

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Territet nach Mont-Fleuri.

(Vom 8. Juni 1903.)

---

Tit.

Mittelt Eingabe vom 21. November 1902 unterbreitete uns der Verwaltungsrat der Eisenbahn Territet-Glion ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Drahtseilbahn von Territet nach Mont-Fleuri.

Laut dem allgemeinen Bericht bezweckt diese Eisenbahn, eine bequeme Verbindung zwischen dem Ufer des Genfersees und dem Plateau von Mont-Fleuri herzustellen. Während in der Umgebung von Montreux alle bedeutenderen Punkte leicht zu erreichen seien, sei es mittelst einer Eisenbahn, sei es wenigstens mittelst einer Straße, mache das Plateau von Mont-Fleuri eine Ausnahme.

Denn ungeachtet des Sanatoriums und des Hotels, welche dort errichtet wurden und die während des ganzen Jahres bewohnt seien, und ungeachtet der Nähe einer Anzahl bedeutender Gebäude, erreiche man Mont-Fleuri nur durch die sehr steile Straße, die zwischen Montreux und Glion bei Mont-Fleuri eine Wendung beschreibt.

Durch die Unzulänglichkeit dieser Zufahrt veranlaßt, hätten sich die hauptinteressierten Eigentümer und Mieter an die Bahngesellschaft Territet-Glion gewandt, mit der Bitte, eine Drahtseilbahn zwischen Territet und Mont-Fleuri zu bauen. Der Verwaltungsrat der Bahngesellschaft habe keinen Anstand genommen, dieses Gesuch als wohlbegründet anzuerkennen, und habe sich infolgedessen entschlossen, die Erteilung der gewünschten Konzession zu verlangen.

Nach dem Entwurf wäre der Abgangspunkt der neuen Drahtseilbahn beim Bahnhof der Drahtseilbahn Territet-Glion in Territet. Von da an würde die Linie mittelst eines Tunnels unter den Häusern des Dorfes Collonges durchgeführt und hätte ihren Endpunkt ungefähr 30 m. westlich von Mont-Fleuri.

Das Trace sei gerade, 452 m. lang, mit Steigungen zwischen  $32\frac{1}{2}\%$  bis  $50\%$ . Der Niveauunterschied zwischen beiden Endpunkten betrage 186,50 m.

Die Bahngesellschaft behalte sich vor, je nach dem Ergebnis der noch zu machenden Studien, den Anfangspunkt der Linie in die Nähe der Schifflande von Territet zu verlegen, um durch eine erste Strecke der Drahtseilbahn nach Mont-Fleuri oder durch eine selbständige kleine Linie den See mit der Plattform des Bahnhofes Territet verbinden zu können.

Die Linie solle eingleisig, mit einer Spurweite von einem Meter und automatischer Ausweichstelle in der Mitte der Länge erstellt werden. Für die Traktion solle ein elektrischer Motor in der obern Station angebracht werden. Die mit Zangenbremsen versehenen Wagen hätten eine Gepäckabteilung und 30 Sitzplätze.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Verwaltung, Bankkosten und Bauzinse . . . . .	Fr.	9,000
2. Projekterstellung, Bauleitung . . . . .	„	13,000
3. Landerwerb, Expropriationen und Entschädigungen . . . . .	„	11,000
4. Unterbau . . . . .	„	175,000
5. Oberbau . . . . .	„	15,000
6. Kabel . . . . .	„	2,500
7. Wagen . . . . .	„	27,000
8. Motoren . . . . .	„	12,000
9. Hochbauten mit Zufahrtsstraßen . . . . .	„	5,500
10. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	2,500
11. Unvorhergesehenes, zirka $10\%$ . . . . .	„	27,500

Zusammen Fr. 300,000

Die Linie solle während des ganzen Jahres betrieben werden. Die Bahngesellschaft Glion-Naye würde — gleich wie für die Territet-Glion-Bahn — den Betrieb besorgen gegen eine jährliche Entschädigung, welche — alles inbegriffen — auf Fr. 34,000 veranschlagt werden könne.

Nehme man an, daß die jährliche Zahl der Reisenden  $\frac{2}{3}$  derjenigen betrage, welche auf der Territet-Glion-Bahn während der acht Jahre vor der Betriebseröffnung des Glion-Naye gereist seien, nämlich 56,000, und nehme man ferner an, daß  $\frac{2}{3}$  dieser 56,000 Reisenden die Doppelfahrt machen und daß die Personentariife denjenigen der Territet-Glion-Bahn nachgebildet werden, so dürfe man auf eine Personeneinnahme von . . . Fr. 36,400 rechnen, welcher die Gepäck- und Gütereinnahme hinzuzufügen sei mit . . . . . „ 3,600

sonit Gesamteinnahme Fr. 40,000

Demnach würde eine Reineinnahme von Fr. 6000 per Jahr erzielt, welche eine Verzinsung des Kapitals mit 2 % erlauben würde.

In ihrer Vernehmlassung vom 26. Dezember 1902 erklärte die Regierung des Kantons Waadt, daß sie gegen das Konzessionsgesuch der Bahngesellschaft Territet-Glion keinen Einwand erhebe.

Von den üblichen konferenziellen Verhandlungen wurde Umgang genommen, weil sowohl die gesuchstellende Gesellschaft als die Kantonsregierung sie als überflüssig erachteten, da sie mit dem ihnen von unserm Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf völlig einig gingen.

Letzterer veranlaßt uns zu der einzigen Bemerkung, daß zufolge des Art. 6, Lemma 1, des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen der Vorbehalt der Gesuchstellerin, wonach jedes von Drittpersonen eingereichte Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Mont-Fleuri nach Caux als Fortsetzung der Drahtseilbahn Territet-Mont-Fleuri wegen der Konkurrenz mit der Linie Territet-Glion-Caux abzuweisen wäre, nicht aufgenommen werden konnte.

Wir beehren uns, Ihnen die Erteilung der Konzession nach folgendem Beschlußentwurf zu empfehlen, und benützen auch

diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Juni 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

### Konzession einer Drahtseilbahn von Territet nach Mont-Fleuri.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Eisenbahngesellschaft Territet-Glion vom 21. November 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1903,

beschließt:

Der Eisenbahngesellschaft Territet-Glion in Montreux wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Territet (Dampfschifflande oder Station Territet-Glion) nach Mont-Fleuri 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in der Gemeinde Les Planches (Montreux).

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 einem Jahr, 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 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird 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 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 Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls 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 die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport 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 Zahl der täglichen Personenzüge soll in jeder Richtung mindestens zwölf betragen.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate festgesetzt.

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

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

für die Bergfahrt 80 Rappen,

für die Talfahrt 50 Rappen,

für Hin- und Rückfahrt 1 Franken.

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 in allen Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrate aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.<sup>9</sup>

Art. 17. 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 80 Rappen per 100 Kilogramm und für die Berg- oder Talfahrt 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. 18. Für die Güterbeförderung wird eine Taxe erhoben, die im Maximum auf 40 Rappen pro 100 Kilogramm für die Berg- oder Talfahrt angesetzt werden kann.

Art. 19. Im Falle der Errichtung von Zwischenstationen werden für dieselben die in den Artikeln 16, 17 und 18 vorgesehenen Taxen im Verhältnis zu der kilometrischen Entfernung berechnet.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, 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 zu erheben.

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 22. 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.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 23. 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.

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

Art. 25. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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 Obligationenkaptals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 28. 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 Rückkaufsumme 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 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 welcher 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. 29. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 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. 30. 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 elektrischen Drahtseilbahn von Territet nach Mont-Fleuri. (Vom 8. Juni 1903.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1903
Date	
Data	
Seite	318-328
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 584

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.