

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Caux nach Sauderan (eventuell Les Avants).**

(Vom 12. September 1899.)

Tit.

Die Direktion der Eisenbahn Glion-Naye stellte mittelst Eingabe vom 13. Mai 1899 das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn zur Verbindung ihrer Station Caux mit der zu bauenden elektrischen Eisenbahn Montreux-Montbovon bei Sauderan.

Wie wir dem technischen Berichte entnehmen, soll die neue Linie die Station Caux (1052 m. ü. M.) rechts am Stationsgebäude vorbei verlassen, dann der Straße folgen, welche die Station mit der Kantonsstraße verbindet, die letztere à niveau kreuzen und hierauf in einem kleinen Tunnel verschwinden, um den teuern Anlagen, welche sich westlich vom Grand Hôtel de Caux befinden, aus dem Wege zu gehen. Nachher ziehe sie sich den Bergabhängen entlang über wertloses Terrain und überschreite bei km. 4,5 mittelst einer Brücke die Baie von Montreux. Auf Grund der Studien nach der Karte 1 : 25,000 werde der Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon einstweilen im „Sauderan“, bei der thalseitigen Mündung des Verraux-Tunnels, 1065 m. ü. M., in Aussicht genommen.

Die ganze Länge der Bahn betrage 5 Kilometer, die Höhendifferenz zwischen dem tiefsten und dem höchsten Punkt 13 Meter, die mittlere Steigung 3 ‰, der Minimalradius 35 Meter und die Spurweite 1 Meter. Als Betriebskraft solle Elektrizität verwendet

werden, mit oberirdischer Kontaktleitung und Rückleitung durch die Schienen. Zwischenstationen seien keine vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Studien und Bauleitung; Gründungskosten; Bauzins und Verwaltung . . . . .	Fr.	60,000
2. Expropriationen . . . . .	„	50,000
3. Bahnbau:		
a. Unterbau . . . . .	„	225,000
b. Oberbau . . . . .	„	150,000
c. Stationen und mechanische Einrichtungen . . . . .	„	25,000
d. Telegraph und Signale . . . . .	„	6,000
4. Elektrische Leitung . . . . .	„	45,000
5. Rollmaterial . . . . .	„	80,000
6. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	15,000
7. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	„	34,000
	Total	<u>Fr. 690,000</u>

Der Staatsrat des Kantons Waadt erklärt mit Schreiben vom 20. Juni 1899 seine Zustimmung.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. August 1899 statt. Der Vertreter der kantonalen Regierung war zwar verhindert, an denselben teilzunehmen, hatte aber telegraphisch erklärt, daß er mit dem vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurf einverstanden sei.

Anläßlich dieser Verhandlungen modifizierte der Vertreter der Bahngesellschaft Glion-Naye das Konzessionsgesuch dahin, daß als Anschlußpunkt an die Linie Montreux-Montbovon eventuell, d. h. wenn das definitive Tracé dieser Bahn dies als vorteilhafter erscheinen lassen sollte, anstatt Sauderan Les Avants gewählt und daß die Möglichkeit gewahrt werde, die Bahn, anstatt elektrisch, mittelst Dampfes zu betreiben.

Der Konzessionsentwurf giebt uns noch zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

In Artikel 2 wird die Konzessionsdauer, im Einverständnis mit der Konzessionsbewerberin, auf 80 Jahre vom 17. Juni 1890 an, dem Datum der Konzession für die Eisenbahn von Glion nach den Felsen von Naye, festgesetzt.

Da ferner ein Bedürfnis nach Verbindung der Station Caux mit der Linie Montreux-Montbovon nur für die Zeit besteht, während welcher die Bahn Glion-Naye in Betrieb ist, soll in Artikel 13 der Gesellschaft das Recht gewährt werden, während der übrigen Zeit auch den Betrieb der Linie Caux-Sauderan einzustellen.

In Artikel 15 soll die Möglichkeit geboten werden, eine zweite Wagenklasse für die Personenbeförderung einzuführen. Die Gesellschaft Montreux-Montbovon hat ein Gesuch auf gleichlautende Änderung ihrer Konzession ebenfalls eingereicht.

In Artikel 16 wird das Maximum der Taxe für die Personenbeförderung auf 20 Rappen pro Kilometer festgesetzt. Die Konzessionsbewerberin hatte 30, bzw. mindestens 25 Rappen gewünscht, indem sie auf die besonderen Verhältnisse dieser Bahn (hohe Lage; kurze Betriebssaison; hohe Anlagekosten) hinwies. Das Eisenbahndepartement nahm zunächst in den Konzessionsentwurf eine Taxe von 15 Rappen auf, da es der Ansicht war, den besondern Verhältnissen sei durch diesen Ansatz (anstatt 5 Rappen!) genügend Rechnung getragen, um so mehr, als die Bahn beinahe horizontal, mit nur 3 ‰ Steigung, gebaut werden solle. Auf wiederholtes Begehren der Konzessionsbewerberin, welche zuletzt geltend machte, es werde voraussichtlich die Variante mit Anschluß in Les Avants gewählt werden müssen, was ein bedeutend ungünstigeres Längenprofil (bis 45 ‰ Steigung) zur Folge hätte, zog das Eisenbahndepartement die Angelegenheit in Wiedererwägung und kam zu der Überzeugung, es lasse sich höchstens eine Taxe von 20 Rappen rechtfertigen. Wir schließen uns dieser Ansicht an und beantragen Ihnen, auf das Gesuch um weitere Erhöhung der Taxe für die Personenbeförderung nicht einzutreten.

In Artikel 18 entsprechen die Gütertaxen von 7 Rappen für die höchste und 4 Rappen für die niederste Klasse wieder den besondern Verhältnissen der Bahn.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. September 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Caux nach Sauderan  
(eventuell Les Avants).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Direktion der Eisenbahn Glion-Naye vom 13. Mai 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. September 1899,

beschließt:

Der Eisenbahngesellschaft Glion-Naye in Montreux wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Caux nach Sauderan, eventuell Les Avants (Station der Eisenbahn Montreux-Montbovon) 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 17. Juni 1890 an gerechnet, erteilt.

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

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den revidierten 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 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 Dampfes oder 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen erfolgen. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober beschränken.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst nach deren Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Der Bundesrat kann die Einführung einer weitem Wagenklasse gestatten.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 20 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer weitem Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 15 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 Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 7 Rappen, die niedrigste nicht über 4 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 Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe 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 Bundesrat 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. 16 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. 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 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, 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 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 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.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Caux nach Sauderan (eventuell Les Avants). (Vom 12. September 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1899
Date	
Data	
Seite	615-624
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 893

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.