

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn auf die Dent de Vaulion.

(Vom 8. Juni 1899.)

Tit.

Unterm 19. Dezember 1898 reichte Herr M. d'Allèves, Ingenieur in Le Pont, das Gesuch ein für die Konzession einer Zahnradbahn auf die Dent de Vaulion. Wie den Beilagen zum Konzessionsgesuch zu entnehmen ist, würde die Bahn ihren Ausgang bei Petra-Félix, einer Straßengabelung östlich Le Pont, 1150 Meter ü. M., nehmen und in nördlicher Richtung, über Weiden und Felsen des östlichen Abhangs der Dent de Vaulion, die Endstation erreichen, die 1450 Meter ü. M. und 30 Meter unterhalb der Bergspitze liegen würde.

Der Minimalradius solle 40 Meter, die Maximalsteigung 133 ‰, die Spurweite einen Meter betragen. Die Anordnung der Zahnstange werde in gleicher Weise erfolgen wie bei der Zahnradbahn Trait-Planches in Montreux. Als Betriebskraft komme Elektrizität zur Anwendung, welche von der Unternehmung für die Regulierung der Gewässer der Seen des Jouxthales geliefert würde. Die Entfernung der Anfangs- von der Endstation werde 3120 Meter betragen.

Die Dent de Vaulion, wird weiter ausgeführt, bilde den nordöstlichen Abschluß des Joux-Tales. Die Aussicht, die man auf dem Gipfel genieße, sei unbestreitbar die schönste im ganzen Jura. Die Dent de Vaulion werde auch jeden Sommer immer zahlreicher von Touristen besucht. Wenn sie auch bis zum heutigen

Tage etwas abseits vom eigentlichen Fremdenstrom geblieben sei, so rühre dies davon her, daß die Gegend überhaupt noch zu wenig bekannt und besucht war. Dies ändere sich aber; alle benachbarten Örtlichkeiten seien gegenwärtig bekannte und geschätzte Sommerkurorte. Am Fuße des Berges werde in Le Pont gegenwärtig ein großes Hotel gebaut, welches auch im Winter als Erholungsstation für Leidende dienen werde.

Um nun den Fremden und Touristen, welche in immer größerer Zahl diese Gegend besuchen werden, einen vollständigen Genuß derselben zu ermöglichen, müsse man ihnen unbedingt eine bequeme und rasche Besteigung der Dent de Vaulion bieten. Hierfür bilde die Zahnradbahn das einzige Mittel.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

I. Bahn und feste Einrichtungen	Fr. 229,400
II. Rollmaterial	„ 37,200
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 2,000
IV. Unvorhergesehenes	„ 11,400

Total Fr. 280,000

oder Fr. 89,744 per Kilometer.

Eine Rentabilitätsberechnung wurde nicht aufgestellt.

Der Staatsrat des Kantons Waadt empfiehlt laut Schreiben vom 10. März 1899 die Erteilung der Konzession.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 12. Mai abhin statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf wurde von sämtlichen Teilnehmern gutgeheißen. Einzig bei Art. 16 wünschte der Konzessionsbewerber eine Änderung im Sinne der Erhöhung der für die Personenbeförderung zu erhebenden Taxe von 50 auf 70 Rappen pro Kilometer. Der Vertreter der Kantonsregierung erklärte sich mit einer solchen Erhöhung einverstanden, verlangte aber dagegen, daß die Gesellschaft verpflichtet werde, für Gesellschaften und Schulen eine billigere Taxe einzuführen.

Wir haben gegen den Ansatz von 70 Rappen pro Kilometer ebenfalls nichts einzuwenden; derselbe ist nicht zu hoch im Vergleich mit den Taxen, welche anderen elektrischen Zahnradbahnen bewilligt wurden, wie z. B. Gonergratbahn: Fr. 1. 20 (I. Klasse) und 90 Rappen (II. Klasse); Treib-Seelisberg-Beckenried: Fr. 1 (I. Klasse) und 80 Rappen (II. Klasse). Dagegen können wir dem Begehren der waadtländischen Regierung, durch einen Zusatz zu Art. 16 die Gesellschaft zur Bewilligung einer

niedrigen Taxe für Schulen und Gesellschaften zu verpflichten, uns nicht anschließen, obwohl wir das Begehren materiell als begründet anerkennen. Wir halten es nämlich nicht für angezeigt, derartige Ausnahmenvorschriften in eine einzelne Konzession aufzunehmen, um so weniger, als der Konzessionsbewerber anlässlich der konferenziellen Verhandlungen sich damit einverstanden erklärt hat, den Schulen und Gesellschaften eine reduzierte Taxe zu bewilligen, und diese Erklärung zu Protokoll genommen wurde. Das Eisenbahndepartement wird also bei Anlaß der Genehmigung der Tarife nötigenfalls auf Erfüllung dieser Zusicherung dringen können. Übrigens liegt es wohl auf der Hand, daß die Gesellschaft schon von sich aus eine Taxenreduktion für die Beförderung von Schulen und Gesellschaften wird gewähren müssen, wenn sie auf den Besuch solcher zählen will.

Zu weiteren Bemerkungen giebt uns der Beschlussesentwurf nicht Anlaß, und wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme.

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

Bern, den 8. Juni 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringler.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn auf die Dent  
de Vaulion.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Maurice d'Allèves, Ingenieur und  
Unternehmer in Pont, vom 19. Dezember 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1899,

beschließt:

Dem Herrn Maurice d'Allèves, Ingenieur in Pont, wird  
zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession  
für den Bau und Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von  
Petra Félix auf die Dent de Vaulion unter den in den  
nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle  
übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb  
der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach 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 konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

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

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Zahnradsystem mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig 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 Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck.

Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Im Falle des Bedürfnisses entscheidet der Bundesrat über die Einführung eines Güterdienstes.

Art. 13. Die Gesellschaft ist berechtigt, den Betrieb auf die Zeit vom 15. Juni bis 15. September zu beschränken, Auch ist ihr im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle dahergigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 70 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 %o niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Im Falle der Einführung eines Güterverkehrs werden die Taxen vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

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

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

Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
  - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
  - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
- Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
  - e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Be-

trieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn auf die Dent de Vaulion. (Vom 8. Juni 1899.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1899             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 24               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 14.06.1899       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 740-748          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 018 788       |

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.