

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Kon-
 zession einer Drahtseilbahn von der Stadt Lausanne
 nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin.

(Vom 4. Juni 1885).

Tit.

Unterm 26. Mai 1885 reichten die Herren Alphonse Vautier, Ingenieur, Marc Morel, Advokat, alt Nationalrath, und Jean Reisser, Großrath, alle in Lausanne, für sich persönlich und zu Händen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Lausanne nach dem Aussichtspunkt Signal. Die Petenten bezwecken mit dieser Bahn, die von Einheimischen und Fremden vielbesuchten Wälder oberhalb Lausanne, zu welchen gegenwärtig zwar eine gut angelegte, aber theilweise sehr steile Straße führt, zugänglicher zu machen und damit im Interesse der Entwicklung Lausses einen der schönsten Aussichtspunkte am Genfersee der Stadt näher zu rücken.

Die Kosten für die projektirte Linie, welche eine Länge von 600 Meter haben wird, werden auf Total Fr. 550,000 oder circa 1 Million Franken der Kilometer veranschlagt.

Das Projekt sieht eine Maximalsteigung von 22 % vor, die sich aber nach weitem Studien etwas ändern, jedoch kaum 25 % übersteigen dürfte. Die Anlage soll in gerader oder in der Mitte leicht gebrochener Linie erfolgen. In der Mitte werden Vorkehrungen behufs Kreuzung der Züge angebracht werden. Im Kon-

zessionsgesuch ist eine Spurweite von 1 Meter vorgesehen, die nach den Mittheilungen des Vertreters der Konzessionspetenten in der Konferenz möglicher Weise noch eine Modifikation im Sinne der Erweiterung auf 1,16 Meter erleiden wird.

Mit Rücksicht darauf, daß die bezüglichlichen Studien noch nicht endgültig abgeschlossen sind, wurde im Entwurf der Konzession die Spurweite nicht festgesetzt, sondern ein Vorbehalt in Art. 9, Alinea 2 aufgenommen, der die endgültige Feststellung dieses Punktes erst bei der Planvorlage ermöglichen wird. Die Bahn soll analog derjenigen von Territet-Glion konstruirt, und dabei zur Belastung des absteigenden Wagens, welcher den zweiten Wagen aufwärts zu bewegen hat, ebenfalls Wasser in Verwendung kommen. Die Geschwindigkeit wird durch ein Zahnradsystem regulirt, und soll zwei Meter per Sekunde nicht übersteigen. Wir glaubten indessen, die abschließliche Bestimmung der Maximalgeschwindigkeit in der Konzession umgehen und der spätern Beschlußfassung des Bundesrathes nach vorangegangenen Versuchen ausdrücklich reserviren zu sollen (Art. 14).

Die Bahn ist von den Petenten als eine reine Touristenbahn gedacht und daher regelmäßiger Betrieb nur für die gute Saison mit gänzlicher Einstellung während des Winters und Spätherbstes vorgesehen. Da die Frequenz der Bahn wesentlich von der Witterung und andern nicht vorauszusehenden Umständen abhängen werde, verlangen die Konzessionäre, daß sie nicht zu mehr als acht obligatorischen Zügen nach beiden Richtungen angehalten werden, welchem Begehren wir glaubten Rücksicht tragen zu sollen, um so mehr als es im eigenen Interesse der Konzessionäre liegt, jeweilen, wenn sich in der Zwischenzeit genügend Reisende melden, einen Zug einzulegen.

Endlich verlangten die Petenten noch von verschiedenen Vorschriften für gewöhnliche Bahnen, so in Betreff des Oberbaues, des Rollmaterials, des Signaldienstes u. s. f., welche für den Spezialfall nicht zutreffen, enthoben zu werden. Eine solche förmliche Enthebung, welche zwar nach Art. 29, letztes Alinea des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1882 zulässig ist, wurde in den Entwurf einer Konzession nicht aufgenommen, fällt jedoch unter die Vorbehalte in Art. 9 und 12, und wird besser anläßlich der Prüfung der Pläne und Betriebsreglemente zur Erledigung kommen.

Die von den Petenten vorgeschlagenen Taxausätze im Maximum: Fr. 0,50 für einfache und Fr. 0,75 für Hin- und Rückfahrt, sind im Konzessions-Entwurf adoptirt worden. Sie entsprechen den in

ähnlichen Fällen admittirten Sätzen und stellen sich zwar im Verhältniß zur Länge der Linien etwas höher als für die Seilbahn Biel-Maggingen (siehe Eisenbahnaktensammlung n. F., VIII, 100), aber niedriger als bei denjenigen der Seilbahnen Brienzersee-Gießbach, Territet-Monts de Caux, Luzern-Gütsch (siehe Eisenbahnaktensammlung n. F. V, 126; VI, 154; VIII, 18).

Vom vorliegenden Konzessionsgesuche wurde gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 der Regierung des Kantons Waadt Kenntniß gegeben, und es hat dieselbe bei der Konzessionsverhandlung vom 1. Juni erklärt, weder grundsätzlich noch bezüglich einzelner Bestimmungen Einwendungen gegen die Konzessionsertheilung in der vorgeschlagenen Form zu erheben. Desgleichen erklärten sich die Petenten mit dem Entwurf einverstanden.

Die Bedingungen, unter welchen wir bei Ihnen die Konzessionierung beantragen, stimmen in den wesentlichen Punkten mit denjenigen überein, welche in der letzten Zeit für ähnliche Bahnprojekte aufgestellt wurden. Wir verweisen insbesondere auf die Seilbahn Biel-Maggingen (s. Eisenbahnaktensammlung n. F., VIII, S. 100), welche ganz analoge Verhältnisse aufweist.

Nach dem Wunsche der Petenten wurde die Zeitdauer der Konzession auf 90 Jahre bestimmt.

Die Fristen für Vorlage der Statuten, der Baupläne und Leistung des Finanzausweises, ebenso wie für Inangriffnahme des Baues, Ausführung und Betriebseröffnung sind nach Analogie früherer Fälle bemessen, womit immerhin einer frühern Inangriffnahme und Beendigung der Arbeiten innerhalb der gezogenen Limiten kein Hinderniß gesetzt ist.

In Ansehung der Natur der Bahnanlage wurde die Verpflichtung zum Transport von Gütern auf 100 Kilogramm das einzelne Colli beschränkt und der Viehtransport ganz ausgeschlossen.

Für den Gepäcktransport fanden die gleichen Taxansätze wie in der Konzession der Bahn Biel-Maggingen Aufnahme, für den Gütertransport wurde 1 Rappen per Kilogramm als Maximum festgesetzt, mit einer Minimaltaxe von 20 Rappen für ein Colli. Dabei ist das Zurückkommen auf die Transporttaxen im Sinne der Verminderung für den Fall, daß die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8% übersteigenden Reinertrag abwerfen sollte, vorbehalten.

Was die Rückkaufsbestimmungen betrifft, so wurden sie im ausdrücklichen Einverständniß der Kantonsregierung von Waadt in der den Rückkaufsbestimmungen der Normalkonzession nachge-

bildeten Fassung aufgenommen. Es erschien dies um so mehr am Platz, als hier die lokalen Interessen im Vordergrund stehen, deren Geltendmachung vor Allem den kantonalen Behörden gebührt.

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

Bern, den 4. Juni 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

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

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

- a. eines Gesuches der Herren Morel, Advokat, Alph. Vautier, Ingenieur, J. Reißer, Großrath, in Lausanne, vom 26. Mai 1885;
- b. einer Botschaft des Bundesrathes vom 4. Juni 1885;

beschließt:

Den Herren Morel, Advokat, Alph. Vautier, Ingenieur, und J. Reißer, Großrath, in Lausanne, wird zu Händen einer

zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin unter den in 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 90 Jahren, vom Tage der Konzessionsbewilligung an, verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung der zu bildenden Gesellschaft muß aus Schweizern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrath vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebs geboten erscheint.

Art. 6. Binnen längstens 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die Statuten der Gesellschaft, die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen dem Bundesrath einzureichen.

Mit der Bauausführung muß spätestens 6 Monate nach stattgefundenener Plangenehmigung begonnen werden.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat zu geschehen innert zwei Jahren nach stattgefundenener Plangenehmigung.

Art. 7. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebs obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 8. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 9. Die Bahn soll doppel­spurig ausgeführt werden und der Betrieb der Linie nach dem Drahtseilsystem und mit Verwen­dung von Wasser als Gegengewicht stattfinden.

Das Geleisesystem mit den Ausweichvorrichtungen wird bei Anlaß der Genehmigung der Pläne vom Bundesrath festgestellt werden.

Art. 10. 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. 11. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck, von Gütern nur insoweit, als sie nicht sperriger Natur sind und das Gewicht eines einzelnen Collo 100 Kilogramm nicht übersteigt.

Die Gesellschaft ist zum Viehtransport nicht verpflichtet.

Art. 12. Vom 1. Mai bis 1. Oktober, der Zeit des regel­mäßigen Betriebes, soll die Beförderung von Personen täglich min­destens 8 Mal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die daherigen Projekte sind mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndeparte­ment vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 14. Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu be­ziehen:

50 Rappen für eine einfache Fahrt,
75 „ „ Hin- und Rückfahrt.

5 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per Colli, wenn diese nicht mehr als 10 Kilo­gramm wiegen, für schwerere Colli von 2 Rappen per Kilogramm bezogen werden.

Von den zum Transport aufgenommenen Gütern darf höchstens 1 Rappen per Kilogramm bezogen werden. Immerhin kann das

Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes auf 20 Rappen festgesetzt werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 8% übersteigenden Reingewinn abwirft, so hat eine Reduktion der Maximalansätze der Transporttaxen der gegenwärtigen Konzession in einem billigen Maßstab stattzufinden.

Art. 16. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Waadt 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 1918 rechtskräftig wird, den 25 fachen 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20 fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzidirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen 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 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 Bundesgerichts.

Art. 17. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daherges Recht, wie es im Art. 16 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Waadt hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 18. 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 Uebertragung der Konzessionen des vormaligen Jura industriell an den Kanton Neuenburg.

(Vom 8. Juni 1885.)

Tit.

Mit Schreiben vom 1. Juni 1885 hat die Regierung von Neuenburg dem Bundesrath den Vertrag vom 25. Mai 1885 vorgelegt, durch welchen die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn sich verpflichtet, die Eisenbahn von Neuenburg über La Chaux-de-Fonds und Le Locle bis an die Landesgrenze beim Col des Roches (les Brenets) auf den 1. Januar 1886 an den Kanton Neuenburg zu übertragen, welcher dagegen die fixe Kaufsumme von Fr. 5,250,000 und ferner die Ausgaben für Ergänzungs- und Neuanlagen im Jahr 1885 zu bezahlen hat, die vom Eisenbahndepartement werden als auf Baukonto fallend anerkannt werden.

Die Konzessionen, auf denen die genannte Eisenbahn ruht, sind

- 1) für die Linie von les Brenets (Landesgrenze, beim Col des Roches) über Locle und Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Convers am 23. November 1853 vom Großen Rathe des Kantons Neuenburg der Centalkommission der Eisenbahn durch den industriellen Jura, und
 - 2) für die Linie von Neuenburg nach Chaux-de-Fonds (über Convers) am 20. Oktober 1855 von derselben Behörde der neuenburgischen Eisenbahngesellschaft
- ertheilt worden. Eröffnet wurden die einzelnen Theilstrecken, und zwar:

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von der Stadt Lausanne nach dem Signal im Gehölz von Sauvabelin. (Vom 4. Juni 1885).

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1885
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1885
Date	
Data	
Seite	287-295
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 775

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.