

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Villars-Chesières nach Bretaye (Chamossaire).

(Vom 16. September 1911.)

---

Tit.

Unterm 8. März 1911 stellte Herr Palaz, Ingenieur, in Lausanne, das Gesuch, es möchte ihm die Konzession erteilt werden für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn mit elektrischem oder Dampfbetrieb zur Verbindung der Bergstation Villars-Chesières mit der höher gelegenen Gegend des Col de Soud und des Col de Bretaye, die sich ihrer günstigen Lage wegen besonders zum Sommer- und Wintersport eignen.

Die erste Strecke dieser Linie reiche von Villars nach dem Col de Soud, die andere vom Col de Soud nach Bretaye.

Die Linie nehme ihren Anfang in Villars, Höhenquote 1256 m, bei der Station der Eisenbahn Bex-Gryon-Villars. Sie ziehe sich dann dem Bergabhänge entlang in aufeinanderfolgenden Steigungen von 12%, 7,5% und 18% bis zum Col de Soud, wo bei einer Höhenquote von 1520 m, und in einer Entfernung von 1850 m vom Ausgangspunkte die erste Station zu liegen komme. Von da an erhebe sie sich in gleichmässiger Steigung von 20%, die jedoch bei km 3 auf ungefähr 8% sinke, bis zur Endstation Bretaye, am Fusse des Chamossaire, bei einer Höhenquote von 1809 m und in einer Entfernung von 3850 m von der Ausgangsstation Villars.

Die Erstellung der Linie erfordere keine Kunstbauten und könne auf sehr sparsame Weise geschehen. Es sollen in tech-

nischer Beziehung die nämlichen Grundsätze zur Anwendung gelangen, wie bei der Zahnradstrecke Bevieux-Gryon der Linie Bex-Gryon-Villars, damit, wenn möglich, das Material dieser Linie benutzt und der Betrieb der Société des Forces motrices de l'Avançon übertragen werden könne.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Linie: 3900 m (Villars-Col de Soud 1850 m, Col de Soud-Bretaye 2050 m).

Spurweite: 1 m. Zahnradsystem Abt.

Maximalsteigung: Villars-Col de Soud 18 ‰, Col de Soud-Bretaye 20 ‰.

Höhenquoten: Villars B. G. V. 1256, Col de Soud 1520, Bretaye 1809 Meter ü. M.

Minimalradius: 80 m.

Zwischenstation: 1.

Betriebszeit: Vorgesehen ist der Betrieb vom 15. Juni bis 15. September und vom 15. Dezember bis 15. Februar.

Betriebssystem: Elektrizität, geliefert von der Société des Forces motrices de l'Avançon. Gleichstrom von 750 Volt, Luftleitung und Rückleitung durch die Schienen oder Dampfbetrieb.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

	Untere Strecke (1050 m)	Obere Strecke (2000 m)
Expropriation, Unterbau, Beschotterung . . . . .	Fr. 170,000	Fr. 230,000
Oberbau, Geleise und Zahnstange . . . . .	„ 90,000	„ 100,000
Elektrische Kontaktleitung auf hölzernen Stangen und elektrische Beleuchtung . . . . .	„ 10,000	„ 10,000
Gebäude auf dem Col de Soud und in Bretaye . . . . .	„ 5,000	„ 5,000
Signale, Telephon, Verschiedenes . . . . .	„ 5,000	„ 5,000
Rollmaterial, bestehend aus 2 Zahnradlokomotiven mit 2 Achsen und 2 Personenwagen . . . . .	„ 110,000	
Mobiliar, Gerätschaften u. Werkzeuge . . . . .	„ 5,000	
Verwaltung und Verschiedenes, Kosten für Vorstudien, Leitung der Arbeiten, Finanzierung, und Unvorhergesehenes . . . . .	„ 55,000	„ 50,000
<b>Total</b>	<b>Fr. 450,000</b>	<b>Fr. 400,000</b>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich somit im ganzen :

Untere Strecke . . . .	Fr. 450,000
Obere Strecke . . . .	<u>Fr. 400,000</u>
Total	Fr. 850,000

oder  $\frac{\text{Fr. 450,000}}{1850 \text{ m}} = \text{Fr. 243,000}$  für die untere Strecke,

$\frac{\text{Fr. 400,000}}{2000 \text{ m}} = \text{Fr. 200,000}$  für die obere Strecke,

und  $\frac{\text{Fr. 850,000}}{3850 \text{ m}} = \text{Fr. 221,000}$  für die ganze Linie.  
per km.

In seiner Vernehmlassung vom 21. April 1911 erhebt der Staatsrat des Kantons Waadt gegen die Konzessionserteilung keine Einwendung.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 15. August 1911 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Beschlussesentwurf wurde mit einigen Abänderungen angenommen.

Da auch wir gegen die projektierte Eisenbahn keine Einwendungen zu machen haben, empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme.

Wir benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. September 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Zahnradbahn von Villars-Chesières nach Bretaye (Chamossaire).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, vertreten durch Herrn A. Palaz, Ingenieur in Lausanne, vom 8. März 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. September 1911,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn A. Palaz, Ingenieur in Lausanne, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn von Villars-Chesières nach Bretaye (Chamossaire) 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Villars-sur-Ollon, Gemeinde Ollon.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. 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 zur Genehmigung einzureichen.

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

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 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 mit Spurweite von 1 Meter als Zahnradbahn und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität, eventuell mit Dampf betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., 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 die Beförderung von Personen, Gepäck und von Gütern in Einzelsendungen. Zur Beförderung von Gütern in ganzen Wagenladungen und von lebenden Tieren 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 Gesellschaft wird ermächtigt, den Betrieb während der Sommersaison auf die Zeit vom 15. Mai bis 15. September und während der Wintersaison auf die Zeit vom 15. Dezember bis 15. Februar zu beschränken. Im allgemeinen bleibt es der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglich verkehrenden Züge zu bestimmen und deren Fahrplan festzusetzen. Für die Wintersaison kann von der Aufstellung eines regelmässigen Fahrplanes Umgang genommen werden. Die Fahrplanentwürfe für die während der Sommersaison verkehrenden regelmässigen Züge sind dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen erst nach ihrer Genehmigung in Kraft gesetzt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus der Genehmigung des Bundesrates unterliegt.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von Fr. 1 per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse wird die Taxe hierfür durch den Bundesrat festgesetzt.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

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 100 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. 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 80 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer erhöht werden.

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

Art. 19. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 20. 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 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Gütern, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 25. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.



Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 26. 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 Eintritte desselben Kenntniss 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 1950 rechtskräftig wird, den fünfundsingfachen 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 Bundesgerichts.

Art. 27. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Oktober 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer  
Zahnradbahn von Villars-Chesières nach Bretaye (Chamossaire). (Vom 16. September  
1911.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	209
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1911
Date	
Data	
Seite	138-147
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 326

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.