
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Montreux nach Glion.

(Vom 29. September 1905.)

Tit.

I.

Mittelst Eingabe vom 6. April 1900 stellte die Société électrique Vevey-Montreux das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Montreux Bahnhof nach Glion.

Gemäß dem allgemeinen Bericht beginnt die Linie beim neuen Bahnhof Montreux; sie führe unter den Geleisen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn hindurch und gewinne das Tal der Baye de Montreux; hierauf überschreite sie den Bach auf einer eisernen Brücke und gelange durch einen kleinen Tunnel zum ersten Halt, hinter dem Dorfe Les Planches. Von diesem Halte steige die Linie dem Abhang entlang, führe hinter der Kirche von Montreux durch, traversiere die Drahtseilbahn Territet-Glion und die Straße von Glion und trete oberhalb Territet wieder in einen Tunnel. Sie endige neben dem jetzigen Bahnhof Glion, der zu gleicher Zeit für Glion-Naye diene. Diese Linie sei Bedürfnis. Nach Eröffnung des Simplons werden die Schnellzüge nicht mehr in Territet, sondern nur noch in Montreux anhalten. Für die Entwicklung von Glion und Caux sei eine direkte Verbindung Montreux-Glion von großer Wichtigkeit.

Laut dem technischen Bericht hat die projektierte Linie große Ähnlichkeit mit der Glion-Naye-Bahn, die nämliche Spurweite, den gleichen Minimalradius und gleiche Steigung. Die Linie sei 2,1 Kilometer lang; die Kosten per Kilometer belaufen sich auf Fr. 370,000, die Totalkosten auf Fr. 777,000.

Die Spurweite betrage 0,80 Meter; zur Anwendung komme das Zahnradsystem Abt; der Minimalradius betrage 80 Meter und die Maximalsteigung 20 ‰. Es sei elektrischer Betrieb vorgesehen.

II.

Mittels Eingabe vom 22. April 1905 bewarb sich ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren J. von Muralt, Präsident, Advokat in Montreux, A. Emery, Gemeindepräsident von Châtelard, E. Miauton, Gemeindepräsident von Planches, M. Nicollier, Professor in Montreux und F. Spickner, in Montreux, ebenfalls um die Konzession einer Zahnradbahn vom Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen in Montreux nach dem Bahnhof Glion.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß Montreux, Territet, Glion, Caux und Rochers de Naye eine gewaltige Zunahme des Fremdenverkehrs aufweisen. Die bestehende Drahtseilbahn Territet-Glion genüge für diesen großen Verkehr nicht mehr, insbesondere, weil sie keine Güter befördere. Der Materialtransport für den Bau der neuen Hotels in Glion und Caux finde per Wagen statt. Die projektierte Bahn bediene Montreux, Planches, den größten Teil der Gemeinde Châtelard und Glion.

Gemäß dem technischen Bericht geht die Linie vom Bahnhof Montreux aus, wird dann sogleich im Tunnel unter den Dörfern Pallens und Les Planches durchgeführt, wodurch eine Kreuzung mit der Montreux-Berner Oberlandbahn vermieden wird. Sie wendet sich gegen das Werk Toulan, um auf einem Viadukt von mittlerer Größe die Baye de Montreux zu traversieren und nach einem Tunnel zur Kirche von Montreux zu gelangen, wo sich in einer Höhe von 470 Meter eine Haltestelle für Reisende befindet. Hernach gehe die Linie dem Hang entlang, führe unter der Straße Territet-Glion hindurch, wende sich in einem Kehrtunnel und endige bei der Station Glion der Drahtseilbahn und der Glion-Naye-Bahn. Der Endpunkt der neuen Linie befinde sich in einer Höhe von 692 Metern. Die Differenz zwischen den beiden Endpunkten betrage 294 Meter. Die Linie werde erstellt mit Spurweite von 80 Centimeter, sie habe eine Länge von 2,48 km. und eine mittlere Steigung von 118,5 ‰. Die Maximalsteigung betrage 160 ‰. Bei dieser Steigung könne eine Lokomotive vom Type derjenigen

von Glion-Naye 2 Personenwagen führen. Die Bodenbeschaffenheit erfordere Kunstbauten, wie Tunnels, Brücken, Stützmauern, deren Erstellung indessen nicht sehr große Schwierigkeiten bereite. Der Oberbau sei der nämliche wie derjenige der Linie Glion-Naye. Es sei eine Zahnstange nach dem System Abt vorgesehen. Die ganze Linie sei einspurig mit Ausnahme der Ausweichstellen in Montreux, Les Planches und Glion. Die mittlere Schnelligkeit der Züge betrage 10 Kilometer in der Stunde. Für den Betrieb der Linie Montreux-Glion werden die Wagen der Linie Glion-Naye oder wenigstens Wagen vom gleichen Typ verwendet. Es sei nur eine Klasse vorgesehen. Mit einem Zuge könnten 120 Personen transportiert werden. Die Bahn werde wahrscheinlich elektrisch betrieben, da sie aber in Glion an eine mit Dampf betriebene Bahn anschließe, sei auch möglich, daß diese letztere Betriebskraft zur Anwendung komme. Die Linie diene dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr; die Haltestelle in Les Planches sei nur für den Personenverkehr bestimmt.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Vorprojekt, Vorstudien, Terrainerwerb	Fr.	5,000
Terrainstudien, Erstellung des definitiven Projektes	"	10,000
Allgemeine Verwaltung und Überwachung der Arbeiten	"	30,000
Bauzinsen	"	18,000
Expropriation	"	380,000
Unterbau	"	527,000
Oberbau	"	88,000
Kontakt- und Speiseleitung	"	22,000
Gebäude und Haltestellen	"	97,000
Rollmaterial (2 Lokomotiven)	"	63,000
Gerätschaften und Reservematerial	"	6,000
Unvorhergesehenes	"	34,000
Total	Fr.	<u>1,280,000</u>

III.

Es ist noch zu erwähnen, daß für die Linie Montreux-Glion und für ein Tramway von der Dampfschiff landte in Montreux nach dem dortigen Bahnhof bereits unterm 3. April 1900 von Herrn Ingenieur Flesch in Lausanne ein Konzessionsgesuch eingereicht worden war, welches derselbe jedoch zu gunsten des Konzessionsgesuches der Herren de Muralt und Konsorten unterm 18. September dieses Jahres zurückgezogen hat. Es kommen also heute nur noch die beiden erstgenannten Konzessionsgesuche in Betracht.

Auch eine Eingabe der Generaldirektion der Bundesbahnen, welche darauf aufmerksam machte, daß die Güterdienstanlagen im Bahnhof Montreux sehr beschränkt seien und daß kein Platz für die Einführung der projektierten Linie und die erforderlichen Anschlußbauten vorhanden sei, ist für die Erteilung der Konzession irrelevant. Den Konzessionsbewerbern wurde immerhin von dieser Verwahrung Kenntnis gegeben.

IV.

Der Staatsrat des Kantons Waadt, dem alle drei Konzessionsgesuche zur Vernehmlassung zngestellt worden waren, befürwortete mittelst Eingaben vom 6. Juni und 5. September 1905 das Gesuch der Herren de Muralt und Konsorten, da dasselbe am besten die Interessen von Montreux zu befriedigen vermöge.

Die vom Eisenbahndepartement vorgenommene Prüfung aller drei Projekte ergab, daß das Projekt der Herren de Muralt und Konsorten in technischer Beziehung am eingehendsten studiert wurde und gegenüber den beiden andern Projekten erhebliche technische Vorteile aufweist. Insbesondere ist zu betonen, daß das Projekt de Muralt und Konsorten eine Maximalsteigung von 160 ‰ aufweist, während die Projekte der Société électrique Vevey-Montreux und das Projekt Fleisch Maximalsteigungen von 200 ‰ und sogar von 235 ‰ vorsehen. Durch die kleinere Maximalsteigung wird eine größere Sicherheit erzielt und außerdem wird ermöglicht, schwerere Züge zu führen, was bei dem großen Fremdenverkehr in Montreux, Glion und Caux von wesentlicher Bedeutung ist.

Das Eisenbahndepartement gelangte daher dazu, einen Konzessionsentwurf zu erstellen, der vorsieht, die Konzession an die Herren de Muralt und Konsorten zu erteilen und auf das Gesuch der Société électrique Vevey-Montreux vom 6. April 1900 nicht einzutreten.

Zu den konferenziellen Verhandlungen welche, am 25. September 1905 in Bern stattfanden, wurden sowohl die Herren de Muralt und Konsorten, als auch die Société électrique Vevey-Montreux eingeladen, die letztere, um ihr zu einer mündlichen Rückäußerung über den Konzessionsentwurf noch Gelegenheit zu geben. Der Vertreter der Société électrique erhob keinen Widerspruch dagegen, daß die Konzession an die Herren de Muralt und Konsorten erteilt werde. Das Eisenbahndepartement hatte die von den Konzessionsbewerbern in Aussicht genommenen, außerordentlich hohen Gütertaxen auf zirka die Hälfte reduziert. Die Konzessionsbewerber wünschten eine Erhöhung dieser reduzierten

Steuern und verbanden damit zugleich das Gesuch, es möchte eine Eilguttaxe, die im Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartements nicht vorgesehen war, beigelegt werden. Diesen Gesuchen wurde in dem Sinne entsprochen, daß die Gütertaxe für die höchste Klasse von 17 auf 20, für die niedrigste von 8 auf 10 Rappen erhöht wurde, außerdem eine Eilguttaxe von 30 Rappen im Maximum per 100 Kilogramm und Kilometer vorgesehen wurde. Einem weiteren Gesuche, im Artikel 16, Absatz 2 zu bestimmen, daß der Bundesrat die Grenze des Alters der zur halben Taxe zu befördernden Kinder nur bis zum 12. Jahre ausdehnen dürfe, haben wir im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement nicht entsprochen, da die jetzige Fassung des Artikels 16, Absatz 2 dem Artikel 8, Absatz 4, des Tarifgesetzes vom 28. Juni 1901 entspricht und sich in allen neuern Konzessionen vorfindet.

Zu weiteren Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und benutzen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. September 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Montreux nach Glion.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux in Montreux, vom 6. April 1900;
2. zweier Eingaben des Herrn Flesch, Ingenieur in Lausanne, vom 3. April 1900, und des Initiativkomitees einer Eisenbahn von Montreux nach Glion, vom 22. April 1905;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. September 1905,

beschließt:

I. Einem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren J. von Muralt, Präsident, Advokat in Montreux, A. Emery, Gemeindepräsident von Châtelard, E. Miauton, Gemeindepräsident von Les Planches, M. Nicollier, Professor in Montreux, und F. Spickner, in Montreux, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Montreux S. B. B. nach dem Bahnhof Glion 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, Gemeinde Châtelard.

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 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 der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen zwei 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 als Schmalspurbahn und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf 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 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 Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

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. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom 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.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von höchstens 35 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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 35 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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Gesellschaft eine Taxe von höchstens 30 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer erheben.

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

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 10 Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, 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. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. 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 Bestimmungstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung 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. Januar 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 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 $22\frac{1}{2}$ fachen 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 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 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. 31. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein

Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux vom 6. April 1900 wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Oktober 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Montreux nach Glion. (Vom 29. September 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1905
Date	
Data	
Seite	241-253
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 635

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.