

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Kon-
zession einer Drahtseilbahn von Veytaux nach Son-
chaux.

(Vom 11. Oktober 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 3. September 1903 unterbreitete uns ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Gilliéron und Amrein, Bauingenieure in Vevey, Gebrüder Könitzer, Unternehmer in Worb, Johann Könitzer, Bankier in Vevey, Albert Masson in Veytaux, Julius Capré und Th. Anderegg in Chillon, ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Veytaux nach Sonchaux.

Aus dem allgemeinen Bericht geht hervor, daß sich der Sonchauxgipfel als ein Vorsprung von den Rochers de Naye abhebt, mit welchen ihn ein langer, gegen den See hinabfallender Grat verbinde. Kegelförmig, weise er ringsherum bewaldete Abhänge und oben ein mit Hütten besetztes grünes Plateau auf. Von diesem eigentlichen Belvedere aus umfasse die Aussicht den Genfersee fast in seiner ganzen Länge.

Sonchaux liege in einer Höhe von zirka 1200 m. und eigne sich, dank seiner sonnigen, durch hohe Berge geschützten Lage, gleich wie Caux und Les Avants, zu einem Höhenkurort nicht nur für den Sommer, sondern auch für die anderen Jahreszeiten.

Die Gegend von Montreux erhalte jedes Jahr vermehrten Besuch, wie aus dem Verkehr der Linien Territet-Glion und Glion-Naye hervorgehe. Diese Gegend werde um so mehr Anziehungskraft ausüben, je mehr Sehenswürdigkeiten sie darbieten werde. Es unterliege auch keinem Zweifel, daß der Sonchauxgipfel, wenn einmal zugänglich gemacht, sofort unter die Sehenswürdigkeiten der Gegend werde eingereiht werden.

Die Bahn solle nicht ausschließlich den Personenverkehr vermitteln, sondern das Rollmaterial sei auch für den Transport von allerlei Frachtgütern einzurichten. Zu diesem Zwecke sollen die Wagenkasten verlegbar und nach Belieben durch Plattformen für Güterverkehr ersetzbar sein. Die Bahn werde infolgedessen sowohl den Transport von Baumaterialien übernehmen können, als auch von Baumstämmen, die aus der Ausbeutung der oberhalb der Bahn gelegenen Waldungen gewonnen werden. Daraus gehe hervor, daß die Bahn nicht eine bloße Touristenbahn, sondern eine auch den Einheimischen direkt nützende Linie sein werde. Weit davon entfernt, an eine Konkurrenz mit den bestehenden Bahnen zu denken, hoffe sie vielmehr eine willkommene Ergänzung derselben zu sein.

Der ursprüngliche technische Bericht hat einige Änderungen erfahren, indem der untere Teil des Tracés laut Schreiben des Initiativkomitees vom 26. Oktober 1903 geändert wurde. Die technischen Verhältnisse der Bahn sind nunmehr folgende: Der Ausgangspunkt liege in einer Höhe von zirka 395 m. gerade oberhalb der Bundesbahnstation Veytaux-Chillon, sowie oberhalb der Kantonsstraße. Von der unteren Station aus führe die Bahn nach dem Dorfe Veytaux, welches eine Haltstelle in der Höhe von zirka 440 m. bekommen werde. In einer Kurve mit großem Radius wende sich die Bahn nach dem Sonchauxgipfel, wo ihr Endpunkt in einer Höhe von 1200 m. liege.

Die Tracélänge betrage, horizontal gemessen, 1601 m., die Schienenlänge dagegen 1811 m. Die Höhendifferenz von 805 m. zwischen den beiden Endpunkten ergebe eine durchschnittliche Steigung von 50 ‰. Von unten nach oben nehme die Steigung zu, indem sie sich von 24,2 ‰ für die untern Hektometer auf zirka 65 ‰ für die übrige Strecke erhöhe.

Die Bahn habe keinen Wasserlauf von Bedeutung, noch eine Hauptstraße, noch irgendwelche nennenswerte Schwierigkeit zu überwinden. Sie werde lediglich Durchlässe, kleine Brücken und Über- oder Unterführungen zur Kreuzung mit Bächen, Wegen

und Holzriesen aufweisen. Die Spurweite werde 1 Meter betragen.

Der Kostenvoranschlag vom 16. November 1903, der auf dem abgeänderten Tracé vom 26. Oktober 1903 fußt, enthält folgende Posten:

1. Organisations- und Verwaltungskosten, Studien und Bauleitung	Fr. 25,000
2. Bauzinsen, Anleihenskommission etc.	„ 20,000
3. Expropriationen	„ 70,000
4. Unterbau	„ 217,320
5. Oberbau	„ 90,550
6. Hochbau	„ 80,000
7. Maschinelle Traktionseinrichtungen	„ 50,000
8. Einfriedigungen und Signale	„ 5,000
9. Kabel	„ 18,500
10. Wagen	„ 35,000
11. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„ 38,630
Total	Fr. 650,000

d. h. pro Bahnkilometer Fr. 358,900.

Gestützt auf die von ihr vorgeschlagenen und in den Konzessionsentwurf aufgenommenen Taxansätze glaubt die Unternehmung auf eine jährliche Einnahme von Fr. 66,000 zählen zu dürfen. Andererseits berechnet sie für Betriebskosten Fr. 25,000, für Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds Fr. 8000, insgesamt Fr. 33,000 Ausgaben, so daß weitere Fr. 33,000 zur Verzinsung des Kapitals verbleiben würden.

Unter einigen Vorbehalten hat sich die Regierung des Kantons Waadt, in ihrer Vernehmlassung vom 22. April 1904, für die Erteilung der Konzession ausgesprochen.

In der Konferenz, die vorschriftsmäßig am 4. Juli 1904 in Bern stattfand, wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Konzessionsentwurf allseitig angenommen. Dabei erklärten sich die Vertreter des Initiativkomitees mit den Vorbehalten der waadtländischen Regierung einverstanden.

Zu besonderen Bemerkungen gibt uns das Konzessionsgesuch keinen Anlaß. Wir erlauben uns, Ihnen die Erteilung der Konzession gemäß nachfolgendem Beschlußentwurf zu empfehlen.

Gerne benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Oktober 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:.

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Veytaux nach Sonchaux.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Gilliéron und Amrein, Bauingenieure in Vevey, und Mithaften, vom 3. September 1903
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Oktober 1904,

beschließt:

Den Herren Gilliéron und Amrein, Bauingenieure in Vevey, Gebrüder Könitzer, Unternehmer in Worb, Johann Könitzer, Bankier in Vevey, Albert Masson in Veytaux, Julius Capré in Chillon und Th. Anderegg, Hotelier in Chillon, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Veytaux nach Sonchaux 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, 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 Betrieb 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig 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 eidgenössischen Beamten, 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.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zwölfmal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

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

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

- für die Bergfahrt Fr. 2. 50,
- für die Talfahrt Fr. 1. 50,
- für Hin- und Rückfahrt Fr. 3.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrate aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens Fr. 3 per 100 Kilogramm und für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisenden-gepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Für die Beförderung von Gütern kann eine Taxe von höchstens Fr. 1. 50 per 100 Kilogramm und für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) bezogen werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 21. Für die Zwischenstationen sind die Personen-, Gepäck- und Gütertaxen nach den Streckenlängen zu berechnen.

Art. 22. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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.

Art. 23. Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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. 28. Für die Ausübung 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. Januar 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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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. 29. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Veytaux nach Sonchaux. (Vom 11. Oktober 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.10.1904
Date	
Data	
Seite	11-21
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 141

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.