

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars.

(Vom 11. Oktober 1897.)

Tit.

Mitteltst Eingabe vom 27. April 1897 reichten die Herren Karl Collet, Konstrukteur in Aigle, Eugen Petter, Weinhändler, und Felix Kalbfuß, Architekt, letztere in Ollon, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars.

Im allgemeinen Berichte wird ausgeführt, die projektierte Linie werde von großem Vorteil sein für den Fremdenverkehr, der alljährlich eine Menge Touristen und Erholungsuchende nach den Höhenkurorten von Chesières, Villars etc. führe, sowie für eine Verbilligung der Kosten des Personen- und Gütertransportes von der Station Aigle der Jura-Simplon-Bahn nach Villars, indem die Bahn direkt das große und bedeutende Dorf Ollon und die Gemeinden Huëmoz und Chesières, sodann indirekt die Ortschaften St. Triphon, Villy, Autagnes, Glutières, Forchex und Pallueyres bediene. Namentlich empfinde man je länger desto empfindlicher den schweren Fehler, der seiner Zeit bei Anlage der Jura-Simplon-Linie dadurch begangen wurde, daß man diese auf eine beträchtliche Distanz von dem großen Dorfe Ollon entfernt hielt.

Das Tracé beginne bei der Station Aigle der Jura-Simplon-Bahn und ziehe sich zunächst durch die Bahnhofstraße nach Aigle und von hier, der Kantonsstraße folgend, über Ollon, Huëmoz und

Chesières nach Villars. Die Strecke Aigle-Ollon sei 4500 Meter, die Strecke Ollon-Villars 10,000 Meter lang. Für jene betrage die Maximalsteigung 68 ‰, für diese 112 ‰, die mittlere Steigung 60 ‰. Die Bahn überwinde eine Höhendifferenz von 867 Metern. Als Minimalradius seien 15 Meter angenommen. Die Spurweite betrage 1 Meter; es sollen Vignolschienen auf eisernen Schwellen zur Verwendung gelangen.

Als Rollmaterial seien Automobilwagen mit elektrischen Motoren in Aussicht genommen. Die Zuleitung der Elektrizität finde mittelst eines oberirdischen Kontaktdrahtes, die Rückleitung durch die Schienen statt. Anhängewagen sollen einzig auf der Strecke Aigle-Ollon verwendet werden. Für den Güterdienst seien besondere Automobile vorgesehen. Die Betriebskraft werde durch eine benachbarte Anlage geliefert.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Ansätze vor:

I. Vorstudien . . . . .	Fr.	25,000
II. Straßenkorrektur . . . . .	„	50,000
III. Erstellung der Bahn . . . . .	„	348,000
IV. Kraftstation und Depots . . . . .	„	101,000
V. Station Villars . . . . .	„	1,200
VI. Kraftübertragungs- und Kontaktleitungen . . . . .	„	131,000
VII. Rollmaterial . . . . .	„	122,000
VIII. Reservegegenstände . . . . .	„	10,000
IX. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	„	41,800

Total Fr. 830,000

oder rund Fr. 57,240 per Kilometer.

Eine Rentabilitätsrechnung wurde nicht aufgestellt.

Der Staatsrat des Kantons Waadt erklärte mittelst Zuschrift vom 8. Juni 1897, daß er gegen das Konzessionsgesuch nichts einzuwenden habe und übermittelte dem Eisenbahndepartement unterm 24. September abhin die auf die Straßenbenützung bezüglichen kantonalen Akten, aus welchen sich die abschließliche Erledigung dieser Frage ergab. Da die Konzessionsbewerber auf möglichst rasche Behandlung des Gesuches drangen, ordnete das Eisenbahndepartement die konferenziellen Verhandlungen auf den 8. dieses Monats an. Dieselben führten zur einhelligen Annahme des nachstehenden Entwurfes, welcher im großen und ganzen mit den übrigen Konzessionsentwürfen für waadtländische Straßenbahnen, speciell für die Linie Bex-Gryon-Villars, übereinstimmt.

In Artikel 2 ist indessen die Dauer der Konzession nicht auf 80, sondern nur auf 25 Jahre bestimmt, weil die Gemeinde Aigle die Benützung der Straße auf ihrem Gebiet laut Übereinkommen

mit den Konzessionsbewerbern nur auf diesen kurzen Zeitraum gestattet. Wir betrachten es als selbstverständlich, daß, sobald die Gemeinde Aigle diese Frist erstrecken würde, einem Gesuche der Konzessionäre um Verlängerung der in Art. 2 angesetzten Konzessionsdauer von seiten der Bundesbehörden im Rahmen der üblichen Bestimmungen entsprochen würde.

In den Artikeln 17 und 19 sind die Taxen etwas niedriger gehalten als in der Konzession Bex-Villars.

Im übrigen giebt uns der Entwurf zu keinen Bemerkungen Anlaß, weshalb wir Ihnen denselben zur Annahme empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. Oktober 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

  


(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren C. Collet, Eug. Petter und F. Kalbfuß in Ollon vom 27. April 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Oktober 1897,

beschließt:

Den Herren C. Collet, Eug. Petter und F. Kalbfuß in Ollon wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars 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 25 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 vorschrifts-

mäßigen 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 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 einleisig erstellt und durch 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 Gesellschaft ist berechtigt, den Betrieb auf der Strecke Ollon-Villars während des Winters einzustellen.

Indessen bleibt dem Bundesrate das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine Ausdehnung des Betriebes zu verlangen.

Auf alle Fälle ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrates während der Einstellung des Betriebes auf eigene Kosten und im Einverständnis mit der Postverwaltung Einrichtungen für den regelmäßigen Transport der Reisenden, des Gepäcks und der Postsendungen zu treffen.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 16. Für die Personenbeförderung werden Wagen mit nur einer Klasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

Art. 17. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für den Fall der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat hierfür die Taxen 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 in beiden Wagenklassen zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks 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 Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 18. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer und kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 19. 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 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. 20. 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. 21. 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. 22. Die in den Art. 17 und 19 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. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 26. 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. 27. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Straßenbahn gelten die Bestimmungen der zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten des Kantons Waadt und den Konzessionsbewerbern am 8. September 1897 abgeschlossenen, durch Beschluß des Großen Rates vom 14. September 1897 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Übereinkunft zwischen den Gemeinden Aigle und Ollon und den genannten Bewerbern vom 24. März und 1. September 1897, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 28. 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 auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, 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 daheriges Recht, 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 mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars. (Vom 11. Oktober 1897.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.10.1897
Date	
Data	
Seite	435-444
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 039

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.