten Initiativkomitees aus Greyerz, betreffend eine Bahn von Le Pâquier auf den Moléson zu beantragen.

In technischer Hinsicht sind die beiden Projekte Les Avants und Le Pâquier annähernd als gleichwertig zu betrachten.

Das Projekt von Les Avants besitzt gegenüber demjenigen von Le Pâquier den Vorteil der geringeren Steigung, des Adhäsionsbetriebes, und der grösseren Leistungsfähigkeit der Züge. Dagegen ist die Linie von Le Pâquier viel kürzer als die andere und ihr Anlagekapital bedeutend kleiner.

Das Projekt einer Eisenbahn von Châtel-St. Denis auf den Moléson steht in technischer Hinsicht den beiden anderen Projekten nach.

Der Betrieb dieser Bahn würde sich infolge ihrer Gliederung in eine Adhäsions- und zwei Seilbahnstrecken und der dadurch bedingten geringeren Leistungsfähigkeit, sowie der Notwendigkeit eines zweimaligen Umsteigens der Reisenden zu einem komplizierten gestalten.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht sind die Projekte Les Avants-Moléson und Le Pâquier-Moléson demjenigen von Châtel-St. Denis überlegen. Les Avants ist eine Fremdenstation, die jedes Jahr an Bedeutung zunimmt und mit der Gegend von Montreux und dem oberen Teil des Genfersees in direkter und unmittelbarer Verbindung steht, was für die Linie Châtel-St. Denis nicht zutrifft. Die Bahn von Les Avants wird also die in Frage stehende Gegend direkt bedienen, deren bedeutende Fremdenzentren genügen dürften, um sie zu alimentieren, wenn auch der Verkehr der dem Moléson zunächst liegenden Gegend ganz ausser Betracht fallen würde.

Was sodann die Linie Le Pâquier-Moléson anbetrifft, so hat dieselbe auch neben Les Avants-Moléson eine gewisse Berechtigung. Die Verkehrszone der Bahn Le Pâquier-Moléson ist eine ganz andere als diejenige der Bahn Les Avants-Moléson. Die erstere entspricht in erster Linie den Ansprüchen der unmittelbar daran beteiligten Landesgegenden und berücksichtigt aber auch das Interesse der aus der Richtung von Freiburg, Bern, Neuenburg u. s. w. herkommenden Besucher des Moléson, die kaum den Umweg über Montreux oder Châtel-St. Denis machen, sondern es vorziehen werden, die kürzere Route über Bulle zu benützen.

Die beiden vorgeschlagenen Projekte Les Avants-Moléson und Le Pâquier-Moléson entsprechen somit ganz verschiedenen Bedürfnissen und werden sich einander gewissermassen gegenseitig ergänzen.

Die konferenziellen Verhandlungen für alle drei Projekte fanden am 5. Juni 1908 statt. An denselben nahmen Delegierte der drei Initiativkomitees, Vertreter der Regierungen der Kantone Freiburg und Waadt, sowie des Eisenbahndepartements teil.

Der Vertreter des Staatsrates des Kantons Freiburg bedauerte, dass das Projekt von Châtel-St. Denis ausgeschlossen worden sei, erklärte sich jedoch damit einverstanden, dass die beiden anderen Projekte der Bundesversammlung in empfehlendem Sinne vorgelegt würden und sprach seine Befriedigung darüber aus, dass eines der freiburgischen Projekte doch berücksichtigt worden sei.

Auch der Vertreter des Staatsrates des Kantons Waadt erklärte sein Einverständnis mit dem Vorschlage, für die zwei in Frage stehenden Projekte die Konzession zu erteilen.

Die Vertreter des Initiativkomitees der Bahnen von Les Avants und Le Paquier haben dem Vorschlage des Bundesrates, bei Ihnen den Antrag auf Erteilung beider Konzessionen zu stellen, ebenfalls zugestimmt.

Der Vertreter des Initiativkomitees für eine Bahn Châtel-St. Denis-Moléson verwahrte sich aber lebhaft gegen den Ausschluss dieses Projektes und stellte das Gesuch, es möchte, bevor ein definitiver Entscheid in Sachen der verschiedenen Projekte getroffen wird, ein Augenschein angeordnet werden.

Drei Bahnen auf den Moléson würden das Bedürfnis erheblich übersteigen.

Es geht nicht an, ausser der Konzession für das Waadtländer Projekt, auch beiden freiburgischen Projekten die Konzession zu

erteilen, und zwar schon deshalb nicht, weil diese beiden unter sich direkte Konkurrenzlinien sind.

Es kann auf Freiburger Seite nur eine Konzession erteilt werden. Für das Projekt Le Paquier-Moléson sprechen aber sowohl technische als finanzielle Gründe, und wir stehen deshalb nicht an, diesem Projekte gegenüber dem Projekte Châtel-St. Denis-Moléson den Vorzug zu geben.

Die beiden nachstehenden Beschlussesentwürfe, betreffend Erteilung der Konzession, erstens für eine elektrische Bahn von Les Avants auf den Moléson und zweitens für eine elektrische Zahnradbahn von Le Pâquier auf den Moléson sind bei den konferenziellen Verhandlungen mit einigen Abänderungen genehmigt worden.

Wir empfehlen dieselben zur Annahme, gleichzeitig mit dem ebenfalls nachstehenden Beschlussesentwurf betreffend Ablehnung des von der Société hydroélectrique Genoud frères & Cie. in Châtel-St. Denis am 29. Juni 1904 gestellten Konzessionsgesuches für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Drahtseilbahn, von Châtel-St. Denis auf den Moléson.

Wir benutzen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. Juni 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Le Pâquier auf den Moléson.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Konzessionsgesuches zweier vereinigter Initiativkomitees des Greyerzertales, vertreten durch die Herren Bæriswyl, Morard und Konsorten, in Bulle für eine elektrische Zahnradbahn von Le Pâquier auf den Moléson, vom 2. November 1904/27. Februar 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1908,

beschliesst:

Einem vereinigten Initiativkomitee des Greyerzertales, vertreten durch die Herren Bæriswyl, Morard und Konsorten in Bulle wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Le Pâquier (Station der elektrischen Greyerzerbahnen) auf den Moléson, 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 3 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter als Zahnradbahn und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 Freiburg und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt den Transport von Personen, Gepäck und Stückgütern. Zum Transport von Gütern in Wagenladungen und von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung des Transportes von lebenden Tieren verlangen. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxen und Vorschriften fest.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

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, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Gesellschaft wird nicht verpflichtet, die Bahn während der Monate Oktober bis Ende Mai zu betreiben.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Bergfahrt 80 Rappen,
Talfahrt 60 Rappen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten (Bergfahrt und Talfahrt).

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 35 Rappen, und deren niedrigste nicht über 28 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 23. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 28. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Freiburg gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 Zustand abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan

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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 konzessionierte 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 welch 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 Rückkäufers 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 30. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am in Kraft tritt, beauftragt.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Les Avants auf den Moléson.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Konzessionsgesuches eines Initiativkomitees bestehend aus den Herren Zehnder-Spörry, Ingenieur, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, in Montreux, L. Dufour, Grundbesitzer in Les Avants, und E. Krähenbühl, Direktor-Adjunkt der Montreux-Berner Oberland-Bahn, in Montreux, für eine elektrische Schmalspurbahn von Les Avants auf den Moléson, vom 9. April 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee bestehend aus den Herren Zehnder-Spörry, Ingenieur, Direktor der Montreux-Berner Oberland Bahn, in Montreux, L. Dufour, Grundbesitzer in Les Avants und E. Krähenbühl, Direktor-Adjunkt der Montreux-Berner Oberland-Bahn, in Montreux wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn mit Spurweite von 1 Meter von Les Avants auf den Moléson (Molésonbahn), 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 3 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum der Kantone Waadt oder Freiburg und an deren Regierungen unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt den Transport von Personen, Gepäck und Stückgütern. Zum Transport von Gütern in Wagenladungen und von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung des Transportes von lebenden Tieren verlangen. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxen und Vorschriften fest.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und der Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Gesellschaft wird nicht verpflichtet, die Bahn während der Monate Oktober bis Ende Mai zu betreiben.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:
in der zweiten Wagenklasse 50 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 32 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 32 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 20 Rappen und deren niedrigste nicht über 16 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 23. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 28. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften ergeben.

Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Waadt und Freiburg, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 konzessionierte 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 welch 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 Rückkäufers 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 30. Haben die Kantone Waadt und Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am in Kraft tritt, beauftragt.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Verweigerung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Drahtseilbahn, von Châtel-St. Denis auf den Moléson.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Gesuches der „Société hydroélectrique Genoud frères & Cie. in Châtel-St. Denis", vom 29. Juni 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1908,

beschliesst:

Das Konzessionsgesuch der „Société hydroélectrique Genoud frères & Cie. in Châtel-St. Denis" für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Drahtseilbahn, von Châtel-St. Denis auf den Moléson, vom 29. Juni 1904, wird abgewiesen.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Konzessionen für elektrische Bahnen auf den Moléson. (Vom 26. Juni 1908.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1908
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	27
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	01.07.1908
Seite Page Pagina	299-325
Ref. No	10 022 966

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.