

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Montreux nach Montbovon.

(Vom 16. Dezember 1897.)

Tit.

Unterm 11. August 1896 reichten die Herren Gebrüder Dufour in Avants bei Montreux ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn ein, welche Montreux mit Montbovon über Avants verbinden und an die Stelle der durch Bundesbeschluß vom 26. September 1890 den Herren Vuichoud und Konsorten konzessionierten Eisenbahn von Montreux über den Jaman nach Montbovon treten solle. Eine Vereinbarung mit den letztgenannten Konzessionären werde noch erfolgen und vorgelegt werden, bevor die Bundesversammlung sich mit dem Gesuche zu befassen habe.

Dem allgemeinen Berichte ist zu entnehmen, daß die projektierte Linie ihren Anfang beim Niveauübergang über die Bahnlinie der Jura-Simplon-Bahn in Vernex-Montreux nehmen solle. Von hier aus folge sie den teils bestehenden, teils erst projektierten Straßen bis zum Eintritt in den Tunnel bei km. 12. Auf dieser Strecke befinden sich die Stationen Montreux, Les Vuarennnes, Planchamps, Charnex, Sonzier, Chamby und Les Avants.

Die zweite Sektion werde durch den 3470 m. langen Tunnel unter dem Jaman durch gebildet.

Die dritte Sektion begreife das Reststück vom östlichen Tunnelausgang bis zur Endstation Montbovon in sich. Sie enthalte die Stationen Les Cases, Allières und Montbovon.

Die ganze Länge der Bahn werde 21,780 m. betragen, wovon 14,500 auf waadtländischem und 7280 auf freiburgischem Gebiete.

Der technische Bericht bezeichnet als Maximalsteigung 80 ‰. Es solle keine Zahnstange zur Anwendung kommen. Der Minimalradius werde zu 35 m., die Spurweite zu 1 m. angenommen.

Die Wagen sollen einzeln verkehren und nur eine Klasse erhalten. Dagegen sollen neben den Reisenden auch Güter befördert werden.

Das Betriebssystem sei elektrisch. Die Kraft werde in erster Linie von der Anlage geliefert, welche gegenwärtig unterhalb Avants am Baiebach eingerichtet werde. Soweit nötig würde noch die Anlage der Herren Genoud & Cie. in Montbovon herangezogen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für die

I. Sektion	Fr. 600,000	oder Fr. 50,000	per km.
II. „	„ 1,041,000	„ „ 300,000	„ „
III. „	„ 757,200	„ „ 120,000	„ „
Diversa	„ 601,800		
	<u>Fr. 3,000,000</u>		

Eine Rentabilitätsrechnung wurde nicht aufgestellt.

Der Staatsrat des Kantons Freiburg erklärte mit Schreiben vom 3. Februar 1897, daß er gegen die Erteilung der Konzession nichts einzuwenden habe.

Der Staatsrat des Kantons Waadt übermittelte dem Eisenbahndepartement unterm 24. September 1897 die zwischen den Konzessionsbewerbern und den zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden getroffenen Vereinbarungen, aus welchen hervorging, daß die Frage der Straßenbenützung definitiv geregelt war.

Dagegen stand das Abkommen der Konzessionsbewerber mit den Inhabern der Konzession einer Zahnradbahn Montreux-Jaman-Montbovon, das in Aussicht gestellt worden war, immer noch aus. Um das Zustandekommen einer solchen Vereinbarung zu erleichtern, wurde den Herren Vuichoud und Konsorten die Erlaubnis erteilt, an den konferenziellen Verhandlungen, welche am 3. Dezember abhin stattfanden, sich durch drei Abgeordnete vertreten zu lassen. Bei diesem Anlasse wurde der nachstehende Konzessionsentwurf von sämtlichen Teilnehmern angenommen und den beiden Parteien vom Eisenbahndepartement eine Frist von 8 Tagen eingeräumt, um sich über ein gemeinsames Vorgehen zu verständigen.

Unterm 8. Dezember abhin übermittelten dann die Herren Gebrüder Dufour dem Eisenbahndepartement eine schriftliche Erklärung des Initiativkomitees für eine Zahnradbahn Montreux-Jaman-Montbovon des Inhalts, daß dieses in seiner Sitzung vom 6. Dezember beschlossen habe, auf die Konzession vom 26. September 1890 zu

gunsten der Herren Dufour zu verzichten. Gleichzeitig erklärten sich die letztern damit einverstanden, daß die Herren Vuichoud, Emery, Chessex, Maison, de Muralt und Rosset als Mitinhaber der neuen Konzession betrachtet und im Ingreß als solche aufgeführt werden sollen.

Der Konzessionsentwurf entspricht im allgemeinen den für ähnliche Unternehmungen (z. B. Rolle-Gimel, Aubonne-Gimel) aufgestellten Bestimmungen.

In Artikel 12 ist die Verpflichtung zur Beförderung von Gütern unbeschränkt aufgenommen worden, in der Meinung, daß es Sache der Bahnverwaltung sein werde, gemäß Artikel 14 im Einvernehmen mit dem Bundesrate die allfällig durch das Betriebssystem bedingten Einschränkungen als Änderungen am Transportreglement zu statuieren.

In Artikel 16 wird die Gesellschaft ermächtigt, eine Taxe von 25 Rappen per Kilometer für die Beförderung von Personen und für je 100 kg. Gepäck zu erheben. Gegenüber der Zahnradbahnkonzession vom 26. September 1890, welche für den Personen-transport eine Taxe von circa 67 Rappen (Fr. 12 für die ganze, ungefähr 18 km. lange Strecke) und für die Gepäckbeförderung eine solche von 50 Rappen per 100 kg. gestattete, bedeutet das Maximum von 25 Rappen eine beträchtliche Reduktion, wenn es auch im Vergleich mit Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen als etwas hoch erscheint. Da indessen keine der beteiligten Kantonsregierungen Einspruch erhob, glaubte das Eisenbahndepartement, den Vorschlag der Konzessionsbewerber berücksichtigen zu sollen.

Die Gütertaxen des Artikels 18 sind, mit der Gepäcktaxe verglichen, billig angesetzt. Das Freigewicht für landwirtschaftliche Traglasten ist, entsprechend den Konzessionen für ähnliche Bahnen mit beschränktem Betriebsmaterial, von 25 auf 15 Kilogramm reduziert.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Montreux nach Montbovon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren Gebrüder Dufour in Les Avants (Montreux) vom 11. August 1896 und 8. Dezember 1897;
2. einer Erklärung des Initiativkomitees für eine Zahnradbahn Montreux-Jaman-Montbovon vom 8. Dezember 1897;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1897,

beschließt:

I. Den Herren Gebrüder Dufour in Les Avants bei Montreux, Emile Vuichoud, Syndic, in Vernex-Montreux, Alexandre Emery, Gemeinderat in Vernex-Montreux, Clément Chessex, Ingenieur in Planches (Montreux), Charles Maison, Direktor der Bank von Montreux, Jean de Muralt, Advokat in Montreux, und Louis Rosset, Notar in Montreux, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Montreux nach Montbovon 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 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 Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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 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 mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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, Gepäck und Gütern; zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit nur einer Klasse aufstellen.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 25 Rappen per Kilometer 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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 25 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 10 Rappen, die niedrigste nicht über 5 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.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich 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 bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. 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. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern 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. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Straßenbahn gelten die Bestimmungen der zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten des Kantons Waadt und den Konzessionsbewerbern am 8. September 1897 abgeschlossenen, durch Beschluß des Großen Rates vom 14. September 1897 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Übereinkunft zwischen der Gemeinde Châtelard und den genannten Bewerbern vom 26. August 1897, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. Für die Geltendmachung 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 auf 30 Jahre nach der Betriebseröffnung und von da an jederzeit 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 Zugehör. 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 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Waadt und Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

II. Von der Erklärung des Initiativkomitees der Eisenbahn Montreux-Jaman-Montbovon, daß es auf die am 26. September 1890 den Herren Vuichoud und Konsorten erteilte Konzession verzichte, wird Vormerk genommen.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Montreux nach Montbovon. (Vom 16. Dezember 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.12.1897
Date	
Data	
Seite	1356-1365
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 126

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.