

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Blonay nach den Pleiaden.

(Vom 29. März 1904.)

Tit.

Die Compagnie des chemins de fer électriques veveysans hat uns unterm 9. November v. J. ein Konzessionsgesuch für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Blonay auf den Gipfel der Pleiaden unterbreitet.

Aus dem von der Gesellschaft vorgelegten allgemeinen Bericht geht hervor, daß die Linie ihren Ausgangspunkt bei der Station Blonay der Linie Vevey-Chamby hat (623 M. ü. M.). Die Linie wende sich gegen Norden bis zu der Stelle, welche Vers-chez-Bonjour“ genannt werde. Vermittelst einer Kurve biege sie stark nach rechts ab, traversiere die Wälder und gelange in die Wiesen und Weiden. Hierauf erklimme sie, dem Ostabhang des Berges folgend, die letzten Hänge der Pleiaden und endige bei Quote 1361 m. Die Länge des Trace betrage 4,700 km. Auf ihrem Verlaufe bediene die Linie die „Chevalleyres“, eine bekannte Sommerstation. Die prächtige Aussicht, die man vom Gipfel der Pleiaden und vom Trace der Linie genieße, werde nicht verfehlen, eine Menge Touristen von den Ufern des Leman herbeizuführen. Die Linie Vevey-Chamby der chemins de fer électriques veveysans setze dieselben schon jetzt in Verbindung mit Blonay, dem Ausgangspunkt der zukünftigen Linie.

Der technische Bericht sieht eine Maximalsteigung von 20 % und einen Minimalradius von 80 Metern vor. Die Linie weise keine wichtige Kunstbaute auf; einige kleine Brücken für das Herunterlassen des Holzes und gewölbte Durchlässe für den Abfluß der Gewässer seien die einzigen Kunstbauten. Die Zahn-

stange habe doppelte Lamellen nach dem System Abt; die Spurweite betrage einen Meter. Alle Verbindungspunkte der Geleise seien mit doppelter elektrischer Verlaschung versehen. Die elektrische Energie werde durch die Transformatorstation Vevey geliefert, welche jetzt schon die Linien der chemins de fer électriques veveysans speise. Das Rollmaterial bestehe aus zwei Personenwagen, deren Vorderteil die elektrische Lokomotive bilde. Diese nach dem Durchgangssystem konstruierten Wagen bieten Platz für 50 Personen.

Es gebe nur eine Zwischenstation, nämlich „Chevalleyres“, welche 1,225 km. von Blonay entfernt liege. Dem Charakter der Bahn entsprechend werde der Betrieb auf die schöne Jahreszeit beschränkt.

Der Kostenvoranschlag für die Erstellung der Linie sieht folgende Posten vor:

A. Bahnbau:		
Expropriation	Fr.	35,000
Unterbau à Fr. 35,000 per km.	„	165,000
Kleine Brücken und Aquadukte	„	5,500
Oberbau	„	175,000
Drei Ausweichgeleise	„	4,500
Geleiselegung	„	15,000
		<hr/>
	Fr.	400,000
B. Elektrische Ausrüstung der Linie	„	64,500
C. Hochbauten	„	40,500
D. Signale	„	2,000
E. Rollmaterial	„	90,000
F. Mobiliar und Gerätschaften	„	3,000
G. Kosten für Studien und Bauleitung	Fr.	30,000
Gerichts- und andere Kosten	„	4,250
Obligationenkapitalzins während des Baues	„	15,750
		<hr/>
	„	50,000
Totalkostenvoranschlag		Fr. 650,000

Dieses Kapital wurde gebildet wie folgt:

Aktien	Fr.	300,000
Obligationen à 4 $\frac{1}{4}$ %	„	350,000

Indem sich die Konzessionsbewerberin für die Ertragsrechnung auf die Resultate ähnlicher Bahnen stützt, erhält sie folgende Ansätze:

Jährliche Betriebseinnahmen	Fr. 55,000
nämlich per Kilometer Fr. 11,700.	
Jährliche Betriebsausgaben	„ 25,000
nämlich per Kilometer Fr. 5300,	
was einen Betriebsüberschuß von	„ 30,000
ergebe.	

Derselbe würde folgendermaßen verteilt:

Zinsen à 3% für das Aktienkapital	Fr. 9,000
Zinsen à 4 ¹ / ₄ % für das Obligationenkapital	„ 15,750
Einlage in den Erneuerungsfonds	„ 3,000
Einlage in den statutarischen Reservefonds	„ 1,000
Auf neue Rechnung	„ 1,250
	<hr/>
	Fr. 30,000

Dieses ziemlich günstige Resultat kann nach Ansicht der Konzessionsbewerberin noch verbessert werden infolge zahlreicher Bauten, die längs der Linie und auf den Pleiaden erstellt werden sollen.

In seiner Vernehmlassung vom 19. Januar 1904 empfiehlt der Staatsrat des Kantons Waadt die Erteilung der Konzession. Einige von dieser Behörde gemachte Vorbehalte können ohne Inkonvenienzen nach Erteilung der Konzession erledigt werden.

Da der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf allgemeine Zustimmung fand, haben die Interessenten auf Anregung der Compagnie des chemins de fer électriques veveysans auf konferenzielle Verhandlungen verzichtet. Dem Konzessionsgesuche steht unsererseits nichts entgegen. Wir empfehlen Ihnen daher die Erteilung der Konzession und ersuchen Sie, den nachstehenden Beschlußentwurf zu genehmigen.

Wir benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. März 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Blonay
nach den Pleiaden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Compagnie des chemins de fer électriques veveysans, vom 9. November 1903;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. März 1904,

beschließt:

Der Compagnie des chemins de fer électriques veveysans in Vevey wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Blonay nach den Pleiaden 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 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 Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen Vorlagen nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 24 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 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 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 des Konzessionärs, 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. Der Betrieb der Bahn ist auf die Zeit vom 15. April bis 15. Oktober beschränkt.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Sie ist nicht gehalten, Vieh oder Güter zu befördern. Der Bundesrat kann indessen bei Bedürfnis die Einführung der Beförderung von Stückgütern verlangen; in diesem Falle setzt er die Taxen und die Transportbedingungen fest.

Art. 15. 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. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß. Derselbe kann auch die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben und zwar auf Sitzplätzen befördert werden können.

Art. 17. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Maximaltaxe von 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse, wird der Bundesrat die Maximaltaxe hierfür festsetzen.

Für Kinder unter 4 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.

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

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

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck darf eine Taxe von höchstens 40 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. 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. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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 Bundesrat und dem Konzessionär 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. 24. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25. 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 Bund 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 Rückkaufsumme 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.

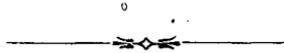
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- 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. 26. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 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. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Mai 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Blonay nach den Pleiaden. (Vom 29. März 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.03.1904
Date	
Data	
Seite	342-351
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 908

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.