

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon, beziehungsweise von der Kantonsgrenze daselbst, über Château-d'Oex und Saanen nach Zweisimmen.

(Vom 7. Dezember 1899.)

Tit.

Als die jahrelangen eifrigen Bemühungen der betreffenden Initianten zur Finanzierung der am 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 58 ff.) konzessionierten Schmalspurbahn von Vivis über Bulle nach Thun erfolglos blieben, machte sich unter der Bevölkerung der Gegenden, welche die Linie hätte bedienen sollen, immer mehr das Bestreben geltend, wenigstens zu versuchen, die sie speciell berührenden Teilstrecken auf einer ihren besondern Bedürfnissen und ihren Hilfsmitteln angepaßten Grundlage ins Leben zu rufen.

Diesem Bestreben verdanken die neuern Projekte für eine elektrische Straßenbahn von Châtel-St. Denis über Bulle nach Château-d'Oex, beziehungsweise bis zur Kantonsgrenze bei Montbovon und zur Verbindung des Genfersees (Vivis und Montreux) mit dieser Linie in Châtel-St. Denis, sowie für eine Fortsetzung der Spiez-Erlenbach-Bahn bis Zweisimmen, ihre Entstehung. In der Voraussetzung, daß die Finanzierung der durchgehenden Linie Vivis-Bulle-Thun thatsächlich als gescheitert zu betrachten sei, nahm die Bundesversammlung denn auch nicht Anstand, für solche Teilstücke der früher einheitlich projektierten Linie selbständige Konzessionen zu erteilen, obwohl die Konzession für letztere Linie

noch in Kraft bestand. So wurde unterm 26. März 1897 die erwähnte elektrische Straßenbahn von Châtel-St. Denis über Bulle und Montbovon bis zur Kantonsgrenze gegen Château-d'Oex und am 15. Oktober gleichen Jahres die Normalspurbahn von Erlenbach nach Zweisimmen konzessioniert.

Schon gleichzeitig mit der Linie Vivis-Bulle-Thun, nämlich unterm 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 65 ff.) hatten Sie die Konzession für eine normalspurige Linie Spiez-Erlenbach erteilt, welche von der beteiligten Bevölkerung namentlich mit Rücksicht auf den sehr bedeutenden Viehverkehr mit allem Nachdruck verlangt und deren selbständige Existenzberechtigung neben jener schließlich von keiner Seite mehr bestritten war. Ferner wurde noch im gleichen Jahre, durch Bundesbeschluß vom 26. September 1890, eine Zahnradbahn von Montreux über den Jamanpaß nach Montbovon konzessioniert (E. A. S. XI, 99 ff.), welche die direkte Verbindung von Montreux und Umgebung mit der Linie Vivis-Bulle-Thun, speciell im Hinblick auf den Touristenverkehr bezweckte. Dieses Projekt wurde später durch ein neues ersetzt, welches die Herstellung der nämlichen Verbindung auf anderer technischer Grundlage vorsieht, nämlich mittelst einer elektrischen Schmalspurbahn, ohne Anwendung der Zahnstange, mit einem längern Tunnel durch den Jaman und unter teilweiser Benutzung der Straßen. Die bezügliche Konzession datiert vom 16. April 1898 (E. A. S. XV, 108 ff.).

Die Spiez-Erlenbach-Bahn steht seit dem 16. August 1897 im Betriebe, und zum Zwecke des Baues und Betriebes der Linien Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon (Grenze) und Montreux-Montbovon sind Aktiengesellschaften gegründet worden, deren Statuten hierorts genehmigt sind, und wenn auch der vorgeschriebene Finanzausweis zur Zeit nur für die erstere Linie im ganzen Umfange vorgelegt, wenn auch noch nicht genehmigt ist, so dürfen doch beide Unternehmungen als finanziell gesichert angesehen werden. Speciell für die Linie Châtel-Bulle-Montbovon verzögerte sich die Sache lediglich durch den Umstand, daß nachträglich die Anlage auf eigenem Bahnkörper beschlossen und die dafür erforderlichen weitem Mittel noch beschafft werden mußten. Ebenso scheint die Finanzierung der Linie Erlenbach-Zweisimmen nunmehr außer Zweifel zu sein.

Der Erfolg, den die Bemühungen zur Realisierung dieser einzelnen Teilstrecken der Linie Vivis-Bulle-Thun, dank namentlich der starken Beteiligung der Kantone und Gemeinden, aufwiesen, legte es nahe, auch die Ausführung der weitem zur Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen dem Genfersee und

dem Thunersee noch fehlenden Zwischenstücke, insbesondere Montbovon-Erlenbach, beziehungsweise Zweisimmen, wieder näher ins Auge zu fassen.

Für den Anschluß von Vivis an die Linien Châtel-Bulle-Montbovon und Montreux-Montbovon erteilten Sie unterm 6. Oktober 1899 die nachgesuchten Konzessionen ((Vevey-Blonay-Anschluß an Montreux-Montbovon und Vevey-Châtel-St. Denis).

Für die Verbindung zwischen Montbovon und der Simmenthallaahn langten successive folgende Konzessionsbegehren ein.

I. Zunächst bewarb sich das Initiativkomitee für die Linie Châtel-Bulle-Montbovon (Herren L. Morard, H. Bärswyl und Mithaffe) mit Eingabe vom 6. August 1898 um die Konzession für die Fortsetzung der genannten Straßenbahn von Montbovon, beziehungsweise von der waadtländischen Grenze bis Château-d'Oex. Dieses Gesuch wurde durch das hiernach zu erwähnende der gleichen Initianten ersetzt und fällt deshalb hier nicht weiter in Betracht.

II. Am 30. September 1898 folgte ein weiteres Konzessionsbegehren des Herrn A. Palaz, namens eines in Bildung begriffenen Initiativkomitees, für eine normalspurige Eisenbahn mit Dampf- oder elektrischem Betrieb Vevey-Château-d'Oex-Zweisimmen, mit Tunnel durch den Jaman.

Wir bemerken zu diesem Gesuche gleich hier, daß dasselbe bei der gegenwärtigen Sachlage unseres Erachtens nicht wohl ernstlich in Betracht fallen kann, nachdem einmal die schmalspurige Linie von Montreux nach Montbovon durch den Jaman, mit welcher das erste Teilstück des Projektes Palaz in Konkurrenz tritt, nicht bloß schon konzessioniert, sondern zur Zeit auch bereits finanziert ist, und da ferner von seiten beider Gesellschaften, deren Linien in Montbovon zusammentreffen werden (Châtel-Bulle-Montbovon und Montreux-Montbovon), die schmalspurige Fortsetzung über Château-d'Oex und Saanen bis Zweisimmen in Aussicht genommen ist, welcher Lösung auch die Kantonsregierungen den Vorzug geben, beziehungsweise zustimmen und welche bei den bedeutenden Schwierigkeiten, denen sowohl der Bau als der Betrieb dieser Linie begegnen wird, zur Zeit wohl einzig Aussicht auf wirkliche Ausführung des Projektes bieten dürfte. Übrigens soll, wie der Staatsrat von Waadt in seiner Vernachlässung vom 16. Mai 1899 erwähnte, der Bewerber selbst sich vorläufig der schmalspurigen Lösung anschließen, weshalb der Staatsrat dafür hält, es könne von diesem Gesuch einstweilen abgesehen werden.

III. Am 7. November 1898 reichte sodann das durch die Herren E. Vuichoud, Syndic, Ch. Maison, Bankdirektor, und L. Rosset, Notar, alle in Montreux, vertretene Komitee für die Linie Montreux-Montbovon ein Konzessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn auf eigenem Bahnkörper zwischen Montbovon und Erlenbach, in der Meinung, daß für die Strecke Zweisimmen-Erlenbach die Konzession nur eventuell, d. h. in dem Falle wirksam werden solle, wenn die Fortsetzung der Spiez-Erlenbach-Bahn bis Zweisimmen nicht zu stande kommen würde.

Die Linie ist als Fortsetzung derjenigen von Montreux nach Montbovon gedacht und würde auf dem Gebiet des Kantons Freiburg die Ortschaft Montbovon, auf Waadtländergebiet Rossinières, Château-d'Oex und Rougemont, auf Bernergebiet, Saanen, Zweisimmen und eventuell Boltigen, Weißenburg und Erlenbach berühren.

Da die Normalspur jetzt und noch für lange Zeit kein befriedigendes finanzielles Ergebnis liefern würde, indem die großen Kurven viel zu bedeutende und in keinem Verhältnisse zu den Vorteilen für eine solche Linie stehende Baukosten veranlassen müßten, ist schmalspurige Anlage mit Spurweite von 1 m. vorgesehen, die übrigens, wie zahlreiche Beispiele lehrten, auch einem viel intensiveren Verkehr, als derjenige zwischen Montbovon und Erlenbach es sei, zu genügen vermöge. Auch von Benutzung der Straße müsse als unthunlich und zum Teil praktisch unmöglich abgesehen werden, namentlich mit Rücksicht auf die große Kilometerzahl, den regen Viehverkehr auf diesen Straßen und den starken Schneefall auf einem bedeutenden Teil der Strecke.

Die einzig praktische und unmittelbar durchführbare Lösung sei die einer meterspurigen Anlage auf eigenem Bahnkörper mit möglichst großen Kurvenradien, die indessen an besonders schwierigen Stellen bis auf 40 m. zu reduzieren sein werden.

Die Linie würde eine Gesamtlänge von 57 km. bis Erlenbach und von 33 km. bis Zweisimmen erhalten. Der höchste Punkt befindet sich bei km. 26,5 auf der Paßhöhe der Saanenmöser, auf Cote 1288, die Ausgangsstation Montbovon liegt 792, Saanen 1008, Zweisimmen 950 und Erlenbach 680 m. über Meer.

Die Maximalsteigung beträgt zwischen Montbovon und Saanen auf kleineren Strecken, zwischen Saanen und Zweisimmen fast auf der ganzen Länge 55 ‰, zwischen Zweisimmen und Erlenbach 45 ‰. Die Stationen sollen horizontal angelegt werden (60 bis 300 m. Länge).

Da die von der Bahn durchzogene Gegend teilweise sehr coupierten Charakter aufweise, so werden zahlreiche Tunnels, Brücken etc. notwendig werden.

Um einen Teil der Nutzlast als Adhäsionsgewicht zu verwenden und einen billigen und elastischen Betrieb zu ermöglichen, speciell mit Rücksicht auf die starken Steigungen, sollen statt besonderer Lokomotiven Automobilwagen zur Verwendung kommen.

Als Betriebskraft ist für die ganze Linie Elektrizität in Aussicht genommen, welche die in der Gegend schon bestehenden oder noch zu erstellenden, die vorhandenen Wasserkräfte benutzenden Kraftanlagen liefern werden. Die Stromzuführung erfolgt mittelst Luftleitung. Es ist bloßer Adhäsionsbetrieb, ohne Zahnstange in Aussicht genommen.

Die Automobilwagen für Personen- und Gütertransport, denen im Bedarfsfalle noch ein gewöhnlicher Wagen angehängt werden kann, sollen die Ausführung leichter, dafür aber zahlreicher Züge ermöglichen, was dem Publikum mehr Vorteil biete als ein Betrieb mit schweren und deshalb weniger häufigen Zügen. Schwere Lokomotiven würden einen viel kräftigern Oberbau und teurere Brücken notwendig machen.

Es ist Jahresbetrieb auf der ganzen Linie vorgesehen, und zwar mit 2 Personenwagenklassen. Im Sommer sollen überdies Schnellzüge, eventuell nur mit der obern Wagenklasse, hinzukommen. Im Gesuch ist Viehtransport nicht in Aussicht genommen. Nachträglich erklärten sich aber die Petenten dazu ebenfalls bereit.

Als Vorzüge des gewählten Systems werden bezeichnet: ökonomische, aber allen Anforderungen des Verkehrs genügende Anlage, billiger und doch dem Publikum größte Vorteile bietender Betrieb (speciell ermöglicht durch die vorgesehene Betriebskraft und die Art des Rollmaterials), sowie endlich höchst wahrscheinlich sofortige Ausführung.

Die Anlagekosten für die ganze Linie Montbovon-Erlenbach werden summarisch veranschlagt wie folgt:

1. Organisations- und Verwaltungskosten, Bauzinsen	Fr. 855,000
2. Landerwerb	„ 684,000
3. Unterbau ohne Kunstbauten	„ 1,425,000
4. Kunstbauten	„ 750,000
5. Oberbau und Luftleitung	„ 1,482,000

Übertrag Fr. 5,196,000

	Übertrag	Fr. 5,196,000
6. Rollmaterial	"	684,000
7. Hochbauten, Kraftstationen etc.	"	855,000
8. Mobiliar und Verschiedenes	"	114,000
9. Unvorhergesehenes	"	251,000

Total Fr. 7,100,000

oder Fr. 124,561 per Kilometer, so daß sich für die 33 km. lange Linie Montbovon-Zweisimmen ein Betrag von Fr. 4,110,513 ergibt.

IV. Am 29. April 1899 reichte sodann ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Aug. Glasson, Syndic von Bulle, Aug. Peyraud, Negociant, Louis Morard, Großrat, P. Schenk, Ingenieur, alle in Bulle, die letztern drei als Vertreter der Eisenbahngesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon, Jean Gillet, alt Großrat in Montbovon, Albert Dubuis, Gerichtspräsident, Emil Morel, Negociant, diese in Rossinières, Vincent Mottier, Straßenaufseher, Gauty-Berney, Präsident, letztere in Château-d'Oex, und von Grünigen, Gemeinderatspräsident in Saanen, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper von La Tine (waadtländische Grenze) nach Zweisimmen. Nach der Erklärung der Petenten sollte damit das am 6. August 1898 eingereichte, hiuvor erwähnte Konzessionsgesuch für eine Straßenbahn Montbovon, beziehungsweise Grenze bis Château-d'Oex, unter entsprechender Abänderung und Erweiterung wieder aufgenommen werden.

Als Zweck des Projektes bezeichnet der allgemeine Bericht die möglichst baldige Weiterführung der demnächst in Angriff zu nehmenden Linie Châtel-Bulle-Montbovon (auf eigenem Tracé), mit eventuellem Anschluß von Vivis her, auf gleicher technischer Grundlage, d. h. unter Wahrung einheitlicher technischer Normen für den Bau und Betrieb bis Zweisimmen

Die projektierte Eisenbahn solle die direkte Verbindung zwischen den Linien des Simmenthals und des Saanethals herstellen und ebenso dem Lokalverkehr, wie dem Touristenverkehr dienen, welche beide durch die Linie Montreux-Jaman-Montbovon noch eine wesentliche Steigerung erfahren werden. Voraussichtlich werde der größte Teil des Güterverkehrs, namentlich in Wagenladungen, auch fernerhin des Thalwegs gegen Bulle sich bedienen, um erst dort in der Richtung nach Bern und nach dem Genfersee oder Payerne sich zu verzweigen, dagegen der Personenverkehr in Montbovon sich teilen. Der Touristenstrom werde der direkten

Linie nach, beziehungsweise vom Genfersee den Vorzug geben, die einheimische Bevölkerung und die Handelsleute dagegen zum größern Teil, wie bisher, über Bulle verkehren.

Die Länge der Linie beträgt 35,5 km., wovon 16,15 auf Waadtländer und 19,35 auf Bernergebiet entfallen. Als Maximalsteigung ist zwischen La Tine (Kantonsgrenze) und Saanen die gleiche vorgesehen, wie auf der Linie Châtel-Bulle-Montbovon-La Tine, nämlich von 35 ‰, während sie auf der Strecke Saanen-Zweisimmen (Übergang über die Saanenmöser, Kulmination 1245 Meter über Meer) 50 ‰ erreichen werde. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 100, ausnahmsweise zu 75 Meter angenommen.

Die Linie berührt folgende Ortschaften, die durch Stationen, beziehungsweise Haltestellen bedient werden sollen: La Tine, Rossinières, Les Moulins, Chêne (Le Pré und La Frasse) Château-d'Oex, Les Granges-Gérignoz, Flendruz, Rougemont, Saanen, Gstaad, Schönried und Zweisimmen.

Da die projektierte Linie als Fortsetzung von Châtel-Bulle-Montbovon gedacht ist, so soll sie nicht nur nach gleichen technischen Normalien gebaut, sondern auch in gleicher Weise betrieben werden. Demgemäß ist elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung nach dem nämlichen System vorgesehen, damit die Motorwagen auf beiden Linien verkehren können. Zahl und Zusammensetzung der Züge würden ebenfalls übereinstimmen, indessen zwei Personenwagenklassen eingerichtet. Das Gesuch sieht vor, daß die gewöhnlichen Züge aus je einem Motorwagen mit 30—36 Plätzen, nebst Post- und Gepäckabteilung, und aus einem Anhängewagen (Personen- oder Güterwagen) bestehen werden. Die Zugkraft der Automotoren sei aber so berechnet, daß sie auch zur Beförderung von zwei Anhängewagen ausreiche. Die Güterwagen sollen 10 Tonnen Tragkraft erhalten. Es ist neben den gewöhnlichen Zügen die Führung besonderer Güterzüge und von Schnellzügen ausschließlich für die Personenbeförderung und mit Anhalt nur an den Hauptstationen in Aussicht genommen. Der auf der Linie Montreux-Montbovon vom Genfersee her zufließende Verkehr soll ohne längern Aufenthalt in der Weise weitergeleitet werden, daß die direkten Wagen vom Genfersee einfach den Zügen in der Richtung nach Bulle und nach Château-d'Oex angehängt würden. Die Bahn soll während des ganzen Jahres betrieben werden, außer was die Strecke Gstaad-Zweisimmen betrifft, auf welcher die Gesellschaft nach dem Wunsche der Gesuchsteller eventuell zur Einstellung während der strengsten Winterszeit zu ermächtigen wäre.

Dem Konzessionsgesuche ist ein ausführlicher technischer Bericht beigegeben, welcher auch eine Rentabilitätsberechnung und einen Kostenvoranschlag enthält.

Die Hauptposten des letztern sind folgende:

	Strecke im Kanton Waadt.	Strecke im Kanton Bern.
1. Geldbeschaffung, Organisations- und Verwaltungskosten	Fr. 146,600	Fr. 141,360
2. Landerwerb	„ 306,850	„ 222,525
3. Unter- und Oberbau . . .	„ 1,231,725	„ 1,036,525
4. Hochbauten und mechanische Einrichtungen	„ 90,000	„ 40,000
5. Telephon und Signale . .	„ 21,805	„ 26,123
6. Elektrische Installation . .	„ 251,125	„ 300,893
7. Rollmaterial	„ 131,625	„ 157,703
8. Mobiliar und Gerätschaften	„ 19,380	„ 23,220
Total	Fr. 2,199,110	Fr. 1,998,349
oder rund	„ 2,200,000	„ 2,000,000

Mithin würden die Gesamtkosten betragen Fr. 4,200,000 oder Fr. 118,310 per Kilometer.

Das Komitee der Herren Glasson und Mithafte nahm dann Veranlassung, dem Eisenbahndepartement zunächst mündlich und hernach auch in einer vom 15. Mai 1899 datierten schriftlichen Eingabe die Gründe noch des nähern auseinander zu setzen, welche es bestimmt hatten, das früher gestellte Konzessionsgesuch für eine Straßenbahn Montbovon-Château-d'Oex im Sinne der Fortsetzung der Linie bis Saanen und zum Anschluß an die Simmenthalbahn bei Zweisimmen, sowie zur Erstellung auf eigenem Bahnkörper zu erweitern, beziehungsweise ein neues Konzessionsgesuch La Tine-Zweisimmen einzureichen.

In dieser Eingabe wird davon ausgegangen, daß für die Linie Montreux-Montbovon wegen der hohen und daher wohl ohne bedeutende Bundessubvention unaufbringlichen Baukosten eines längern Tunnels unter dem Jamanpaß durch — der allerdings allseitig als notwendig anerkannt werde, wenn die Linie zur Bewältigung auch des großen Verkehrs und während des ganzen Jahres geeignet sein solle — aller Wahrscheinlichkeit nach sich zu einem weniger teuern Scheiteltunnel mit steiler Zufahrtsrampe und damit zu einer Anlage mehr nur zur Bedienung des Touristenverkehrs werde entschließen müssen. Es frage sich daher, ob es nicht

rationeller sei, wenn die Erbauer der nunmehr finanziell gesicherten Thalbahn Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon mit ihren günstigeren Steigungsverhältnissen und kräftigeren Motoren auch den Bau der Fortsetzung nach Saanen und zum Anschluß an die Simmenthalbahn übernehmen. Es erscheine notwendig, daß die ganze Linie von Vivis über Châtel-St. Denis, Bulle und Montbovon bis Saanen, beziehungsweise Zweisimmen nach einheitlichen technischen Normen gebaut werde, um einen direkten Verkehr ohne Umlad in Châtel oder Montbovon zu ermöglichen, auf welcher letzterer Station die leichtern direkten Wagen aus der Richtung von Montreux einfach an die Züge der Thallinie von Bulle her angehängt werden könnten. Dabei wird vorausgesetzt, daß die Automotoren der Linie Montreux-Montbovon die Reisenden im Lokalverkehr und nach dem Greyerzerland, sowie die Güter aufnehmen würden, mit Bezug auf welchen Verkehr der Umlad in Montbovon eher gerechtfertigt wäre.

Für die Züge von Châtel und Bulle her wäre es dagegen sehr störend, wenn in Montbovon deshalb Wagenwechsel und Umlad stattfinden müßte, weil infolge technisch verschiedener Anlage der Fortsetzung die Automotoren (von 140 Pferden; 30 Reisende, sowie Gepäck und Post fassend) darauf nicht weiterlaufen könnten. Gegen- teils müsse darauf gehalten werden, daß die direkten Züge Vevey-Bulle-Zweisimmen, die direkten Wagen aus beiden in Montbovon zusammentreffenden Richtungen, die Transit- und Eilgüter über Montbovon hinaus unmittelbar Weiterbeförderung finden. Dagegen brauchen die Bergstrecken Vevey- und Montreux-Montbovon nicht notwendig gleiche elektrische Anlagen und Automotoren zu haben. Die Linie oberhalb Montbovon habe zwei Arten von Verkehr weiterzuleiten, nämlich den Touristenverkehr von und nach Vevey und Montreux einerseits und den Güterverkehr nach Bulle ander- seits. Der Aufgabe, den vereinigten Verkehr der beiden Linien, Montreux-Montbovon und Châtel-Bulle-Montbovon, zwischen Montbovon, Saanen und Zweisimmen in beiden Richtungen zu bewäl- tigen, könne aber offenbar eine Bahn, welche als Thalbahn mit geringern Steigungen und kräftigern Motoren, d. h. nach den Nor- malien der Linie Châtel-Bulle-Montbovon, erstellt sei, besser ge- nügen, als eine technisch ungünstigere Linie, mit schwächern Motoren, wie diejenige durch den Jaman. Endlich berufen sich die Konzessionsbewerber auch noch darauf, daß sie einzig unter den verschiedenen Bewerbern ihr Projekt den Vertretern der beteiligten Gemeinden vorgelegt und die ganze Frage mit ihnen erörtert hätten. Ihre Initiative sei frei von jeder spekulativen Absicht, wie aus dem zwischen diesen Vertretern abgeschlossenen Verträge sich ergebe.

V. Mit Eingabe vom 1. Februar 1898 hatten die Herren G. Montet, Bankier in Vevey, H. Aguet, Ingenieur in St. Sulpice, und G. Anselmier, Ingenieur in Bern, veranlaßt durch das selbständige Vorgehen der Freiburger Interessenten zu gunsten der Straßenbahn Châtel-Bulle-Montbovon, ein Konzessionsgesuch für eine direkte Linie Vevey-La Tine (an der Kantonsgrenze oberhalb Montbovon) eingereicht, womit sie ferner das Gesuch um Fristverlängerung für die ihnen konzessionierte Vevey-Bulle-Thun-Bahn verbanden. Später, mit Schreiben vom 6. Oktober 1899, wurde letzteres Gesuch dahin modifiziert, es möchte die Fristerstreckung alternativ für eine normal- oder schmalspurige Linie, mit elektrischem oder Dampfbetrieb, bewilligt werden, was eine Änderung der Konzession bedingt hätte. Diese verschiedenen Begehren wurden jeweilen den beteiligten Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitgeteilt. Ihre Behandlung zog sich, teils weil die Regierungen mit ihrer Stellungnahme zurückhielten oder sich mehr oder weniger ablehnend verhielten, teils auch infolge der nachträglichen Änderung des ursprünglichen Begehrens, in die Länge. Nach vielfachen Korrespondenzen und Verhandlungen gaben dann aber die genannten Bewerber mit Schreiben vom 22. März 1899 die Erklärung ab, daß sie zufolge von Vereinbarungen zwischen den Regierungen von Bern und Waadt und dem Komitee Montreux-Montbovon, das auch Konzessionsbewerber für die Linie Montbovon-Zweisimmen sei, sowohl auf die Fristverlängerung und Konzessionsänderung für Vevey-Bulle-Thun als auf das Konzessionsgesuch Vevey-La Tine verzichten. Diese Begehren fallen somit heute nicht weiter in Betracht.

Die verschiedenen oben unter Ziff. II—IV erwähnten Konzessionsgesuche wurden den beteiligten Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitgeteilt.

Der Staatsrat von Freiburg erklärte unterm 12. Dezember 1898, also schon vor Einreichung des Konzessionsgesuches der Herren Glasson und Mithaite (Ziff. IV oben), keine Einwendung gegen das Konzessionsgesuch der Herren Vuichoud und Mithaite für Montbovon-Erlenbach, eventuell Zweisimmen zu erheben.

Bezüglich des letztern Gesuches ließ sich auch die Regierung von Bern mit Schreiben vom 10. Mai 1899 in gleichem Sinne vernehmen, immerhin unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß in der Konzession als Endpunkt der Linie Zweisimmen bezeichnet

werde. Sie gebe diesem Konzessionsgesuche gegenüber demjenigen des Herrn Palaz den Vorzug aus dem Grunde, weil die Bewerber von ihr als Rechtsnachfolger des sich seit Jahren um das Zustandekommen einer Bahnverbindung zwischen dem Genfersee und dem Simmenthal bemühenden Initiativkomitees Montet und Mithafte angesehen werden und für die baldige Finanzierung des Unternehmens Garantie bieten. Immerhin halte die Regierung dafür, daß eine Normalspurbahn den bernischen Interessen besser entsprechen würde, weshalb es ihr wünschenswert erscheine, daß die Konzession an die Herren Vuichoud und Mithafte „für eine schmalspurige, eventuell für eine normalspurige“ Eisenbahn erteilt werde.

Der Staatsrat von Waadt gab in seiner Vernehmlassung vom 16. Mai 1899 ebenfalls dem Konzessionsgesuche der Herren Vuichoud und Mithafte vor den andern den Vorzug, indem er bloß vorbehielt, daß die Zahl und Lage der Stationen erst bei Vorlage des Bauprojektes festgestellt werden. Das später eingereichte der Herren Glasson und Mithafte scheine ihm nicht im gleichen Maße, wie jenes, den gewollten Zweck zu erreichen. Wenn indessen die beiden Bewerbergruppen zu einer Verständigung gelangen sollten, so behielt sich der Staatsrat seine Entschließung auf den Zeitpunkt vor, wo ihm die Vereinbarung zur Prüfung werde vorgelegt werden. Von dem Gesuche des Herrn Palaz könne einstweilen abgesehen werden, da sich der Bewerber vorläufig der Schmalspur anschließe.

Das Gesuch der Herren Glasson und Mithafte erklärte der Regierungsrat von Bern, mit Schreiben vom 15. Mai 1899, aus den in der Vernehmlassung über das Gesuch der Herren Vuichoud und Mithafte angegebenen Gründen nicht empfehlen zu können.

Unser Eisenbahndepartement unterließ nicht, den Kantonsregierungen auch die oben im wesentlichen wiedergegebene Eingabe der Herren Glasson und Mithafte vom 15. Mai 1899 zur Kenntnis zu bringen, indem es darauf hinwies, daß mit Rücksicht auf die Aufgabe, welche der in Rede stehenden Linie als gemeinsamer Fortsetzung von zwei besondern Schienensträngen zufallen werde, d. h. im Interesse des Verkehrs, unter allen Umständen von seiten der Behörden auf eine möglichst leistungsfähige Gestaltung derselben mit allem Nachdruck hingewirkt werden sollte und diese Frage bei der Konzessionierung nicht außer acht gelassen werden dürfe, abgesehen zunächst davon, welchen Bewerbern die Konzession erteilt werde.

Weder die Regierung von Waadt noch diejenige von Bern sah sich indessen im Hinblick auf die Auseinandersetzungen der

Herren Glasson und Mithafte zu einer Änderung ihrer Stellungnahme zu den beiden sich gegenüberstehenden Projekten veranlaßt.

Die letztere erwiderte unterm 3. Juni 1899, daß auch sie dafür halte, es sei im Interesse des Verkehrs unter allen Umständen auf eine möglichst leistungsfähige Gestaltung der in Rede stehenden Linie als gemeinsamer Fortsetzung der zwei besondern Schienenstränge Bulle-Montbovon und Montreux-Montbovon hinzuwirken. Gestützt auf die ihr unterm 2. Juni 1899 zugekommene bestimmte Erklärung des Initiativkomitees in Montreux und in Anbetracht, daß dieses Komitee ihr genügend Garantie für die Ausführung einer möglichst leistungsfähigen Linie biete, sehe sie sich nicht veranlaßt, von ihrem gestellten Antrage abzugehen.

Der Staatsrat von Waadt schrieb unterm 9. Juni 1899, daß nach den ihm vom Komitee Montreux-Montbovon gemachten Angaben dieses keineswegs mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen habe. Das Baukapital nicht nur für Montreux-Montbovon, sondern auch für die Fortsetzung bis Zweisimmen sei gesichert; eine feste Abmachung bestehe zwischen dem Komitee und einer durchaus zahlungsfähigen und sichern Unternehmerfirma. Ferner sei weder jetzt die Rede davon, noch je gewesen, eine Bundessubvention zu verlangen. Der Jamandurchstich solle nicht durch einen Scheiteltunnel erfolgen, indem nach dem unterzeichneten Ausführungsprojekt der Südeingang des Tunnels auf Cote 1084, d. h. weniger als 100 m. über Les Avants und Château-d'Oex, vorgesehen sei, während die Paßhöhe 1500 m. ü. M. liege. Der Staatsrat glaube zu wissen, daß das Komitee Montreux-Montbovon fest entschlossen sei, die Linie Montreux-Zweisimmen derart zu erstellen, daß sie allen Anforderungen des Reisenden- und Güterverkehrs zu genügen vermöge. Nach reiflicher Erdauerung der Frage könne die Regierung daher nur an ihrer Befürwortung der Konzessionserteilung an die Herren Vuichoud und Mithafte festhalten.

Angeichts der bestehenden Konkurrenz veranstaltete das Eisenbahndepartement unterm 23. Juni 1899 eine konferenzielle Besprechung der Beteiligten, nämlich der beiden Bewerbergruppen und der drei Kantonsregierungen, um eine Verständigung anzubahnen, bei welcher die in Frage kommenden Verkehrsinteressen ihre Befriedigung finden könnten.

Eine Verständigung kam insofern zu stande, als auf der einen Seite die Herren Vuichoud und Mithafte die formelle Erklärung abgaben, im allgemeinen die Linie Montbovon-Zweisimmen derart erstellen zu wollen, daß sie allen Bedürfnissen des Reisenden- und

Güterverkehrs zu genügen vermöge, insbesondere aber auch die Verpflichtung zum Viehtransport zu übernehmen (den ihr Gesuch nicht vorgesehen hatte), und anderseits die Herren Glasson und Mithafte sich dazu verstanden, auf ihre Konzessionsbewerbung zu verzichten, wenn gewisse von ihnen im Interesse eines richtigen Anschlusses in Montbovon und des durchgehenden Verkehrs zwischen ihrer Linie und der Fortsetzung nach Saanen und Zweisimmen zu stellende Bedingungen von dem andern Komitee anerkannt würden. Man war ferner allseitig einverstanden, daß jene Bedingungen zu Handen der andern Bewerbergruppe dem Departement schriftlich einzureichen seien, und, falls nach Vernehmlassung der letztern Differenzen bestehen blieben, darüber die kompetenten Bundesbehörden zu entscheiden hätten.

Nach der Eingabe vom 3. Juli 1899 sind die Bedingungen, unter welchen das Komitee in Bulle auf sein Konzessionsgesuch verzichten will, im wesentlichen folgende.

1. Die Erstellung und der Betrieb des Anschlußbahnhofes in Montbovon und, vorbehaltlich einer anderweitigen Vereinbarung, des Stückes bis zur Grenze soll ausschließlich von der Gesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon, als Inhaberin der Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Châtel-St. Denis über Bulle und Montbovon bis zur Kantonsgrenze gegen Château-d'Oex, vom 26. März 1896 (E. A. S. XIV, 354 ff.), besorgt werden, d. h. diese Konzession, wie sie laute, Regel machen. Der Gesellschaft Montreux-Montbovon würde die nötige Bodenfläche für ihre besondern Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Hierfür, sowie für die gemeinsam benutzten Anlagen (eventuell auch die Strecke bis zur Grenze) hätte dieselbe einen Pachtzins zu bezahlen, ferner die Kosten der für sie von der Gesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon erstellten besondern Einrichtungen an diese zu vergüten und eine entsprechende Quote der gemeinsamen Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes zu übernehmen.

2. Die Gesellschaft, welche die Konzession für Montbovon-Zweisimmen erhält, hat sich zu einer für den Verkehr eben so günstigen technischen Anlage der Linie zu verpflichten, wie sie die Herren Glasson und Mithafte in ihrem Gesuche vorgesehen hatten, d. h. nach den Normen der Linie Châtel-Bulle-Montbovon, an welche sich später noch ein ganzes Netz im Kanton Freiburg anreihen werde. Dies würde bedingen eine Maximalsteigung von 35 ‰ wenigstens bis Gstaad (Saanen), einen kleinsten Kurvenhalbmesser von 100 m., die Spurweite von einem Meter, gleiche

elektrische Einrichtungen (gleiche Stromspannung und gleiche Stromart, die später im beidseitigen Einverständnis festzustellen wären, damit die Automotoren des vereinigten Freiburgernetzes auch über Montbovon hinaus verkehren können), sowie endlich Annahme der gleichen Normalien für das Rollmaterial.

3. Es wird nachdrücklich der Wunsch nach Gleichstellung der kilometrischen Taxen mit denjenigen der Linie Châtel-Bulle-Montbovon geltend gemacht, ausgenommen etwa die Personentaxe der obern Wagenklasse, welche eher etwas höher gehalten werden dürfte.

4. Bezüglich des Betriebes wird verlangt, daß im Sommer und im Winter Reisende und, wenn möglich, auch Gepäck und Post, ferner Eilgüter und Vieh von allen Stationen der Linie Vevey-Montbovon über die letztere Station hinaus ohne Umsteigen, resp. Umlad direkte Weiterbeförderung finden. Wenn ein einziger Zug den von den zwei Zufahrtslinien herkommenden Verkehr nicht aufzunehmen vermöge, so soll längstens 15 Minuten später ein zweiter Zug ausgeführt werden.

5. Da die Linie über den Jaman speciell nur einen bedeutenden Touristenverkehr während der Saison (3—4 Monate), die Thallinie dagegen einen viel regelmäßigeren Jahresverkehr an Reisenden, Kaufleuten, Landleuten aufweisen werde, so soll durch den Fahrplan jederzeit die Fortsetzung der Züge Bulle-Montbovon über letztere Station hinaus gesichert sein.

6. Das Komitee von Bulle tritt demjenigen von Montreux das Planmaterial über die von ihm für die Fortsetzung im Benehmen mit Gemeindedelegierten an Ort und Stelle gemachten Tracéstudien und sonstige Vorarbeiten gegen Ersatz der auf Fr. 2500 veranschlagten Kosten ab.

Das Komitee von Montreux (Herren Vuichoud und Mithaste) ließ sich unterm 28. Juli 1899 über die „allgemeinen Grundlagen und Bedingungen einer Verständigung“ vernehmen, und zwar in mehr oder weniger ablehnendem oder doch ausweichendem Sinne.

Zunächst wird dem Komitee von Bulle jedes Prioritätsrecht auch bezüglich des Teilstückes von Montbovon bis zur Grenze bestritten. Dessen Konzession bis zur Grenze laute bloß auf eine Straßenbahn, während das Komitee von Montreux zuerst um die Konzession für eine Linie Montbovon-Zweisimmen auf eigenem Bahnkörper eingekommen sei. Überdies habe es von dem Komitee der Vevey-Bulle-Thun-Bahn, welches vor Auslauf der Konzession

um Verlängerung nachgesucht hatte, dessen Studienmaterial bezüglich der Linie Montbovon-Zweisimmen käuflich erworben und glaube sich deshalb als dessen direkten Rechtsnachfolger mit Bezug auf jene Teilstrecke betrachten zu dürfen. Es sei auch nicht richtig, wenn die Herren Glasson und Mithaffe geltend machen, einzig die Unterstützung der berührten Gemeinden zu haben, indem diese sich weigerten, gemeinsam mit denselben als Konzessionsbewerber aufzutreten. Dagegen werde das Komitee von Montreux unterstützt durch die Regierungen von Bern, Waadt und selbst Freiburg, welche alle die Konzessionserteilung an dasselbe befürworten. In Bezug auf die speciellen Bedingungen des Buller Komitees ließen sich die Herren Vuichoud und Mithaffe im wesentlichen aus, wie folgt.

Ad 1. Die Anschlußstation Montbovon und die Strecke Montbovon-Grenze müssen in der Hand derjenigen Gesellschaft sein, welche die Konzession Montbovon-Zweisimmen erhalte, damit nicht deren so ergänzte Linie durch ein der andern Gesellschaft gehörendes Zwischenstück in zwei getrennte Sektionen zerschnitten werde, was eine bedeutende Komplikation des Betriebes zur Folge hätte. Deshalb werde, da die verlangte Konzession der bereits konstituierten Gesellschaft Montreux-Montbovon übertragen werden solle, verlangt, daß diese Eigentümerin des Bahnhofes Montbovon und der Strecke bis zur Grenze sei. Für den als unwahrscheinlich erachteten Fall, daß die Linie Châtel-Bulle-Montbovon früher als diejenige Montreux-Montbovon in den Fall kommen sollte, die Station Montbovon zu benutzen, wären die Konzessionsbewerber bereit, dieselbe bei rechtzeitiger Anzeige auf den Zeitpunkt des Bedürfnisses zu erstellen. Werde aber das Verhältnis in der angeführten Weise geregelt, so fielen alle besondern Leistungen (Pachtzinse etc.) an die andere Gesellschaft dahin.

Ad 2. Die mit Bezug auf die bauliche Anlage gestellten Forderungen könnten nicht anerkannt werden, weil angestrebt werden müsse, die Linie Montbovon-Zweisimmen nach den für Montreux-Montbovon zulässigen Grundlagen zu bauen, welche letztere Linie sehr große technische Schwierigkeiten biete: zahlreiche und lange Tunnel, große Kunstbauten und hohe Landerwerbungskosten, so daß sie, obwohl nur 22 km lang, ungefähr 5 Millionen kosten werde. Nach Montbovon und weiter werden, die Reisenden von Vevey und Montreux nicht die Linie Châtel-Bulle-Montbovon, sondern die um die Hälfte kürzere, wesentlich raschere und billigere Route über Montreux-Montbovon benutzen. Letztere dürfe daher nicht verteuert werden. In Berücksichtigung der Bedeutung von

Vevey und Montreux sei daher einleuchtend, daß von Montbovon weg der Verkehr auf der Linie Montreux-Montbovon bedeutend stärker sein werde, als auf derjenigen Châtel-Bulle-Montbovon, und zwar während jeder Jahreszeit. Diese Voraussicht eines großen Verkehrs erkläre die großen Opfer, welche für Montreux-Montbovon gebracht werden sollen, und erlaube es nicht, diese Linie nur als einfache Nebenlinie zu Châtel-Bulle-Montbovon zu behandeln. Übrigens werde beim Bau den technischen Bedingungen etwaiger Anschlußlinien an die Linie Montreux-Zweisimmen Rechnung getragen werden. Außerdem werde die bei Anlaß der Konferenz vom 23. Juni 1899 abgegebene Erklärung ausdrücklich bestätigt, daß man sich verpflichte, die projektierte Bahn so zu bauen, daß sie allen Bedürfnissen des Verkehrs der berührten Landesteile, in Bezug auf Reisende und Güter, einschließlich Vieh, zu genügen vermöge. Auch sei vertraglich den Unternehmern die Verpflichtung auferlegt, die Linie nach allen Regeln der Kunst und mit den letzten Vervollkommnungen auf dem Gebiete des elektrischen Bahnbaues zu erstellen.

Ad 3. Bezüglich der Tarife müsse einstweilen an den im Gesuche vorgeschlagenen Ansätzen festgehalten werden, vorbehaltlich der Ermäßigung innert den Grenzen des Möglichen. Auf eine Tarifvereinheitlichung könne sich das Komitee nicht einlassen, da die Bodengestaltung für Montbovon-Zweisimmen stärkere Steigungen und höhere kilometrische Baukosten bedinge als für Châtel-Bulle-Montbovon. Auch sei die bediente Gegend weniger bevölkert und werde der Schneebruch sehr kostspielig sein.

Die Erfüllung der vom Komitee in Bulle gestellten Anforderungen müßte die Rentabilität der Linie Montbovon-Zweisimmen von vornherein ausschließen. Wenn dasselbe unter eben diesen Bedingungen, die es allerdings auch für sich in Vorschlag bringe, die Konzession erhielte, so würde es sich wohl wenig mit dem Bau der offenbar eine schwere Last bedeutenden Linie beeilen. Das Komitee von Montreux seinerseits könne nicht einen Tunnel von fast 2,5 km Länge für einen bloß schwachen Verkehr erstellen. Wenn es hoffe, damit gleich nach der Plangenehmigung beginnen zu können — alle Vorbereitungen seien getroffen — so geschehe dies in der Überzeugung, die Konzession Montbovon-Zweisimmen zu erhalten. Andernfalls müßten die Bohrarbeiten so lange eingestellt werden, bis darüber Gewißheit bestehe, daß die genannte Linie nach Vollendung des Tunnels betriebsfähig sein werde.

Ad 4. Die Wahl der Normen für eine Linie in so coupiertem Terrain, wie diejenige Montreux-Montbovon, sei schwerer und heikler

als für jede andere. In Bezug auf diese Normen müsse sich daher Châtel-Bulle-Montbovon nach Montreux-Montbovon richten und nicht umgekehrt. Es sei vorgesehen, die ganze Linie Montreux-Zweisimmen und ebenso deren Rollmaterial nach einheitlichen Normen zu erstellen, und da diese für Châtel-Bulle-Montbovon günstige seien, so werde sie, wie die HH. Vuichoud und Mithafte glauben, das Komitee dieser Linie annehmen und so der Verkehr sich unter den gewöhnlichen Bedingungen abwickeln können.

Ad 5. Der Fahrplan werde nach den allgemeinen Grundsätzen erstellt werden, d. h. derart, daß alle Interessen Berücksichtigung finden.

Ad 6. Das Komitee von Montreux erklärt sich bereit, die Vorarbeiten und das Planmaterial, welche ihm dienen können, zu einem nach erfolgter Prüfung festzusetzenden Preise zu erwerben.

Am Schlusse ihrer Antwort betonen die HH. Vuichoud und Mithafte noch besonders, daß sie die Linie Montreux-Montbovon nie als einfache Touristenbahn, wie die HH. Glasson und Mithafte dieselbe wiederholt darzustellen beliebten, sondern als erste Sektion einer Verbindungslinie zwischen dem Genfersee und dem Berner Oberland betrachtet und deren Bau nicht unternommen hätten, wenn sie nicht sicher gewesen wären, die Fortsetzung nach Zweisimmen zu erlangen.

Da mithin zwischen den beiden konkurrierenden Komitees über die Bedingungen, an welche dasjenige von Bulle den Verzicht auf sein Konzessionsgesuch knüpft, Übereinstimmung nicht erzielt wurde, so haben nunmehr, im Sinne der an der Konferenz vom 23. Juni 1899 getroffenen Vereinbarung, über die Differenzpunkte die Bundesbehörden zu entscheiden.

Um bei dieser Entscheidung die in Betracht fallenden allgemeinen Interessen wahren zu können, muß vor allem klargestellt werden, welche Verkehrsaufgabe der zu konzessionierenden Linie Montbovon-Zweisimmen zufällt und welches das Verhältnis der beiden Zufahrtslinien Châtel-Bulle-Montbovon und Montreux Montbovon zu derselben ist.

Durch die projektierte Linie Montbovon-Zweisimmen erhalten die demnächst in Angriff zu nehmenden Linien, welche einerseits vom Genfersee, speciell Montreux, und anderseits von Châtel (später auch vom Genfersee, speciell Vevey) und Bulle nach Montbovon führen werden, Fortsetzung nach dem waadtländischen Pays d'Enhaut, dem Saanenlande und nach dem Simmenthale zum Anschlusse an die Normalspurbahn von Spiez nach Erlenbach und Zweisimmen.

Es entsteht damit eine direkte, in Montbovon sich gabelnde Schienenverbindung vom Berner Oberland nach dem Genfersee. Die zu konzessionierende Linie hat demnach in Montbovon den Verkehr der beiden Zufahrtslinien aufzunehmen und weiter zu leiten, beziehungsweise den nach diesen beiden Richtungen bestimmten Verkehr vom Oberland, Saanenlande und Pays d'Enhaut an den Verzweigungspunkt zu bringen. Sie wird also einen doppelten Zweck zu erfüllen haben, nämlich einerseits den Transitverkehr zwischen Genfersee und Oberland zu vermitteln und anderseits den Lokalverkehr von Saanen und dem Pays d'Enhaut nach Montbovon und darüber hinaus nach zwei Richtungen zu bedienen. Auf jenen verlegt das Komitee von Montreux, auf diesen dasjenige von Bulle mehr Nachdruck.

Bisher bestand infolge namentlich des Mangels an einem guten Verkehrsmittel ein nennenswerter direkter Verkehr zwischen dem Genfersee und dem Oberland durch das Pays d'Enhaut und das Simmenthal nicht. Der Verkehr des Simmenthals bewegte sich thalabwärts gegen Thun und derjenige des Saanenlandes und Pays d'Enhaut ebenfalls in der Thalrichtung gegen Bulle und von da per Eisenbahn über Romont weiter nach Lausanne und Bern. Den Verkehr dieser Thalschaften unter sich vermittelte die Hauptlinie Thun-Bern-Freiburg-Romont und Romont-Bulle. Mittelst der zu konzessionierenden Linie wird bezweckt, einen neuen direkten Transitverkehr zwischen zwei wichtigen Centren des Fremdenverkehrs zu eröffnen und zu bedienen.

Auf der andern Seite soll aber, und das betont namentlich das Komitee von Bulle, die Fortsetzung von Montbovon bis nach Zweisimmen auch dem Bedürfnisse des schon bestehenden regen Lokalverkehrs, speciell des Saanenlandes und Pays d'Enhaut entgegenkommen, der bisher die Richtung dem Thalweg entlang nach Bulle nahm und, abgesehen vom Personenverkehr, namentlich in Holz, Baumaterialien aller Art und Vieh, von bedeutendem Umfang sei.

Es handelt sich also darum, daß Bau und Betrieb der zu konzessionierenden Linie diesem doppelten Zwecke möglichst angepaßt werde und zu dem Behufe in die Konzession die nötigen Bestimmungen aufgenommen werden.

Das Interesse des durchgehenden Verkehrs, der wesentlich bloß Personen-, und zwar Touristenverkehr sein wird, erheischt vor allem, daß der Betrieb zwischen dem Genfersee und Zweisimmen ein einheitlicher sei. Dies wird aber in richtiger Weise

nur erreicht, wenn die ganze direkte Linie Montreux-Montbovon-Zweisimmen in der Hand einer Gesellschaft liegt und sich nicht aus Teilstrecken, die zwei verschiedenen Gesellschaften angehören, zusammensetzt. Damit ist dann auch gleichzeitig für den Lokalverkehr, welcher sich von Saanen und dem Pays d'Enhaut auf dieser Linie nach dem Genfersee bewegt und umgekehrt, gesorgt. Aber auch der Lokalverkehr in der bisherigen Richtung nach Bulle darf in Montbovon nicht unterbrochen werden, sondern muß daselbst eine direkte Fortsetzung finden. Denn es ist anzunehmen, daß die großen Massengüter, wie Holz, Baumaterialien und Vieh, mit Bestimmung selbst nach dem Genfersee im allgemeinen auch künftighin die bisherige Richtung beibehalten werden, da sie auf diesem Wege am schnellsten die Normalbahn erreichen, während die Linie Montreux-Montbovon infolge ihrer starken Gefälle und des daher schwierigen und teuern Betriebes sich zum Transport von Massengütern weniger eignet. Ein solcher direkter Verkehr über Montbovon hinaus in der Richtung gegen Bulle ist aber nur möglich, wenn das Rollmaterial der Bahn Châtel-Bulle-Montbovon auf die Fortsetzung übergehen kann und umgekehrt, damit in Montbovon in der Regel weder Umsteigen der Reisenden, noch Umlad von Gepäck, Post, Gütern und Vieh stattzufinden braucht.

Wir beantragen Ihnen auf Grund dieser Erwägungen, in Übereinstimmung mit den Vernehmlassungen der Kantonsregierungen und der an der Konferenz vom 23. Juni 1899 getroffenen Verständigung, dem auch zeitlich früher eingereichten Konzessionsgesuche der Herren Vuichoud und Mithaite zu entsprechen, in die ihnen zu Händen der Eisenbahngesellschaft Montreux-Montbovon zu erteilende Konzession aber diejenigen Bedingungen aufzunehmen, welche notwendig erscheinen, um den von den Herren Glasson und Mithaite in ihrem Gesuche hauptsächlich vertretenen Interessen ausreichende Berücksichtigung zu sichern. Geschähe dies nicht, so wäre es mehr oder weniger dem guten Willen der Gesellschaft Montreux-Montbovon überlassen, ob und in welchem Maße sie jenen mit der Freiburger Anschlußlinie verknüpften Interessen entgegenkommen will, soweit wenigstens die Behörden nicht eine gesetzliche Handhabe besitzen, um sie dazu zu verhalten.

Es bedarf übrigens zum genannten Zwecke unseres Erachtens keiner detaillierten Vorschriften, sondern es genügt in der Hauptsache eine Bestimmung (Art. 8, Al. 2, der Konzession), welche vorschreibt, daß auf der Strecke Montbovon-Saanen im allgemeinen auch das Rollmaterial der Eisenbahn Châtel-Bulle-Montbovon muß verkehren können, um den Durchlauf ohne Umsteigen, beziehungs-

weise Umlad, zwischen Saanen einerseits und den Stationen über Montbovon hinaus in der Richtung gegen Bulle andererseits, sowie umgekehrt, zu ermöglichen. Mit dieser Bestimmung haben sich, außer den Vertretern der Konzessionsregierungen, auch die Herren Vuichoud und Mithafte als Konzessionsbewerber anlässlich der am 2. Oktober 1899 abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen einverstanden erklärt, nachdem ihnen die beruhigende Versicherung gegeben worden war, daß die Bestimmung nicht den Sinn haben solle und könne, daß sich die Konzessionärin infolge derselben allen beliebigen Forderungen der Gesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon ohne anderes zu fügen hätte, sondern daß, im Falle eine Verständigung zwischen den beiden Gesellschaften im allgemeinen oder über specielle Punkte nicht zu stande kommen sollte, die kompetente Bundesbehörde zu entscheiden habe. Nach Ansicht der technischen Organe des Departements dürfte eine Verständigung über Konstruktion der Wagen und die zu wählende Stromart und Stromspannung auf der vom Material beider Gesellschaften zu befahrenden Strecke Montbovon-Zweisimmen (beziehungsweise nur Saanen) kaum bedeutende Schwierigkeiten bieten.

Was die übrigen von den Herren Glasson und Mithafte in ihrer Erklärung vom 3. Juli 1899 als Bedingungen ihres Verzichtes geltend gemachten Forderungen betrifft, so ist darüber folgendes zu bemerken.

In Bezug auf den Anschlußbahnhof in Montbovon fällt in Betracht, daß derselbe für die Bahnunternehmung Châtel-Bulle-Montbovon der wichtige End-, beziehungsweise Anfangsbahnhof, für die Linie Montreux-Montbovon-Zweisimmen dagegen nur Durchgangsbahnhof ist und, so wie die Verhältnisse liegen, von jener auch vor dieser benutzt werden wird. Es erscheint daher vom betriebstechnischen Standpunkt aus nicht nur als natürlicher, sondern notwendig, daß derselbe von der erstern Gesellschaft erstellt und betrieben werde. Dies verlangt auch der Staatsrat von Freiburg in einem anlässlich der Konzessionsänderung für Montreux-Montbovon an das Departement gerichteten Schreiben vom 21. Oktober 1899. Die Eigentümerin hat dagegen der mitbenutzenden andern Gesellschaft gegen angemessene Entschädigung die nötigen Geleise und sonstigen besondern Anlagen für ihren Betrieb zur Verfügung zu stellen und soweit nötig die Mitbenutzung auch der eigenen Anlagen zu gestatten, überhaupt die Station so zu erstellen, wie es die Bedürfnisse beider Gesellschaften erheischen. Sollten diese sich über die Mitbenutzung und den Anschluß oder über die Entschädigungsfrage nicht einigen können, so hat nach Art. 30

des Eisenbahngesetzes über Anstände in ersterer Beziehung der Bundesrat, in letzterer das Bundesgericht zu entscheiden.

Was die circa 2 km. lange Strecke von Montbovon bis zur Kantonsgrenze anbelangt, so besitzt dafür die Gesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon bereits die Konzession, und zwar für die Anlage auf der Strasse. Für dieses Tracé geht es daher nicht an, eine zweite Konzession zu erteilen, um so weniger, als die Konzessionärin bereit ist, das Teilstück konzessionsgemäß auszuführen, und dafür Pläne und Finanzausweis bereits vorgelegt hat. Sie ist aber durch den citierten Art. 30 des Eisenbahngesetzes verpflichtet, der andern Gesellschaft (Montreux-Zweisimmen) gegen Entschädigung die Benutzung der Strecke zu gestatten, was hier keinerlei praktische Schwierigkeit bietet, da die Eigentümerin die Strecke für den eigenen Betrieb nicht bedarf. Es ist demnach nicht zu treffend, wenn die Herren Vuichoud und Mithafte in ihrer Antwort geltend machen, daß, im Falle sie für dieses Stück die Konzession nicht erhielten, die durchgehende Linie Montreux-Zweisimmen in zwei Sektionen getrennt und der Betrieb bedeutend erschwert würde. Ähnliche Verhältnisse bestehen an verschiedenen andern Orten, ohne irgend welchen Nachteil für den durchgehenden Betrieb, der auch im vorliegenden Falle nicht erschwert wird, da die Strecke wie die eigene benützt werden kann.⁸

Nun sieht aber das Konzessionsgesuch der Herren Vuichoud und Mithafte für diese Strecke ein anderes östlicheres Tracé vor, welches das Defilé bei der Umbiegung des Thales vermeidet und mittelst Tunnels durch den Berg führt. Es kann nun billigerweise der durchgehenden Linie nicht zugemutet werden, sich an das von der andern Gesellschaft vorgesehene Tracé halten zu müssen lediglich deshalb, weil dafür eine Konzession bereits besteht, sondern es muß ihr frei stehen, auch eine andere, ihren Zwecken besser dienende Linienführung zu wählen. Wir beantragen Ihnen daher, für diesen Fall, d. h. eventuell, Montbovon als Ausgangspunkt der Linie zu bezeichnen. Eine Kollision der beiden Konzessionen tritt nicht ein, da es sich eben dann um zwei verschiedene Tracés handelt. Dagegen gilt die Bestimmung nicht, wenn sich die Konzessionäre für das der andern Gesellschaft bereits konzessionierte Tracé entscheiden, da sonst zwei Konzessionen für die gleiche Strecke sich gegenüberstehen würden. Für diese Eventualität ist vielmehr die Kantonsgrenze der Anfangspunkt, und die Konzessionäre haben sich mit der Gesellschaft Châtel-Bulle-Montbovon über die Benutzung der fraglichen Strecke zu verständigen, vorbehaltlich des Entscheides des Bundesrates und des Bundesgerichtes im Nichteinigungsfalle (Art. 30 des Eisenbahngesetzes). Diesen beiden Eventualitäten

schlagen wir vor, dadurch Rechnung zu tragen, daß in der Konzession als Anfangspunkt Montbovon, beziehungsweise die Kantons-grenze, bezeichnet wird. Damit findet auch die Vorstellung des Staatsrates von Waadt, welcher sich auf Veranlassung der Herren Vuichoud und Mithafte dafür verwendete (Schreiben vom 10. November 1899), es möchte im Interesse der Kontinuität der Linie Montreux-Zweisimmen nur Montbovon als Anfangspunkt bestimmt werden, gebührende Berücksichtigung.

Die Taxen mit denjenigen der Anschlußlinie Châtel-Bulle-Montbovon in Übereinstimmung zu bringen, erscheint zwar an und für sich als erwünscht, ist aber für den direkten Verkehr der zu konzessionierenden mit der eben genannten Linie kein notwendiges Erfordernis. Die von den Herren Vuichoud und Mithafte verlangten etwas höhern Personentaxen von 20 und 10 Rp. erscheinen in Anbetracht der Bau- und Betriebsschwierigkeiten der Linie, der bedeutenden und auf längere Strecken vorkommenden Steigungen, sowie im Vergleich zu den bei ähnlichen Unternehmungen zugelassenen keineswegs zu hoch. Wir beantragen Ihnen daher, diese Ansätze, sowie die entsprechende Gepäcktaxe von 10 Rp., die übrigens nicht unwesentlich niedriger sind als diejenigen für Montreux-Montbovon, zu bewilligen. Die Güter- und Viehtransporttaxen sind unter Zustimmung der Konzessionsbewerber im Entwurfe gleich denjenigen für Châtel-Bulle-Montbovon gehalten und dürfen unter den vorliegenden Verhältnissen als durchaus mäßige bezeichnet werden.

Der oben unter Ziffer 4 angeführten Forderung des Komitees von Bulle in Bezug auf die Gestaltung des Betriebes (Ermöglichung des durchgehenden Verkehrs ohne Umsteigen, beziehungsweise Umlad von der Freiburger Linie auf die Fortsetzung wenigstens bis Saanen und umgekehrt) ist durch Absatz 2 von Art. 8, nach welchem der Übergang des Rollmaterials von einem Netz auf das andere ermöglicht werden muß, in ausreichendem Maße Rechnung getragen, so daß eine weitere bezügliche Vorschrift in der Konzession nicht notwendig erscheint.

Ebensowenig können wir empfehlen, in betreff der Fahrplangestaltung etwas weiteres vorzuschreiben als (Art. 12) die gleiche Zahl von Zügen, wie auf der Anschlußlinie Châtel-Bulle-Montbovon (fünf). Sollten in dieser Beziehung später die Bedürfnisse des Verkehrs nicht ausreichend berücksichtigt werden wollen, so hat es die Aufsichtsbehörde in der Hand, anlässlich der Fahrplangenehmigung in geeigneter Weise Remedur zu schaffen.

Durch die Erklärung der Herren Vuichoud und Mithafte, das für ihre Strecke verwendbare Studienmaterial betreffend die Strecke

Montbovon-Saanen vom Komitee in Bulle gegen Entschädigung erwerben zu wollen, erscheint die Bedingung unter Ziffer 6 erledigt.

Zu den nicht hiervor schon besprochenen Bestimmungen des nachstehenden Entwurfes, der sich an die Konzessionen für ähnliche Unternehmungen, insbesondere für Châtel-Bulle-Montbovon, anschließt und der bei der Konzessionskonferenz vom 2. Oktober allseitige Zustimmung fand, haben wir nur wenige Bemerkungen anzubringen.

Zu Art. 8 hat die Regierung von Bern ihr ursprüngliches Begehren, es möchte eventuell normalspurige Anlage vorgesehen werden, bei der nunmehrigen Sachlage nicht aufrecht erhalten.

In Art. 12, zweiter Absatz, ist, ähnlich wie seiner Zeit in Konzessionen für Oberengadiner Bahnen, dem Bundesrate vorbehalten, auf der Strecke Saanen-Zweisimmen (Saanenmöser) die zeitweilige Einstellung des Betriebes im Winter unter gewissen Voraussetzungen zu bewilligen, eine Bestimmung, die sich in Anbetracht des jedenfalls ganz geringen Winterverkehrs auf dieser Strecke und der aller Voraussicht nach bedeutenden Schwierigkeiten und Gefahren des Betriebes ohne weiteres rechtfertigt.

In Art. 14 hatten die Petenten gewünscht, daß von der Vorschrift des amerikanischen Wagensystems abgesehen würde, um eventuell die Einführung von Coupéwagen zu ermöglichen. Nachdem aber das amerikanische System auch für Montreux-Montbovon vorgeschrieben ist, und wir im Hinblick auf die mit Coupéwagen bei ähnlichen Unternehmungen gemachten schlechten Erfahrungen dazu gelangen, ein Gesuch um Abänderung der bezüglichlichen Konzessionsbestimmung für Montreux-Montbovon abschlägig zu begutachten, beantragen wir, dem Wunsche der Petenten nicht zu entsprechen und an der Forderung des amerikanischen Systems festzuhalten.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Monthovon,
bezw. von der Kantonsgrenze über Château-d'Oex und
Saanen nach Zweisimmen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren L. Morard und H. X. Bärswyl handelnd namens eines Initiativkomitees, vom 6. August 1898;
2. einer Eingabe des Herrn A. Palaz, namens eines Initiativkomitees, vom 30. September 1898;
3. einer Eingabe der Herren Vuichoud und Mithaften, handelnd namens eines Komitees, vom 7. November 1898;
4. einer Eingabe der Herren V. Mottier und Mithaften, als Vertreter eines Initiativkomitees in Bulle, vom 29. April 1899;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Dezember 1899,

beschließt:

I. Den Herren Emile Vuichoud, Syndic des Châtelard, Charles Maison, Direktor der Bank von Montreux, und Louis Rosset, Notar, alle in Montreux, handelnd im Namen eines Initiativkomitees, wird zu Handen der Eisenbahngesellschaft Montreux-Monthovon die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Monthovon, bezw. von der Kantonsgrenze daselbst, über Château-d'Oex und Saanen nach Zweisimmen 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 Konzession wird bis zum 16. April 1978 erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Montreux, Gemeinde Châtelard.

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 drei 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 Betriebe 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Auf der Strecke Montbovon (Grenze)-Saanen muß im allgemeinen auch das Rollmaterial der Eisenbahn Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon verkehren können, um den Durchlauf ohne Umsteigen, bezw. Umlad zwischen Saanen und den Stationen über Montbovon hinaus in der Richtung gegen Bulle und umgekehrt zu ermöglichen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahaverwaltung 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.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Wenn jedoch im Winter Schneefall oder andere Witterungsverhältnisse auf der Strecke Saanen-Zweisimmen den Betrieb außergewöhnlich schwierig oder gefährlich erscheinen lassen, so kann der Bundesrat dessen zeitweise Einstellung bewilligen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen solche nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen 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 Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungs-

gütern, für lebende Tiere 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 Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate 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 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 Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze 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. 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. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Freiburg, Waadt und Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai 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 gethan 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 andern 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben die Kantone Freiburg, Waadt und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf folgende Konzessionsgesuche wird nicht eingetreten:

- a. der Herren L. Morard und Mithaften für eine elektrische Straßenbahn von Montbovon (waadtländische Grenze) nach Château-d'Oex, vom 6. August 1898;

- b. der Herren Palaz und Mithaften für eine elektrische Normal-
spurbahn von Vivis über Château-d'Oex nach Zweisimmen,
vom 30. September 1898;
- c. der Herren V. Mottier und Mithaften für eine elektrische
Eisenbahn von La Tine nach Zweisimmen, vom 29. April
1899.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses
beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon, beziehungsweise von der Kantonsgrenze daselbst, über Château-d'Oex und Saanen nach Zweisimmen. (Vom 7. Dezember 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1899
Date	
Data	
Seite	865-895
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 007

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.