

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Montreux über den Jaman-Paß nach Montbovon.

(Vom 16. September 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 14. April 1890 bewerben sich die Herren Emil Vuichoud, Syndic des Châtelard in Montreux, Louis Mayor-Vautier, alt Nationalrath in Clarens, Philipp Faucherre, Syndic von Planches in Montreux, Ernst Mayor, Großrath in Clarens, Alexander Emery, Großrath in Montreux, Ami Chessex, Großrath in Territet, Clément Chessex, alt Großrath in Montreux und Julien Dubochet, Bankier in Montreux, um die Konzession für eine Zahnradbahn von Montreux über den Jaman-Paß nach Montbovon.

Dem allgemeinen Bericht ist unter Anderm Folgendes zu entnehmen:

Der Zweck der neuen Linie besteht darin, Montreux und die umliegenden Ortschaften mit der Fremdenstation Les Avants und mit der Linie Vivis-Bulle-Thun und damit Montreux direkter mit der Centralschweiz und Bulle zu verbinden.

Die Zahl der Touristen, welche jedes Jahr die Gegend besuchen und sich in Montreux, Clarens, Territet, aux Avants und andern benachbarten Fremdenkurorten zu längerem oder kürzerem Aufenthalt niederlassen, sei eine sehr beträchtliche und nehme von Jahr zu Jahr zu. Es wird daher die Zahl der jährlich die Linie befahrenden Reisenden auf 35,000 veranschlagt.

Die Bahn hat zum Ausgangspunkt den Bahnhof Montreux der Jura-Simplon-Bahn (Cote 398,3 m.), kreuzt diese Ortschaft, wendet sich dann nach Westen in der Richtung gegen das Dorf Charnex, verläuft von da gegen Les Avants und dann zur Höhe des Jaman-Passes, dem 1512 m. über Meer gelegenen Kulminationspunkt der Linie. Von da fällt die Linie ziemlich direkt in der Richtung auf Montbovon, ihren Endpunkt, Cote 800. Der Endpunkt wird erst im Einverständniß mit der Gesellschaft Vivis-Bulle-Thun, wenn für beide Linien genauere Studien vorliegen werden, endgültig zu bestimmen sein.

Haltestellen sind vorgesehen in Montreux, zunächst dem Dorfe Charnex (en Prêlaz) bei km. 2, bei Les Avants, zwischen km. 5 und 6, und auf der Paßhöhe, km. 10,250.

Die Länge der Bahn beträgt rund 18 km.; sie soll als Zahnradbahn mit Spurweite von 1 m. erstellt werden. Der Voranschlag sieht Kurven bis zu 100 m. Radius und eine Maximalsteigung von 12 % auf 14½ km. vor.

Da das von der Linie durchzogene Terrain sehr zerklüftetes ist, so werden zahlreiche Tunnels, Brücken und Ueberführungen nothwendig werden, deren Bedeutung erst nach genauern Studien festgestellt werden kann.

Die Zugförderung wird mittelst Zahnradlokomotiven stattfinden.

Die Anlagekosten werden veranschlagt wie folgt:

1. Gründungs- und Verwaltungskosten . . .	Fr.	270,000
2. Bauzinsen	„	180,000
3. Grunderwerb	„	378,000
4. Unterbau	„	2,137,000
5. Oberbau	„	978,600
6. Hochbau und mechanische Einrichtungen .	„	140,000
7. Telegraph und Signale	„	27,000
8. Rollmaterial	„	233,000
9. Mobiliar und Geräthschaften	„	15,000
10. Unvorhergesehenes	„	541,400

Zusammen Fr. 4,900,000

Eine Rentabilitätsrechnung enthält das Gesuch nicht, sondern es beschränken sich die Bewerber auf die schon oben erwähnte Angabe, daß die Zahl der die Linie befahrenden Reisenden auf 35,000 veranschlagt werden dürfe.

Das Konzessionsgesuch wurde den Regierungen von Waadt und Freiburg zur Vernehmlassung mitgetheilt. Während der Staatsrath

von Waadt, mit Schreiben vom 24. April 1890, die Ertheilung der Konzession befürwortet, erklärt die Regierung von Freiburg in ihrem Schreiben vom 22. gl. M., sich über das vorliegende Gesuch zur Zeit noch nicht aussprechen zu können, sondern behält sich die spätere Prüfung vor, insbesondere deßhalb, weil eine Konzession schon nachgesucht sei für eine Schmalspurbahn Vivis-Bulle-Thun, neben welcher sich die hier in Rede stehende als unnützes Konkurrenzunternehmen darstelle.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 29. Juli d. J. statt, doch waren die beiden Kantonsregierungen an der Theilnahme verhindert.

Auf ein von den Gemeindebehörden von Châtelard, Planches und Veytaux unterstütztes Gesuch des Initiativkomité, sah sich der Staatsrath von Waadt noch veranlaßt, mit einer weitem Eingabe vom 31. Juli den von der Freiburger Regierung erhobenen Einwänden entgegenzutreten und die Konzessionsertheilung nachdrücklich zu empfehlen. Es wird in dieser Eingabe namentlich betont, daß die beiden Linien Vivis-Bulle-Thun und Montreux-Montbovon keineswegs den nämlichen Zweck verfolgen, indem jene dem allgemeinen Verkehr, namentlich auch, wenn nicht vorzugsweise, dem Güter- und Viehverkehr zu dienen habe, während diese ausschließlich Touristenbahn mit Saisonbetrieb und hohen Taxen sei und daher jener bezüglich des Waarenverkehrs keinen und, was den Personenverkehr betreffe, kaum Eintrag thun werde. Im Gegentheil werde die Bergbahn der Simmenthalbahn, in der Richtung sowohl nach Bulle, als nach Thun, einen nicht unwesentlichen Reisendenzufluß bringen und somit bei den gegebenen Verhältnissen, speziell der Frequenz Montreux's als Fremdenzentrum, eine Zufluß- und keine Konkurrenzlinie sein.

Der gleichen Auffassung sind auch die Konzessionäre der Linie Vivis-Bulle-Thun selbst, welche anlässlich der Konzessionskonferenz erklärten, gegen Konzessionirung der hier in Frage stehenden Bergbahn über den Jaman-Paß keine Einwendungen zu erheben.

Nachdem aber die nächsten Interessenten der Linie, zu deren Gunsten die ablehnende Begutachtung des vorliegenden Projektes seitens der Freiburger Regierung erfolgte, keine Einsprache gegen Ertheilung der Konzession erheben, erscheint es uns nicht mehr am Platze, dem von der Freiburger Regierung anfänglich eingenommenen, aber seither nicht weiter verfolgten Standpunkt entscheidendes Gewicht beizulegen.

Wir beantragen demgemäß, die nachgesuchte Konzession im Sinne des unten folgenden Konzessionsentwurfs zu ertheilen. Der

letztere enthält die für Spezialbahnen üblichen Bestimmungen und fand anlässlich der Konzessionskonferenz die Zustimmung der Petenten.

Im Art. 5 hatten die letztern anfänglich die Ansetzung besonderer Fristen für die drei Sektionen der Linie (Montreux-Les Avants, Les Avants-Jaman und Jaman-Montbovon) gewünscht, erklärten sich aber mit dem Vorschlage des Eisenbahndepartementes einverstanden, für die ganze Linie eine, wie für die letzte Sektion bemessene, einheitliche Frist festzusetzen, welche die successive Eröffnung der Linie, nach der Absicht der Gesuchsteller, nicht ausschließt.

Dem Art. 13, welcher nur Saisonbetrieb vorsieht, ist eine Bestimmung beigelegt worden, welche die Gesellschaft verpflichtet, während der Einstellung des Betriebes auf denjenigen Strecken, für welche sich ein Bedürfnis herausstellen sollte und schon jetzt eine Postverbindung besteht (z. B. Montreux-Les Avants), auf ihre Kosten und im Benehmen mit der Postverwaltung, in geeigneter Weise für Personen-, Gepäck- und Postbeförderung zu sorgen. Wir halten dafür — und die bei der Brünigbahn zu Tage getretenen Verhältnisse bestärken uns in der Annahme — es sei nur billig, daß auf Routen, wo im Sommer die Bahngesellschaft den lohnenden Reisendentransport als Monopol für sich in Anspruch nimmt, sie auch die Kosten des allenfalls im Winter nothwendigen, aber unrentablen Personen-, Gepäck- und Posttransportes per Achse oder Schlitten übernehme. Die Petenten bemerkten, daß zur Zeit eine Postverbindung nur bis Les Avants bestehe und weiter über den Paß bloß ein schlechter, im Winter unpassirbarer Saumweg führe, die beteiligten Kantonsregierungen aber gegenwärtig Studien für Erstellung einer fahrbaren Straße machen lassen. Wenn eine Straße gebaut sei, werden sich die Petenten der gedachten Verpflichtung gerne unterziehen.

Die Gesuchsteller beantragten die Aufnahme einer Bestimmung des Inhalts, daß zwischen Montbovon und Les Avants zur Nachtzeit keine Züge verkehren sollen; ferner die Gesellschaft nicht verpflichtet sei, die fahrplanmäßige Zugsgeschwindigkeit einzuhalten, wenn Witterungseinflüsse sich in erschwerender Weise geltend machen; endlich bei Schneefall der Betrieb eingestellt werden dürfe, da die Gesellschaft nicht zu anderer Schneeräumung als zur Lawinenbeseitigung verpflichtet sei. Diese Bestimmung ist als überflüssig nicht im Entwurf aufgenommen, da eine solche auch in keiner andern Konzession für gleichartige Unternehmungen vorkommt, indem die Bundesbehörden einerseits keinen die Sicherheit gefährdenden Betrieb verlangen oder auch nur gestatten werden, anderseits denn

doch eine gewisse Kontinuität des Betriebes verlangt werden muß, die nicht durch jeden kleinen Schneefall in Frage gestellt werden darf.

Die Taxen übersteigen die unter ähnlichen Verhältnissen für Touristenbahnen admittirten Ansätze nicht. Die Bestimmung in Art. 15, *a*, letztes Alinea, ermöglicht die Benützung der Bahn auch der einheimischen Bevölkerung, indem für letztere ermäßigte Taxen vorbehalten sind.

Die übrigen Artikel geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Montreux über den
Jaman-Paß nach Montbovon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Vuichoud, Syndic des Châtelard, in Montreux, und Mithaften, vom 14. April 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 16. September 1890,

beschließt:

Den Herren Emile Vuichoud, Syndic des Châtelard in Montreux, Louis Mayor-Vautier, alt Nationalrath in Clarens, Philipp Faucherre, Syndic von Planches in Montreux, Ernst Mayor, Großrath in Clarens, Alexander Emery, Großrath in Montreux, Ami Chessex, Großrath in Territet, Clemens Chessex, alt Großrath in Montreux und Julien Dubochet, Bankier in Montreux, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Montreux über den Jaman-Paß nach Montbovon unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Montreux.

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 4 Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Zahnradsystem und schmalspurig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit die Einrichtung und Tragkraft der Wagen, sowie das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison beschränken. Vom 1. Juli bis zum 30. September soll die Beförderung von Personen täglich mindestens zwei Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, und wenigstens ein Mal während der Monate Mai, Juni und Oktober erfolgen.

Auf denjenigen Strecken, für welche sich ein Bedürfnis zeigen sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrathes während der Einstellung des Betriebes, auf ihre Kosten und im Einverständniß mit der Postverwaltung, den Transport der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen in geeigneter Weise zu besorgen.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird durch den Bundesrath bestimmt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

a. Für den Transport von Personen Fr. 12.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 25 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillete wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

Dem Bundesrath bleibt das Recht vorbehalten, nach Anhörung der Gesellschaft für den Lokalverkehr ermäßigte Taxen festzusetzen.

b. Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das 5 Kilogramm übersteigende übrige Gepäck der Reisenden und die zum Transport angenommenen Güter kann eine Taxe von $\frac{1}{2}$ Rappen per Kilogramm und Kilometer bezogen werden.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer und das Gewicht nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet.

Für den Verkehr von und nach den Zwischenstationen sollen die Taxen im Verhältniß der zu durchfahrenden Strecke berechnet werden.

Art. 16. Die im Art. 15 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.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 21. 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 1. Mai 1915 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 abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.
- Bei Ermittlung 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 gesamten Ueberschuß 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. 22. Haben die Kantone Waadt und Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dieß von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. 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 Zahnradbahn von Montreux über den Jaman-Paß nach Montbovon. (Vom 16. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1890
Date	
Data	
Seite	250-260
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 955

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.