

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Territet-Montreux am Genfersee nach den Monts de Caux.

(Vom 3. Juni 1881.)

Tit.

Die Herren L. Mayor-Vautier und Ch. Gaudin in Montreux haben mit Eingabe vom 3. Mai 1881 das Gesuch um Bewilligung einer Drahtseilbahn von Territet am Genfersee aus nach den Monts de Caux oberhalb Glyon gestellt. Die Bahn soll für ihre Anlage in drei Abtheilungen zerfallen:

- 1) von der Schiffflände bei Territet bis zum Planchamp bei der englischen Kirche zu Montreux (130 Meter lang, mit einer Totalsteigung von 12 Metern);
- 2) vom Planchamp bis zum Dorf Glyon (mit einer Länge von 693 und einer Niveaudifferenz zwischen den beiden Ausgangspunkten von 304 Metern);
- 3) von Glyon bis nach den Monts de Caux (1200 Meter lang, mit einer Steigung von ungefähr 390 Metern).

Von diesen Abtheilungen würde zuerst die Streke vom Planchamp bis Glyon, weil die wenigsten Schwierigkeiten bietend, in Bau genommen. Hinsichtlich der ersten Abtheilung sei zu beachten, daß in diese kurze Streke die Ueberführung der Straße nach Italien und der Linie der Westbahnen falle, und man müsse sich für die

Ausführung derselben einen Zeitraum von fünf Jahren, von der Eröffnung der zweiten Sektion an gerechnet, vorbehalten. Auch die dritte Sektion werde einer Reihe von Schwierigkeiten begegnen, in der Art und dem Umfang, daß man hier um eine Frist von 10 Jahren für die Bauausführung bitten müße.

Was die zweite Abtheilung, deren Umfang bereits umschrieben ist, anbetreffe, so solle dieselbe, und im Anschluß daran später auch die beiden Fortsetzungen, mit doppeltem Geleise mit einer Spurweite von je 1 Meter und einer Zahnradstange zwischen den Schienen jedes Geleises angelegt werden, sowie mit einer Ausweichvorrichtung in der Mitte der Streke, da man beabsichtige, die beiden Geleise behufs Ersparung von Kosten so nahe zusammen zu legen, daß eine Kreuzung der Züge ohne jene besondere Ausweichung nicht möglich wäre. Als Motor werde Waßer in Aussicht genommen, das sich in genügender Menge am Berg finde. Den für die Zuleitung desselben, sowie den für die Geleisanlage erforderlichen Grund und Boden gedenke man nöthigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben. Aehnlich, wie dies bei der seit zwei Jahren im Betrieb stehenden Drahtseilbahn am Gießbach der Fall sei, werden die zirkulirenden Personenwägen Reservoirs erhalten, von denen jeweilen das des herabsteigenden Wagens mit soviel Waßer gefüllt wird, um den auf dem zweiten Geleise gleichzeitig aufwärts zu befördernden Wagen zu heben. Im Weitern werden alle Wägen mit zwei Bremsen versehen, von denen die eine von Hand manipulirt werden solle und die andere berufen sei, im Bedürfnißfall automatisch zu wirken. Für die Straßen-, Weg- und Fußweg-Uebergänge werde durch Anlage von Brüken gesorgt, sei es, daß die vorhandenen Kommunikationen über, sei es, daß sie unter der Seilbahn durch geführt werden.

Die Thatsache, daß die in Rede stehende zweite Abtheilung Steigungen bis auf 57 % aufweisen wird, hatte unser Eisenbahndepartement zuerst veranlaßt, eine Bestimmung zur Aufnahme in die Konzession vorzuschlagen, wonach für die Fahrt eine größere Schnelligkeit als 1 Meter per Sekunde nicht gestattet worden wäre. Man ist aber auf Ansuchen der Petenten davon abgekommen, diesen Punkt zum voraus festzustellen, und überläßt die Bestimmung der Maximalgeschwindigkeit den nach ausgeführtem Bau zu fixirenden und dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegenden Spezialvorschriften für den Betrieb.

Als Kosten für die Anlage dieser Streke und für die Beschaffung des Betriebsmaterials berechnen die Unternehmer Fr. 500,000, als jährliche Betriebsausgaben Fr. 18,000 und als Bruttobetriebs-einnahmen Fr. 70,000. Zu diesen Einnahmen gelangen dieselben,

indem sie im Personenverkehr, für den nur eine Wagenklasse eingerichtet wird, als Taxen Fr. 1. 50 für die Berg-, 75 Rp. für die Thalfahrt und Fr. 2 für die Hin- und Rückfahrt rechnen; etwas hohe Beträge allerdings, wenn man bloß die Länge der Streke (693 Meter), dagegen schon weniger auffallend, wenn man die zu ersteigende Höhe (304 Meter) berücksichtigt, und übrigens ziemlich genau im Verhältniß zu den s. Z. der Drahtseilbahn am Gießbach bewilligten Taxen, und auch nicht auffallend höher, als die, welche auf den Rigibahnen bezogen werden. Aehnlich verhalten sich die für Gepäck und Güter in Aussicht genommenen Frachtsätze. Uebrigens wollen die Unternehmer, so lange nicht Erfahrungen vorliegen, welche die Einführung eines weitergehenden Güterdienstes rathsam machen, Güter nur in beschränktem Umfang (Stücke nicht über 100 kg.) annehmen, und es scheint uns auch, daß man sich für einstweilen hiemit begnügen kann.

Die ganze Bahnanlage ist überhaupt die einer Personen-, um nicht zu sagen einer fast ausschließlich auf die Benutzung durch den Fremdenverkehr berechneten Touristenbahn. Diesem Charakter entsprechen auch die übrigen in die Konzession aufgenommenen Vorschriften betreffend den Betrieb (Art. 12), wonach nur ein Sommerdienst vom 15. April bis 15. Oktober, während dieser Zeit aber mit täglich mindestens 20 Zügen in jeder Richtung vorgesehen ist.

Im Uebrigen wird das Unternehmen nach dem beiliegenden Konzessionsentwurf wie jede andere Eisenbahn unter die Oberaufsicht des Bundes und die jeweils geltenden Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung gestellt (Art. 1). Dabei ist klar, daß man, wie dies übrigens den vorhandenen anderweitigen Bahnunternehmungen besondern Charakters gegenüber auch geschieht, den Eigenthümlichkeiten des Unternehmens jederzeit gehörige Rechnung tragen wird, vorausgesetzt, daß die Sicherheit des Betriebs stets gewahrt ist; und wir erachten es auch hier, ganz gleich wie wir es s. Z. bei Beantragung der Gießbach-Konzession ausgesprochen haben, für richtiger, die Vorschriften in diesem Sinne zu faßen, als zu versuchen, Ausnahmebestimmungen zusammenzustellen, die bei aller Sorgfalt der Formulirung bald zu weit, bald zu wenig weit reichen könnten. Auf Einführung von Rückkaufbedingungen glaubten wir, dem auch bei der Gießbachbahn beobachteten Verfahren folgend, verzichten zu sollen; es handelt sich um ein Unternehmen, das sich nie einem schweizerischen Eisenbahnnetz einfügen wird, weder seiner Anlage noch auch seiner Bedeutung nach.

Mit der Ansetzung einer Konzessionsdauer von achtzig Jahren (Art. 2) sind die Petenten einverstanden, ebenso mit den übrigen Bestimmungen betreffend die Ueberwachung von Bau und Betrieb (Art. 5—11, 13 und 15—17). Die weitem Bestimmungen des Konzessionsentwurfs entsprechen den Anträgen der Petenten.

Der Staatsrath des Kantons Waadt hat sowohl das Unternehmen als solches zur Konzessionirung empfohlen, als auch den Vorschriften des Konzessionsentwurfs zugestimmt.

Wir beantragen demnach die Genehmigung des letztern seitens der Bundesversammlung.

Gleichzeitig benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Juni 1881.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.



(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der Schifflande bei Territet-
Montreux am Genfersee nach den Monts de Caux.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft

nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren L. Mayor-Vautier und Ch. Gaudin, beide in Montreux, vom 3. Mai 1881;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 3. Juni 1881,

beschließt:

Den Herren L. Mayor-Vautier und Ch. Gaudin, beide in Montreux, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Schifflande bei Territet bis zu den Monts de Caux, oberhalb Montreux, und zerfallend in folgende drei Abtheilungen:

- 1) von der Schifflande bei Territet bis zum Planchamp bei der englischen Kirche zu Montreux,
- 2) vom Planchamp bis unterhalb des Dorfes Glyon, und
- 3) von Glyon bis nach Caux,

unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgeze, 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 achtzig Jahren, vom 1. Juli 1881 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist im Kreise Montreux.

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

Art. 5. Bis zum 1. September 1881 sind dem Bundesrathe die Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Die Vorlage der Baupläne, der Pläne über die Betriebseinrichtungen und des Finanzausweises soll

für die 2. Abtheilung bis am 1. September 1881,

„ „ 1. „ „ „ 1. „ 1886,

„ „ 3. „ „ „ 1. „ 1891

geschehen. Mit den Bauarbeiten soll spätestens begonnen werden:

bis am 1. März 1882 auf der 2. Abtheilung,

„ „ 1. „ 1887 „ „ 1. „

„ „ 1. „ 1892 „ „ 3. „

Art. 6. Bis zum

1. März 1883 ist die 2. Abtheilung,

1. „ 1888 „ „ 1. „

1. „ 1893 „ „ 3. „

der konzessionirten Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Traces eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit doppelten Geleisen, welche eine Spurweite von 1 m. haben werden, angelegt. Sie soll als Drahtseilbahn mittelst Wasserkraft betrieben werden.

Art. 9. 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. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft wird auf der konzessionirten Bahn Personen und Gepäck befördern; Güter nur insoweit als sie nicht sperriger Natur sind und das Gewicht eines einzelnen Collo nicht 100 kg. übersteigt.

Vom 15. April bis 15. Oktober, während welcher Periode der regelmäßige Betrieb stattfindet, soll die Beförderung von Personen täglich mindestens 20 Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen stattfinden.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird ermächtigt, auf der zweiten Abtheilung für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- | | | | | |
|-----|----|----|---------|-------------------------|
| Fr. | 1. | 50 | für die | Bergfahrt, |
| | " | — | 75 | " " Thalfahrt und |
| | " | 2. | — | " " Hin- und Rückfahrt. |

5 kg. des Reisendengepäks 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 Rp. per Colli, wenn diese nicht mehr als 10 kg. wiegen, für schwerere Colli von 2 Rp. per Kilogramm bezogen werden.

Von den zum Transport angenommenen Gütern können 1½ Rp. per Kilogramm bezogen werden.

Die Taxen für die erste und dritte Abtheilung werden, der Uebergabe der letztern an den Betrieb vorgängig, auf die Vorschläge der Gesellschaft vom Bundesrathe festgestellt.

Der Bundesrath ist berechtigt, nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre eine Revision der Taxen für die zweite Abtheilung vorzunehmen.

Art. 15. Die im Art. 14 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und

vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden. Für den Fall, daß die Gesellschaft später einen unbeschränkten Güterverkehr einrichten sollte, kann der Bundesrath abweichende Anordnungen gestatten.

Art. 16. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 17. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

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 Konzession einer Drahtseilbahn von Territet-Montreux am Genfersee nach den Monts de Caux. (Vom 3. Juni 1881.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1881
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1881
Date	
Data	
Seite	49-56
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 113

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.