

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Vevey nach Blonay und zum Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon.

(Vom 29. Juni 1899.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 20. März 1899 stellten die Herren Eugen Paschoud und J. Chavannes in Vevey Namens eines Initiativkomitees das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Vevey nach Blonay und Chamby.

Wie dem allgemeinen Bericht zu entnehmen ist, soll die projektierte Bahn Vevey mit der Linie Montreux-Montbovon-Oberland in direkte Verbindung bringen. Sie entspreche einem wirklichen Bedürfnis, da sie außer dem Fremdenverkehr auch dem Verkehr von Blonay und St. Léger mit dem Bezirkshauptort und dem Absatzgebiet für landwirtschaftliche Produkte, Vevey, dienen werde.

Die Länge der ganzen Linie betrage 8,85 km., die Spurweite 1 Meter, die Maximalsteigung 5 ‰ und der Minimalradius 80 Meter. Außer einem Tunnel bei Gilamont und einer eisernen Brücke über die Schlucht der Baye de Clarens seien keine Kunstbauten auszuführen.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Beträge vor:

1. Bahnbau	Fr. 620,000
2. Elektrische Ausrüstung der Bahn	„ 88,000
3. Hochbauten	„ 100,000
4. Signale und Einfriedigungen	„ 17,000
5. Mobiliar und Gerätschaften	„ 30,000
6. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„ 85,000

Total Fr. 940,000

oder Fr. 107,000 per Kilometer. Für Rollmaterial sei kein Betrag ausgesetzt, weil angenommen werde, daß die Eisenbahn Montreux-Montbovon den Betrieb mit ihrem Material übernehmen werde.

Die Betriebseinnahmen werden auf	Fr. 83,600
die Betriebsausgaben auf	„ 57,200

veranschlagt, so daß ein Überschuß von Fr. 26,400 verbleiben würde.

Das Baukapital von Fr. 940,000 soll aufgebracht werden wie folgt:

Stammaktien des Kantons	Fr. 260,000
Prioritätsaktien der Gemeinden und Privaten	„ 250,000
Obligationen à $4\frac{1}{4}$ %	„ 430,000

Total Fr. 940,000

Die Verwendung des Betriebseinnahmenüberschusses sei folgende:

Verzinsung des Obligationenkapitals	Fr. 18,275
Einlage in den Erneuerungsfonds	„ 5,000
Einlage in den Reservefonds	„ 1,000
Vortrag auf neue Rechnung	„ 2,125

Total Fr. 26,400

Der Staatsrat des Kantons Waadt, zur Vernehmlassung eingeladen, erklärte mit Schreiben vom 8. Mai 1899, unter Anfügung je einer Eingabe des Gemeinderates von Châtelard (Montreux) vom 26. April und des Eisenbahnkomitees Montreux-Montbovon vom 27. April 1899, die Gemeindebehörden von Montreux, wie auch die Bahngesellschaft Montreux-Montbovon seien der Ansicht, daß der von den Konzessionsbewerbern in Aussicht genommene Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon bei Chamby zu hoch

gelegen sei und daß dieser Anschluß unterhalb Brent vorgenommen werden sollte, um die Verbindungen zwischen den in der Höhe gelegenen Weilern Montreux' und denjenigen der Umgegend von Vevey zu erleichtern. Da zur Stunde das definitive Bauprojekt der Eisenbahn Montreux-Montbovon noch nicht vorliege, sei es für die kantonale Regierung schwierig, sich über diesen Punkt auszusprechen; indessen empfehle sie das Konzessionsgesuch der Herren Paschoud und Konsorten, aber mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß der Punkt, an welchem der Anschluß der projektierten Linie an die Eisenbahn Montreux-Montbovon stattfinden solle, erst später und zwar womöglich im Einverständnis mit den Interessenten bestimmt werde.

Das Eisenbahndepartement ließ infolgedessen im Konzessionsentwurf den Anschlußpunkt unbestimmt und der Vertreter der Konzessionsbewerber erklärte sich anlässlich der konferenziellen Verhandlungen, welche am 23. dieses Monats stattfanden, mit dieser Fassung einverstanden.

Der Entwurf wurde mit Rücksicht darauf, daß laut Erklärung der Konzessionsbewerber eine Vereinigung der beiden Unternehmungen Vevey-Blonay und Vevey-Châtel-St-Denis wahrscheinlich oder wenigstens nicht ausgeschlossen ist, in Übereinstimmung mit dem Konzessionsentwurf für die letztere Linie gehalten. Dabei mag auffallen, daß diese Anschlußbahn Vevey-Blonay zum Viehtransport verpflichtet werden soll, während die Unternehmung Montreux-Montbovon, welche beide Linien, also auch die Anschlußlinie von Vevey her, betreiben wird, laut ihrer Konzession von der Pflicht zum Viehtransport befreit ist. Die Differenz rührt davon her, daß sich die Inhaber der Konzession Montreux-Montbovon anlässlich einer Verhandlung über eine Fortsetzung ihrer Bahn nach Saanen und Zweisimmen bereit erklärt hatten, ihre Konzession durch Aufnahme von auf den Viehtransport bezüglichen Bestimmungen ergänzen zu lassen; es empfiehlt sich daher, die Konzession für die Anschlußlinie von Vevey gleich von Anfang an dem zukünftigen Wortlaut der Konzession Montreux-Montbovon anzupassen. Sollte sich dann diese Voraussetzung nicht erfüllen, so kann immer wieder eine Änderung der Konzession Vevey-Blonay vorgenommen werden.

Insoweit es sich um die Verbindung der oberhalb Vevey und Montreux gelegenen Ortschaften unter sich und mit den beiden Hauptorten handelt, tritt das vorliegende Projekt in Konkurrenz zu einem Gesuche der Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux, welches dem Bundesrat unterm 30. Juli 1896 einge-

reicht wurde und die Erteilung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Vevey nach Blonay, von Montreux nach Blonay und von Blonay nach Châtel-St-Denis bezweckte. Dieses Gesuch konnte von uns bis heute nicht behandelt werden, weil eine Vereinbarung zwischen der Konzessionsbewerberin und den zuständigen kantonalen beziehungsweise lokalen Behörden betreffend die Straßenbenützung nie stattgefunden hat, beziehungsweise nie vorgelegt wurde. Wie es scheint, wird dieses Projekt nicht weiter verfolgt; indessen halten wir es, da ein formeller Rückzug des Gesuches nie stattgefunden hat, für angezeigt, die Pendenz dadurch zu erledigen, daß die Bundesversammlung ausdrücklich erkläre, nicht auf das Gesuch einzutreten. Dies kann um so eher geschehen, als für die Verbindung von Vevey und Montreux mit Blonay und von Vevey mit Châtel-St-Denis durch das vorliegende Projekt einerseits und durch das ebenfalls zur Konzessionierung empfohlene Projekt Vevey-Châtel-St-Denis der Herren Chollet und Konsorten anderseits in hinreichendem Maße gesorgt werden soll.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten 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 Blonay und zum Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Eug. Paschoud und Jules Chavannes, namens eines Initiativkomitees in Vevey, vom 20. März 1899;
2. einer Eingabe der Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux vom 30. Juli 1896;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Juni 1899,

beschließt:

I. Den Herren Eug. Paschoud und Jules Chavannes, handelnd namens eines Initiativkomitees in Vevey, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Vevey nach Blonay und zum Anschluß an die Linie 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 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 Bahnbauwes, sowie der zum Betriebe der Bahn 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 einleisig 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 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.

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, darf sie solche erst nach der Genehmigung durch den Bundesrat einführen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit 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 die Taxen hierfür 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 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 Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbilletts 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 befragen 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. 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 Bundesgesetze 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^{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 Überschuf der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 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 das Konzessionsgesuch der Elektrizitätsgesellschaft Vevey-Montreux vom 30. Juli 1896 für eine elektrische Straßenbahn von Vevey nach Blonay, von Montreux nach Blonay und von Blonay nach Châtel-St-Denis wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge 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 Blonay und zum Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon. (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	101-111
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 831

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.