

Schweizerisches Bundesblatt.

34. Jahrgang. I.

Nr. 3.

21. Januar 1882.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die
Konzession einer Eisenbahn von Le Pont nach Vallorbes.

(Vom 10. Januar 1882.)

Tit.

Mit Eingabe vom 12. Dezember 1881 haben die Herren G. Cramer, Präsident, und Paul Scherer, bevollmächtigtes Mitglied des Verwaltungsrathes der Aktiengesellschaft für die Eisausbeutung in den Seen des Jouxthales, das Gesuch um Konzessionirung einer Eisenbahn eingereicht, welche Le Pont (am nördlichen Ende des Jouxsees und zugleich am östlichen Ufer des Sees von Brenets, 1009 m. über Meer) mit dem Bahnhof der Westbahnen in Vallorbes (808 m. ü. M.) verbinden und so dem Verkehr von und nach dem Jouxthal, nicht weniger aber auch für die Bewältigung der Eistransporte der genannten Gesellschaft dienen soll.

Die Linie soll normalspurig gebaut werden. Sie wird, abgesehen von einem ungefähr in der Mitte zwischen den beiden Endpunkten liegenden Theilstük von annähernd 2 km. Länge, Steigungen bis auf 32 ‰ haben. Für das Mittelstük mit ungefähr 80 ‰ Steigung haben die Konzessionspetenten die Anbringung einer Zahnradseiene vorgesehen; sie wollen sich indessen vorbehalten, auch noch andere Lösungen zu studiren; es ist daher im Artikel 8 des Konzessionsentwurfs nur im Allgemeinen von einem Spezialsystem die Rede und wird nach Vollendung der Studien anlässlich der Prüfung der definitiven Baupläne Sache des

Bundesraths sein, die dannzumal vorzuschlagende Lösung in Hinsicht auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen. An Kunstbauten sind nur ein Tunnel von 104 m. Länge, zwei kleine Brücken und eine Wegüberführung vorgesehen. Zwischenstationen werden keine etablirt.

Gleichwohl berechnen die Petenten die Kosten des Baues und der gesammten Betriebsausrüstung auf Fr. 960,000 oder etwa Fr. 120,000 per Kilometer — eine Summe, die, wie im Konzessionsgesuch bemerkt ist, etwas hoch erscheinen mag, deren Begründung aber in den schwierigen topographischen Verhältnissen liege, unter denen die offenen Strecken stehen.

Ueber die zu erwartende Rendite enthalten die Akten keine Angaben; es wird diesfalls neben dem allgemeinen Personen- und Gütertransport namentlich in Betracht fallen, welche Transportquantitäten jeweilen aus der Eisausbeutung in den beiden Seen sich ergeben.

Die Petenten sind einverstanden, daß die Unternehmung im Allgemeinen den üblichen Konzessionsbedingungen unterstellt werden soll. Nur glauben sie, daß eine einzige Personenwagenklasse genügen werde, wobei eine Taxe von 10 Centimes per Kilometer in Aussicht genommen ist. Dieser Satz, sowie die ungefähr auf das Doppelte der Normaltaxen erhöhten Ansätze für den Güterdienst stehen innert den Grenzen, welche seinerzeit (s. Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 11. September 1873) für die Bahnen mit größern Steigungen vorgesehen worden sind. Die Taxen für den Viehtransport dagegen stehen nur wenig über den normalen Sätzen; die für Gepäk entsprechen den letztern.

Soweit der Konzessionsentwurf andere Abweichungen vom Schema der Normalkonzession enthält, begründen sich dieselben in der Besonderheit der Unternehmung. So z. B. ist, anstatt jezt schon die ordentliche Geschwindigkeit der Züge festzusetzen, vereinbart, daß der Bundesrath dies später, z. B. je anlässlich der Genehmigung der Fahrpläne, thun werde.

Noch erübrigt uns, beizufügen, daß die Eisausbeutungsgesellschaft die Konzession durchaus für sich erwerben und Bau und Betrieb für ihre Rechnung besorgen will. Bis jezt ist zwar in deren Statuten von einem derartigen Gesellschaftszweck nicht die Rede; die Verwaltung wird aber der Aktionärversammlung die nöthigen Aenderungen vorschlagen, und wir denken, daß es genügt, wenn diesfalls in der üblichen Weise Vorlage der Statuten innert bestimmter Frist (Art. 5) verlangt wird, in der Meinung, daß der Bundesrath dieselben dann allseitig seiner Prüfung zu unterwerfen hat.

Indem wir schließlich die Genehmigung des nachstehenden Beschlusantrages empfehlen, haben wir die Ehre, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Januar 1882.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Bavier.

Der Stellvertreter
des Kanzlers der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.



(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Le Pont nach Vallorbes.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren G. Cramer, Präsident, und Paul Scherer, bevollmächtigtes Mitglied des Verwaltungsrathes der Aktiengesellschaft für Eisausbeutung in den Seen im Jouxthal, vom 12. Dezember 1881;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Januar 1882,

beschließt:

Den Herren G. Cramer, Präsident, und Paul Scherer, bevollmächtigtes Mitglied des Verwaltungsrathes der Aktiengesellschaft

für Eisausbeutung in den Seen im Jouxthal, im Namen und zu Händen dieser Gesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Le Pont nach Vallorbes unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 achtzig Jahren, vom 1. Januar 1882 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1883 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. Dezember 1884 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau gebaut. Auf einem Theil derselben kann der Oberbau nach einem Spezialsystem erstellt 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 Funktionen 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern erfolgen.

Der Bundesrath wird nach Anhörung der Gesellschaft die Geschwindigkeit der Züge feststellen.

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 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, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 10 Centimes per Kilometer zu beziehen.

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

10 Kilogramm 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 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20% niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stük und per Kilometer für
Pferde, Maulthiere, Fohlen, Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder und
Esel 20 Rappen;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen

aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 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. In Le Pont hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahoriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benetzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Waadt abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Waadt hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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 die Konzession einer Eisenbahn von Le Pont nach Vallorbes. (Vom 10. Januar 1882.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1882
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.01.1882
Date	
Data	
Seite	81-89
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 351

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.