

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Kon-  
zession einer elektrischen Eisenbahn von Vevey nach  
Châtel-St-Denis (Kantonsgrenze).

(Vom 29. Juni 1899.)

---

Tit.

Unterm 31. Mai 1898 reichte Herr A. Cottier, Geometer in Lausanne, im Auftrage eines Initiativkomitees in Vevey, bestehend aus den Herren Fernand Chollet, Kaufmann, Oskar Amrein, Mechaniker, J. Isler, Elektrotechniker, und François Gilliéron, Mechaniker, alle in Vevey, das Gesuch ein, es möchte den Genannten zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Vevey nach Châtel-St-Denis mit Abzweigung nach Attalens erteilt werden.

Als Zweck dieser neuen Bahn wurde im allgemeinen Bericht die Verbindung der stark bevölkerten und industriellen Gegend von Vevey und Montreux mit Châtel-St-Denis und weiter mittelst der Eisenbahn Châtel-St-Denis-Bulle-Château-d'Oex mit Bulle und Château-d'Oex bezeichnet. Die Handelsbeziehungen zwischen der in Frage kommenden Gegend am Genfersee und dem südlichen Teil des Kantons Freiburg seien Jahrhunderte alt und, in Verbindung mit dem starken Fremdenstrom während der schönen Jahreszeit, geeignet, einen Reisenden- und Warenverkehr hervorzurufen, welcher die Errichtung einer Eisenbahn vollauf rechtfertige.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die Linie Vevey-Châtel-St-Denis (Grenze) 7900 Meter und die Abzweigung

von Fenil nach Chardonne und Leytrej 6850 Meter lang sein werde. Die Maximalsteigung werde 5 ‰, die Spurweite 1 Meter, der Minimalradius 50 Meter betragen. Der Betrieb erfolge mittelst Elektrizität bei oberirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen. Zur Erzeugung der nötigen Kraft solle in Gilamont ein Elektrizitätswerk gebaut werden, wofür Herr Isler, der eine der Konzessionsbewerber, vom Kanton Waadt unterm 4. April 1896 die Konzession erhalten habe.

Der Kostenvoranschlag beschränkt sich auf folgende Zahlen:

Bahnbau und feste Einrichtungen . . . . .	Fr.	770,000
Rollmaterial . . . . .	„	154,000
Mobilier . . . . .	„	30,800
Unvorhergesehenes . . . . .	„	45,200
	Total	<u>Fr. 1,000,000</u>

Mittelst Eingabe vom 29. März abhin teilten die Konzessionsbewerber dem Eisenbahndepartement mit, daß sie ihr Konzessionsgesuch auf die Linie Vevey-Châtel-St-Denis zu beschränken wünschen, weil der Bau derselben zunächst in Angriff genommen werden solle, um die elektrische Schmalspurbahn Bulle-Châtel-St-Denis auf waadtländischem Gebiet zu ergänzen. Dagegen solle das Gesuch für die Abzweigung von Fenil nach Leytrej, unter Aufrechthaltung desselben, einstweilen suspendiert bleiben.

In seiner Vernehmlassung vom 30. Mai 1899 erklärte der Staatsrat des Kantons Waadt, er unterstütze das Gesuch, durch welches übrigens ein früheres Gesuch der Herren Chollet und Mithafte annulliert werde. Das letztere war dem Bundesrat unterm 21. November 1896 eingereicht worden, konnte aber unsererseits nicht behandelt werden, weil es die Benützung der Straße voraussetzte und hierüber keine Vereinbarung mit den kompetenten Behörden zu stande kam.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 23. dieses Monats statt, wobei man sich auf den nachstehenden Beschlußentwurf einigte. Dieser enthält im allgemeinen dieselben Bestimmungen wie die Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Châtel-St-Denis (waadtländische Grenze) über Bulle und Montbovon bis zur Kantonsgrenze gegen Château-d'Oex vom 26. März 1897 (E. A. S. XIV, 354 ff.). Nur wurden in den Artikeln 15 und 18 die Taxen etwas erhöht (10 Rappen anstatt 8 für den Personen- und Gepäckverkehr und 5, beziehungsweise 2,5 Rappen anstatt 4 und 2 für den Gütertransport), um den größeren

Steigungen der Strecke Châtel-St-Denis-Vevey Rechnung zu tragen. Ferner wurde in Art. 15 ein neues Alinea aufgenommen, wonach die Gesellschaft, wie dies z. B. auch in der Konzession für eine Eisenbahn von Bex über Gryon nach Villars festgesetzt wurde, für den Fall der Einführung eines Tramwaybetriebes von der Ausgabe von Retourbilletten für diesen Betrieb dispensiert ist.

Da das vom Jahr 1896 datierende Konzessionsgesuch der gleichen Konzessionsbewerber für eine Straßenbahn von Vevey nach Châtel-St-Denis nie formell zurückgezogen wurde, sollte bei Anlaß der Erteilung der vorliegenden Konzession ausdrücklich konstatiert werden, daß die Bundesbehörden auf jenes Gesuch nicht eintreten.

Ferner wurde am 20. Januar 1897 durch ein Initiativkomitee in Vevey, als deren Präsident und Sekretär die Herren Eugen Paschoud und J. Chavannes zeichneten, ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn von Vevey über Chardonne nach der Station Chexbres und von Chardonne nach Châtel-St-Denis eingereicht. Laut Vernehmlassung des Staatsrates des Kantons Waadt vom 30. Mai abhin soll dieses Projekt von den Petenten wieder aufgegeben worden sein; indessen kam dem Bundesrat eine formelle Erklärung seitens der Konzessionsbewerber ebenfalls nie zu. Es wird daher auch bezüglich dieses Projektes dieselbe Entscheidung zu treffen sein wie bezüglich des früheren Projektes Chollet und Konsorten, wobei noch zu bemerken ist, daß für die Verbindung von Vevey mit der Station Chexbres durch eine normalspurige Eisenbahn die Konzession durch den Bundesbeschluß vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 170 ff.) erteilt wurde.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. Juni 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Vevey nach  
Châtel-St-Denis (Kantonsgrenze).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren F. Chollet und F. Gilliéron in Vevey, Namens eines Initiativkomitees; vom 31. Mai 1898;
2. einer weitem Eingabe desselben Komitees, vom 29. März 1899;
3. einer Eingabe der Herren F. Chollet und Konsorten in Vevey, vom 21. November 1896;
4. einer Eingabe der Herren Eugen Paschoud und J. Chavannes in Vevey, Namens eines Initiativkomitees, vom 20. Januar 1897;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Juni 1899,

beschließt:

I. Den Herren Fernand Chollet und François Gilliéron, in Vevey, handelnd Namens eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Vevey bis zur Kantonsgrenze bei Châtel-St-Denis 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 auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 2 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 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 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.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 nötigen Falls 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.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer, eventuell mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Klasse setzt der Bundesrat hierfür die Taxen fest.

Für Kinder unter drei 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 zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks 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.

Falls ein Tramwaybetrieb eingerichtet wird, kann von der Ausgabe von Retourbilletten für diesen Verkehr Umgang genommen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette 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 5 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 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 deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. 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 den 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 Wagenladungsgütern, 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 Äuffnung 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, des Kantons Waadt, 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 Rückkaufsumme 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, 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.

**II.** Auf die Konzessionsgesuche der Herren F. Chollet und Konsorten, vom 21. November 1896, für eine elektrische Straßenbahn von Vevey nach Châtel-St-Denis, und der Herren Eug. Paschoud und J. Chavannes, Namens eines Initiativkomitees in Vevey, vom 20. Januar 1897, für eine elektrische Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres und von Chardonne nach Châtel-St-Denis wird nicht eingetreten.

**III.** Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher mit dem Tage seiner Bekanntmachung in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Vevey nach Châtel-St-Denis (Kantonsgrenze). (Vom 29. Juni 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.07.1899
Date	
Data	
Seite	79-88
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 829

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.