

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres.

(Vom 19. April 1898.)

---

Tit.

Ein Initiativkomitee in Vevey, dessen Präsident Herr Eugen Paschoud ist, reichte mit Schreiben vom 18. September 1897 das Gesuch um Konzession einer Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres ein. Als Zweck der projektierten Linie wurde bezeichnet, die Gegend von Vevey und Montreux mit den Bahnlinien Lausanne-Freiburg-Bern und durch das Broyethal besser zu verbinden und für die Reisenden und die Güter vom Simplon her nach der Centralschweiz und umgekehrt den weiten Umweg Vevey-Lausanne-Chexbres entbehrlich zu machen.

Wie dem technischen Bericht zu entnehmen ist, würde die Bahn ihren Anfang in der Station Vevey der Jura-Simplon-Bahn nehmen, die Straße Vevey-Châtel St. Denis à niveau überschreiten und sich dann rechts abbiegend längs dem Bergabhang nach dem Dorfe Chexbres ziehen, wo eine Station errichtet würde. Bei Burignon, ungefähr 490 Meter ü. M., solle eine Haltstelle geschaffen werden, welche St. Saphorin bedienen und eventuell zur Mitbenützung durch eine Linie Vevey-Chardonne-Châtel St. Denis sich eignen würde.

Vom Dorfe Chexbres weg beschreibe die Bahn einen Bogen, überschreite den Foretaybach bei der Mühle und steige auf dem rechten Ufer desselben bis zur jetzigen Station Chexbres der Jura-Simplon-Bahn.

Für den Oberbau seien dieselben Materialien in Aussicht genommen, wie die Jura-Simplon-Bahn sie verwende. Die Spurweite sei die normale.

Das Längenprofil zeigt eine Maximalsteigung von 37 ‰ und einen Minimalradius von 260 Metern.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

A. Organisation und Verwaltung . . . . .	Fr.	30,000
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	40,000
C. Expropriationen . . . . .	„	600,000
D. Bahnbau:		
a. Unterbau und Zufahrten	Fr.	1,000,000
b. Oberbau (inklusive Beschotterung) . . . . .	„	250,000
c. Station Chexbres und Haltstelle . . . . .	„	80,000
		„ 1,330,000
E. Unvorhergesehenes . . . . .	„	200,000
	Total	Fr. 2,200,000

Für Rollmaterial wird kein Posten ausgesetzt, in der Annahme, daß die Jura-Simplon-Bahn den Betrieb übernehmen und mit ihrem Material besorgen werde.

Die Einnahmen werden folgendermaßen veranschlagt:

50,000 Reisende in der einen oder andern Richtung, à 70 Rp. . . . .	Fr.	35,000
70,000 Tonnen Güter à Fr. 1. 50 . . . . .	„	105,000
Eilgüter, Gepäck, Tiere und Verschiedenes . . . . .	„	20,000
	Total	Fr. 160,000

Denselben würden Ausgaben von 3 Fr. pro Zugskilometer, d. h. für 30,000 Zugskilometer . . . . . „ 90,000 gegenüberstehen, so daß ein Einnahmenüberschuß von Fr. 70,000 sich ergeben würde.

Diese Berechnungen, wird im Bericht gesagt, seien auf der Annahme gegründet, daß der Betrieb mittelst gewöhnlicher Dampflokotiven erfolge. Die Konzessionsbewerber behalten sich aber vor, elektrischen Betrieb einzurichten, falls sich derselbe billiger stellen sollte.

Der Staatsrat des Kantons Waadt, welcher vorschriftsgemäß zur Vernehmlassung eingeladen wurde, sprach sich mit Schreiben

vom 17. Dezember 1897 in empfehlendem Sinne aus, indem er lediglich zwei Vorbehalte machte bezüglich der Lage der Station Chexbres und bezüglich der Bedienung des Dorfes Corseaux durch eine Haltstelle. Diese Punkte werden aber erst bei Anlaß der Genehmigung der definitiven Baupläne zu entscheiden sein.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 6. April 1898 statt und führten zur Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes. Derselbe enthält sozusagen durchweg die für Normalbahnen gebräuchlichen Bestimmungen und daher auch in Art. 15, 17 und 18 die entsprechenden Taxansätze. Um aber den ausnahmsweisen Steigungsverhältnissen Rechnung zu tragen, wurde Artikel 18<sup>a</sup> eingeschoben, welcher den Bundesrat ermächtigt, eine Erhöhung der Taxen in gleichem Maße zu gestatten, wie dies in analogen Fällen (wir erinnern nur an die Konzessionen Saignelégier-Glovelier, St. Gallen-Romanshorn u. a.) vorgesehen wurde.

Die Konzessionsbewerber hatten beantragt, außer den in Art. 26 niedergelegten Bestimmungen über den Rückkauf in einem weitem Artikel dem Bunde noch das Recht einzuräumen, die Linie Vevey-Chexbres gleichzeitig mit dem Netze der Jura-Simplon-Bahn zurückzukaufen, in welchem Falle derselbe Preis, pro Kilometer berechnet, zu bezahlen wäre, wie für den normalspurigen Teil des J.-S.-Netzes, immerhin in der Meinung, daß die Rückkaufssumme mindestens den Betrag des Obligationenkapitals und der Aktiven I. Ranges decken sollte.

Gemäß Beilage XI zur Botschaft betreffend den Rückkauf vom 25. März 1897 würde die Rückkaufsentschädigung für 1 Kilometer der Jura-Simplon-Bahn ungefähr auf Fr. 306,547 zu stehen kommen, während das für die 7 Kilometer lange Linie Vevey-Chexbres in Aussicht genommene Anlagekapital von Fr. 2,200,000 einen Betrag von ungefähr Fr. 313,333 pro Kilometer ergeben würde. Die Offerte der Konzessionsbewerber schien also für den Bund günstig zu sein. Trotzdem glaubte das Eisenbahndepartement, die Aufnahme der erwähnten Bestimmung in den Konzessionsentwurf ablehnen zu sollen, um nicht einen Präzedenzfall zu schaffen, welcher spätere Konzessionsbewerber veranlassen könnte, ähnliche oder andere Begehren bezüglich der Rückkaufsbestimmungen aufzustellen. Das Interesse des Bundes verlangt aber in erster Linie, daß die Eisenbahnkonzessionen möglichst gleichlautende, einheitliche Rückkaufsbestimmungen enthalten, von welchen nicht ohne Not abgewichen werden sollte.

Wir schließen uns dieser Ansicht an, haben aber immerhin von der Offerte der Herren Paschoud und Konsorten Vormerk ge-

nommen, in dem Sinne, daß Verhandlungen über einen Rückkauf auf Grund jener Offerte stattfinden können, sobald die Linie Vevey-Chexbres in Betrieb gesetzt werden und sich ihre Erwerbung für den Bund als Besitzer des Jura-Simplon-Bahnnetzes als wünschbar erweisen sollte.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. April 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruffy.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

  


(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Vevey nach der Station  
Chexbres.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres vom 10. September 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. April 1898,

beschließt:

Den Herren Eugène Paschoud, Emile Gaudard, Jules Chavannes, Jules Aubert, Albert Cuénod, Francis Pernoux, Auguste Mayor, Gustave Michel und Victor Chaudet, sämtliche in Vevey, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres 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. 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 normalspurig erstellt.

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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen Wagenklassen 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 5 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 wird nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe ausgeben.

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 16 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 Fr. 1000 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 25 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. 18 a. Soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, ist der Bundesrat ermächtigt, eine Erhöhung obiger Taxen im Sinne der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, vom 11. September 1873, zu gestatten.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft ver-

pflichtet, 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 soberechneten 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 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. 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 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 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 $\frac{1}{2}$ 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 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. 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.

Art. 28. 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 Eisenbahn von Vevey nach der Station Chexbres. (Vom 19. April 1898.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.04.1898
Date	
Data	
Seite	16-26
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 292

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.