

2686

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Bahn von Aigle nach Leysin.

(Vom 26. Mai 1931.)

Herr Präsident !

Hochgeehrte Herren !

Die Compagnie du chemin de fer Aigle-Leysin beabsichtigt, für die Personenbeförderung die zweite Wagenklasse und im Güterverkehr die Eilgutbeförderung einzuführen und hat am 20. Februar 1929/18. November 1930 ein bezügliches Konzessionsänderungsgesuch eingereicht. Die Konzession dieser Bahn schreibt nämlich nur eine Wagenklasse für den Personentransport vor und enthält keine Bestimmung über Eilgutbeförderung. Die Bahngesellschaft begründet ihr Gesuch wie folgt:

In den ersten Jahren liess sich mit einer Wagenklasse (III. Klasse) auskommen; wegen der besondern Art der Bahnbenützer (Leidende oder Schwächliche) zeigte sich jedoch bald das Bedürfnis nach mehr Bequemlichkeit. Das Post- und Eisenbahndepartement bewilligte zunächst, erstmals im Jahre 1901 und dann 1911, die Einrichtung von Spezialabteilen mit gepolsterten Sitzen in zwei Wagen, in den Tarifen als «compartiments de luxe» bezeichnet. Heute genügen diese Wagen den Anforderungen des stetig zunehmenden Verkehrs nicht mehr.

Da ferner die Bahn einen Kurort bedient, der seinen ganzen Bedarf durch Zufuhr von auswärts decken muss, ist ein möglichst rascher Antransport gewisser Waren wichtig. Die Befriedigung der Bedürfnisse der Bevölkerung erleichtert es der Bahn auch, der Automobilkonkurrenz wirksam zu begegnen.

Bei der Prüfung der Eingabe, die eine Änderung der Konzession erheischt, erachtete es das Post- und Eisenbahndepartement als angezeigt, gleichzeitig einige überholte oder unzureichend gewordene Bestimmungen der aus dem Jahre 1892 stammenden Konzession abzuändern. Im Benehmen mit der Bahngesellschaft und dem Baudepartement des Kantons Waadt wurde daher eine neue Konzession ausgearbeitet. Darin wurde in erster Linie dem Begehren um Einrichtung einer zweiten Wagenklasse (*Art. 14*) sowie eines Eilgutdienstes (*Art. 17, Abs. 4*) Rechnung getragen, da uns die von der Bahngesellschaft vorgebrachten Gründe als gerechtfertigt erscheinen. Die neue Konzession enthält ferner folgende Änderungen an den geltenden Bestimmungen:

In *Ziff. I* (Eingang) wird die Konzession der bestehenden Gesellschaft, statt den ursprünglichen Bewerbern H.F. Chessex und Barraud (zuhanden einer zu gründenden Gesellschaft) erteilt. *Art. 2* erklärt die Bahn als Nebenbahn im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899. Die *Art. 5 (Abs. 2), 11, 21 und 22* haben eine mit den neuern Konzessionen übereinstimmende Fassung erhalten. Die *Art. 3, 12 (Abs. 1), 16 und 19* haben einige redaktionelle Änderungen erfahren. Um sämtliche Konzessionsbestimmungen den jetzigen Verhältnissen anzupassen, sind die den Bau der Bahn betreffenden Artikel weggelassen und die *Art. 7, 13 und 23* entsprechend geändert worden. Die *Taxen* sind im Benehmen mit der Bahngesellschaft festgesetzt worden (*Art. 15, Abs. 1 und 6 und Art. 17*).

Die gegenwärtige Konzession sieht die Betriebseinstellung vom 1. Dezember bis 31. März vor. Die Gesellschaft hat aber seit den ersten Jahren einen Winterbetrieb eingerichtet und wäre daher bereit, auf jene Bestimmung zu verzichten; nur möchte sie sich in diesem Fall die Möglichkeit vorbehalten, den Winterfahrplan zu ändern oder gewisse Züge ausfallen zu lassen, wenn sich die Betriebsverhältnisse zu schwierig oder wegen starken Schneefalles oder grosser Kälte sogar gefährlich gestalten würden. Wir halten dafür, dass diesem Begehren ebenfalls entsprochen werden sollte, und zwar nach Massgabe des neuen *Abs. 2 des Art. 12*, der die Änderung des Winterfahrplanes, namentlich den Ausfall gewisser Züge am Morgen oder Abend zulässt, wenn die Witterungsverhältnisse es erheischen. Die Bahngesellschaft wurde aber darauf aufmerksam gemacht, dass eine solche Ermächtigung sie keineswegs von der Verpflichtung entbinde, den Fahrplan jederzeit, soweit möglich, einzuhalten und sich nach den Bestimmungen über Betriebsunterbrechungen zu richten (*Art. 18 der Verordnung vom 22. Juni 1923 betreffend die Aufstellung der Fahrpläne*).

Der Staatsrat des Kantons Waadt hat dieser neuen Konzession mit Vernehmlassung vom 16. März 1931 zugestimmt.

Wir beantragen Ihnen, den nachfolgenden Beschlussesentwurf zu genehmigen und benützen diesen Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. Mai 1931.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Häberlin.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Bahn von Aigle nach Leysin.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Eingabe der Compagnie du chemin de fer Aigle-Leysin vom 20. Februar 1929/18. November 1930;

einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Mai 1931,

beschliesst:

I.

Der Compagnie du chemin de fer Aigle-Leysin wird für den Betrieb einer elektrischen Bahn (teilweise Strassenbahn) von Aigle Bahnhof SBB bis Leysin, mit Abzweigung nach dem Grand Hôtel Aigle, unter den nachstehenden Bedingungen eine neue Konzession erteilt.

Gleichzeitig wird die Konzession der Aigle-Leysin-Bahn vom 24. Juni 1892 (EAS 12, 63) samt Abänderung vom 26. März 1900 (EAS 16, 42) aufgehoben.

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

Art. 3.

Die Konzession erlischt am 31. Dezember 1972.

Art. 4.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Aigle.

Art. 5.

Die Mehrheit der Mitglieder der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern bestehen, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6.

Die Ausführung von Bauten sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, die vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, nachträglich Änderungen der von ihm genehmigten Pläne zu verlangen, wenn er es im Interesse der Betriebssicherheit für notwendig erachtet.

Art. 7.

Die Bahn ist mit Ausnahme der doppelspurigen Strecke Leysin-Village-Leysin-Feydey eingleisig, mit einem Meter Spurweite erstellt, und wird elektrisch betrieben. Wo die Steigungsverhältnisse es erfordern, besteht Zahnradbetrieb.

Art. 8.

In bezug auf die Benützung öffentlicher Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gilt der Beschluss des Grossen Rates des Kantons Waadt vom 12. Mai 1892, soweit dessen Bestimmungen mit der gegenwärtigen Konzession und mit der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 9.

Gegenstände von wissenschaftlicher Bedeutung, die durch Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10.

Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung der Bahnanlage und des Bahnbetriebes obliegt, ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchungen nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder An-

gestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben zu begründeten Klagen Anlass geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12.

Es sollen täglich mindestens 4 Personenzüge in jeder Richtung von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen geführt werden.

Die Gesellschaft kann im Winter, wenn die Witterungsverhältnisse es erheischen, den Fahrplan abändern und einzelne Züge am Morgen oder Abend ausfallen lassen.

Auf der Strecke Aigle (Bahnhof SBB)-Grand Hôtel Aigle ist es der Gesellschaft freigestellt, die Betriebszeit und die Zahl der täglichen Kurse festzusetzen. Alle bezüglichen Entwürfe, soweit es sich um fahrplanmässige Kurse handelt, unterliegen vor Ausführung der Genehmigung durch das Post- und Eisenbahndepartement.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 13.

Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet,

- a. lebende Tiere und
- b. auf der Strecke Aigle (Bahnhof SBB)-Grand Hôtel Aigle Güter zu befördern.

Art. 14.

Für die Personenbeförderung sind auf der Strecke Aigle (Bahnhof SBB)-Leysin zwei und auf der Tramstrecke Aigle (Bahnhof SBB)-Grand Hôtel Aigle nur eine Wagenklasse zu führen. Der Bundesrat kann Ausnahmen von dieser Regel gestatten.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass die Züge mit Personenbeförderung eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Sitzplätze enthalten.

Art. 15.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für die Beförderung von Personen folgende Maximaltaxen zu erheben:

- a. für die Strecke auf Strassengebiet:

in der	II. Kl.	50 Rp.	}	per Bahnkilometer
" "	III. Kl.	25 "		
- b. für die Zahnradstrecke:

in der	II. Kl.	240 Rp.	}	per Bahnkilometer
" "	III. Kl.	120 "		

Kinder unter vier Jahren sind frei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Hin- und Rückfahrt eine Ermässigung von wenigstens 20 % der gewöhnlichen Taxe zu gewähren. Auf der als Strassenbahn betriebenen Strecke Aigle (Bahnhof SBB)-Grand Hôtel Aigle ist die Gesellschaft nicht verpflichtet, Rückfahrkarten auszugeben.

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

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Handgepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck kann eine Taxe von höchstens 100 Rappen für 100 Kilogramm und den Kilometer bezogen werden.

Art. 16.

Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 17.

Für die Beförderung von Gütern kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen für 100 Kilogramm und den Kilometer erhoben werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 kg oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Ermässigung.

Für landwirtschaftliche Erzeugnisse und für Holz, Kohle, Steine werden die Taxen um 25 % ermässigt.

Die Eilguttaxe kann um 100 % der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Die Minimaltransporttaxe für Gepäck oder für Stückgüter wird durch den Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

Die in den vorstehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beslagern nur den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsplätze abzuliefern und vom Empfänger 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 besonderem Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 19.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. Gütersendungen unter 20 Kilogramm gelten

für volle 20 Kilogramm und Gepäcksendungen unter 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 20.

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

Art. 21.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Über das Mass der Herabsetzung entscheidet der Bundesrat.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 22.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. für die Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 23.

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 je auf den 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. 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 keine Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds 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 1945 rechtskräftig wird, den 22½fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen, sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und dem Ablauf der Konzession erfolgt, den 20fachen Wert des obenbeschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 24.

Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 23 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am ... in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Bahn von Aigle nach Leysin. (Vom 26. Mai 1931.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1931
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2686
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.05.1931
Date	
Data	
Seite	649-656
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 358

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.