

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Stalden nach Saas-Fee.

(Vom 18. Juni 1906.)

Tit.

I.

Mitteltst Eingabe vom 1. März 1905 unterbreitete Herr Othmar Kluser, Advokat in Brig dem Eisenbahndepartement das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Stalden nach Saas-Fee.

Indem sich der Konzessionsbewerber auf die mit dem Konzessionsgesuche eingereichten Pläne und den technischen Bericht beruft, führt er im allgemeinen Berichte an, dass die Bahn bei der Station Stalden der Visp-Zermattbahn ihren Anfang nehme, als Zahnrad- und Adhäsionsbahn bis Saas-Grund, und von dort als Seilbahn bis zur Höhe von Saas-Fee geführt werde.

Es sei dem Konzessionsbewerber wohl bekannt, dass den Herren Ch. Masson & Cie., Banquiers in Lausanne, bereits eine Konzession für eine Bahn Stalden-Saas-Fee durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 866) erteilt worden sei.

Dieses Projekt sei bis jetzt nicht finanziert worden. Die im Konzessionsgesuche der Herren Masson & Cie. aufgeführten Tatsachen, dass der bedeutende Fremdenverkehr von Saas-Fee, der Durchgangs-Touristenverkehr in der Richtung Saas-Grund-Monte-Moro und die lokalen Interessen des Tales selbst, den Bau einer Bahn rechtfertigen, seien heute noch in bedeutend vermehrtem Masse vorhanden. Die Hotels Saas-Fee bieten den Fremden heute zirka 600 Betten, die in der Haute-Saison öfters nicht genügen. Die Eröffnung der Simplonbahn bringe noch einen vermehrten Fremdenstrom.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Die Bahn Stalden-Saas-Fee bestehe aus zwei Sektionen. Die erste Sektion umfasse die Strecke Stalden-Saas-Grund, und es sei nach dem System und den Normalien der Visp-Zermattbahn, eine gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn mit Dampftrieb geplant. Die zweite Sektion Saas-Grund-Saas-Fee sei eine elektrische Seilbahn, welche im Bahnhof Saas-Grund direkt an die erste Sektion anschliesse, und nach der sogenannten Wildi, einem Kilometer nordöstlich von Saas-Fee und auf gleiche Höhe wie dieses führe. Beide Sektionen seien meterspurig. Die erste Sektion beginne im Bahnhof Stalden der Visp-Zermattbahn, 802 Meter über Meer und ende im Bahnhof Saas-Grund 1555 Meter über Meer. Sie überwinde auf eine horizontale Länge von 13,900 m. einen Höhenunterschied von 753 m. Hievon seien 9325 m. Adhäsionsbahn mit 60 ‰ grösster Steigung und mit einem Minimalradius von 50 m., und 4575 m. Zahnradbahn mit 120 ‰ grösster Steigung und einem Minimalradius von 80 m. Gleich nach Verlassen des gemeinsamen Bahnhofes Stalden senke sich die Bahn mit 60 ‰ Maximalgefälle zur Brücke über die Visp in den Kineggen, zirka 500 m. südlich Stalden. Nach Verlassen der Brücke durchbreche die Bahn in einem kurzen Tunnel die Kinegge und steige am linken Ufer der Saaservisp mit Zahnstange gegen die Weiler Bergli und Resti. Zwischen km. 2 und 3 seien verschiedene kleine Tunnels, sowie Sicherungsbauten nötig; bei km. 4200 liege die Haltestelle Eisten. Von km. 8 an führe die Linie stets am rechten Ufer der Visp entlang über Station Balen als Adhäsionsbahn bis zur Station Saas-Grund, in einer Höhe von 1555 m. am südlichen Ende des Dorfes. Die zweite Sektion, die Seilbahn, beginne im Bahnhof Saas-Grund. Für die Passagiere müsse hier für bequemes Umsteigen gesorgt werden, dagegen sollen die Güter nicht umgeladen, sondern die ganzen Wagen mit Hülfe einer Drehscheibe

auf das Geleise der Seilbahn gebracht und durch diese befördert werden. Die Seilbahn habe eine horizontale Länge von 750 m. und überwinde bei einer Anfangssteigung von 150 ‰ und einer Maximal-Endsteigung von 450 ‰ einen Höhenunterschied von 225 m. Der kleinste Kurvenradius betrage 400 m. Nach Verlassen des Bahnhofes Saas-Grund überfahre die Bahn die Visp auf zirka 180 m. langem Viadukt, und steige durch felsiges und bewaldetes, aber betriebssicheres Terrain gegen die Kapelle St. Joseph und den Weiler Wildi an, wohin die Endstation Saas-Fee in einer Höhe von 1780 m. zu liegen komme. Die Seilbahn, für welche mehrfache Lokalfahrten eingerichtet werden können, werde elektrisch betrieben und erhalte die nötige Kraft von einer in Saas-Fee gleichzeitig für Beleuchtung der Hotels zu erstellenden Zentrale.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

1. Organisation und Verwaltung, Kapitalbeschaffung, Bauleitung . . . . .	Fr.	350,000
2. Expropriationen . . . . .	„	200,000
3. Unterbau . . . . .	„	1,450,000
4. Oberbau . . . . .	„	325,000
5. Hochbau . . . . .	„	65,000
6. Mechanische Einrichtung . . . . .	„	30,000
7. Telegraph und Signale . . . . .	„	25,000
8. Rollmaterial . . . . .	„	225,000
9. Mobiliar . . . . .	„	10,000
10. Verschiedenes . . . . .	„	220,000

Total Fr. 2,900,000

Mittelst zweier Eingaben vom 7. Mai 1905 und einer weiteren Eingabe vom 11. Oktober 1905 äusserte sich der Konzessionsbewerber über einige Detailfragen meist technischer Natur; wir erlauben uns, auf die drei bei den Akten liegenden Schreiben zu verweisen.

Über das vorliegende Konzessionsgesuch und das durch dasselbe geschaffene Konkurrenzverhältnis zu der bestehenden Konzession der Herren Masson & Cie. vom 23. Dezember 1899 für eine Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden nach Saas-Fee (E. A. S. XV, 866) sprach sich der Grosse Rat des Kantons Wallis in seiner Sitzung vom 18. Mai 1905 folgendermassen aus:

a. Es soll dem Konzessionsbegehren des Herrn Othmar Kluser als dem lokalen Charakter des Saasertales besser angepassten Projekte auf den Zeitpunkt entsprochen werden, in welchem die Konzession für das Projekt Masson & Cie. erlischt.

b. eventuell: Dem Konzessionsbewerber Othmar Kluser soll die Konzession für sein Projekt unabhängig von dem Projekt Masson & Cie. erteilt werden, unter der Voraussetzung, dass derjenige Konzessionsbewerber den Vorzug erhält, welcher zunächst den Finanzausweis für sein Projekt erbringt.

In beiden Fällen unter nachstehenden Bedingungen:

1. Der rechtliche Wohnsitz sowohl der Bau- als der Betriebsgesellschaft soll im Bezirke Visp gewählt werden.

2. Das Bahntrace, soweit technisch möglich, soll an das Vispufer verlegt werden.

3. Die Eröffnung und Schliessung der Bahn Stalden-Saas-Fee, sowohl für den Sommer- als eventuell den Winterbetrieb sollen mit der Visp-Zermattbahn zusammentreffen.

4. Der Personentarif für die Bewohner des Bezirkes Visp darf den jetzigen Tarif der Visp-Zermattbahn nicht überschreiten. Die Gesellschaft soll verhalten werden, eine Reduktion der Fahrpreise eintreten zu lassen, sobald die Aktien während eines Zeitraumes von 5 Jahren eine durchschnittliche Dividende von 5% abwerfen.

5. Für gewöhnliche, nicht sperrige Güter, welche die Dimensionen der Masse des Rollmaterials nicht übersteigen, sollen die jetzigen bestehenden Tarife der Visp-Zermatt-Bahn in Anwendung kommen.

6. Sowohl für den Bau als den Betrieb der Bahn sollen die Arbeitskräfte der interessierten Gemeinden bestmöglichst berücksichtigt werden.

## II.

Mittels Eingabe vom 8. November 1905 stellten die Herren Masson & Cie. das Gesuch, es möchte die im Art. 5 der Konzession einer Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden nach Saas-Fee vom 23. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 866) angesetzte, und wiederholt, letztmals durch Bundesratsbeschluss vom 22. Januar 1904 (E. A. S. XX, 53) erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten um 2 Jahre, d. h. bis zum 23. Dezember

1907 verlängert werden, indem sie geltend machten, dass sie bis jetzt noch nicht haben in Erfahrung bringen können, welchen Einfluss die Eröffnung des Simplons auf den Touristenverkehr im Saas-Feetale haben werde. Zugleich fügten sie bei, dass sie eine Tracevariante studieren, die den Interessen der Bevölkerung von Saas-Grund besser diene als das bisherige Trace.

Unterm 14. November 1905 ersuchte Herr Alfred Hurter, Ingenieur in Oerlikon, Verfasser des Projektes des Herrn Othmar Kluser im Namen dieses letztern, es möchte seinem Mandanten, Herrn Othmar Kluser, die Konzession für die Bahn Stalden-Saas-Fee auf den Termin des Ablaufes der Konzession der Herren Masson & Cie., d. h. auf den 23. Dezember 1905, erteilt werden.

### III.

Die Herren Masson & Cie. unterbreiteten hierauf mit Zuschriften vom 5. und 13. März 1906 die in Aussicht gestellte Tracevariante samt einem technischen Berichte.

Gemäss demselben ist die Tracevariante von Stalden bis nach Tamatten mit dem früheren Trace identisch. Von hier an ziehe sich die Tracevariante dem Ufer der Visp entlang bis Saas-Grund. Hier überschreite die Linie neuerdings die Visp und steige vermittelt Zahnstange auf der linken Seite des Tales über Hohe Stiege und Bielen bis nach Saas-Fee unterhalb des Dorfes auf der Seite des Gletschers bei Quote 1790, wo der Bahnhof erstellt werden wird. Dieses Trace, das gegenüber dem ursprünglichen Projekt den grossen Vorteil biete, Saas-Grund zu bedienen, dessen Bedeutung jedes Jahr zunehme, gestatte Saas-Fee ohne Umsteigen zu erreichen. Wenn in der Folge das Tal eine Entwicklung nehme, die eine Verlängerung der Linie in der Richtung nach Almagel nötig erscheinen lasse, so werde diese Verlängerung von Saas-Grund ausgehen. Bei der Tracevariante erleiden die Minimalradien und die Maximalsteigungen keine Veränderungen. Was die Stationen und Haltestellen anbelange, so bestehen die einzigen Änderungen in der Umwandlung der Station Tamatten in eine Haltestelle, in der Erstellung der Station Saas-Grund und in einem andern Placement derjenigen von Saas-Fee.

### IV.

Der Staatsrat des Kantons Wallis, dem das Fristverlängerungsgesuch der Herren Masson & Cie. mit dem Ersuchen zugestellt

worden war, sich insbesondere auch über das Konkurrenzverhältnis dieses Gesuches zum Konzessionsgesuche des Herrn Othmar Kluser zu äussern, gab mittelst Vernehmlassungen vom 23. Februar und 14. März 1906 zwar dem Projekte des Herrn Othmar Kluser den Vorzug, sprach sich aber immerhin in der letztern Zuschrift dahin aus, dass dasjenige Projekt zur Ausführung gelangen solle, für welches zuerst der Finanzausweis geleistet werden könne.

Unterm 7. Mai 1906 kam der Staatsrat des Kantons Wallis auf die Angelegenheit in dem Sinne zurück, dass er ausschliesslich die Erteilung der Konzession an Herrn Othmar Kluser empfahl, indem er die Befürchtung aussprach, die Gewährung einer neuen Frist für das Projekt Masson & Cie. sei vorraussichtlich unnütz.

Mittelst Eingabe vom 26. Mai 1906 erneuerten die Herren Masson & Cie. ihr Fristverlängerungsgesuch, indem sie noch der Ansicht Ausdruck gaben, einer durchgehenden Bahn von Stalden nach Saas-Fee gebühre der Vorzug gegenüber dem Projekte des Herrn Othmar Kluser, welches von Stalden nach Saas-Grund eine Adhäsions- und Zahnradbahn und von Saas-Grund nach Saas-Fee eine Seilbahn vorsehe.

## V.

Da die beiden Konkurrenzprojekte der Herren Masson & Cie. und des Herrn Othmar Kluser vom technischen Standpunkte aus ungefähr gleichwertig sind, so hat das Eisenbahndepartement, wie dies auch schon in andern ähnlichen Fällen geschehen ist, einen Konzessionsentwurf erstellt, der die Erteilung der Konzession für die Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Stalden nach Saas-Fee an Herrn Othmar Kluser vorsieht und wobei zugleich auch dem Fristverlängerungsgesuche der Herren Masson & Cie. entsprochen werden soll, und zwar in der Meinung, dass mit der Genehmigung des Finanzausweises für das eine der beiden Konkurrenzprojekte die Konzession für das andere ohne weiteres dahinfällt.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, welche am 6. Juni 1906 in Bern stattfanden, gab hauptsächlich der Art. 16 zu einer Diskussion Anlass. Auf das dringende Gesuch des Herrn Hurter, Vertreter des Herrn Othmar Kluser, wurden die für die Strecke Stalden-Saas-Grund vorgesehenen Taxen von 45 bzw. 28 Rappen per km. der Bahnlänge auf 60, bzw. 32 Rappen erhöht. Der Vertreter des Staatsrates des Kantons Wallis erhob gegen diese

erhöhten Taxen keine Einwendungen, verlangte aber, dass Art. 16 durch eine Klausel, wie sie in der Konzession für Visp-Zermatt figurirt und durch welche reduzierte Taxen für die inländische Bevölkerung gewährt werden, ergänzt werde. Der Vertreter des Konzessionsbewerbers anerbote sich hierauf, der einheimischen Bevölkerung durch Gewährung billiger Abonnements entgegenzukommen, worauf vom Herrn Inspektor für das Tarif- und Transportwesen darauf aufmerksam gemacht wurde, dass solche billige Abonnements nur geschaffen werden dürften, wenn sie allen Reisenden zu gute kommen würden.

Herr Hurter erklärte sich damit einverstanden.

Dem Vertreter des Staatsrates des Kantons Wallis schien jedoch dieses Anerbieten nicht genügend und er beharrte darauf, dass der einheimischen Bevölkerung reduzierte Taxen, die nur 30% der gewöhnlichen Taxen ausmachen, wie dies auch bei der Visp-Zermattbahn der Fall sei, gewährt werden. Seitens der Departementsbeamten wurde darauf hingewiesen, dass in dieser Beziehung die Praxis der Bundesbehörden geändert habe und dass Ausnahmestimmungen zu gunsten der Einheimischen in den neuen Konzessionen nicht mehr aufgenommen werden. Eine Einigung kam nicht zu Stande.

Wir haben daher zu dieser Frage Stellung zu nehmen und beantragen Ihnen, Ausnahmestimmungen zu gunsten der einheimischen Bevölkerung nicht in die Konzession aufzunehmen, da kein hinlänglicher Grund vorliegt, die einheimische Bevölkerung günstiger zu behandeln als die übrige schweizerische und ausländische Bevölkerung. Wir erlauben uns im übrigen noch auf das hierüber in den Botschaften vom 10. Januar 1905 (Bundesbl. I, 25) betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Linthal nach Braunwald und vom 5. Juni 1905 (Bundesbl. IV, 230) betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Gunten nach Sigriswil zu verweisen.

Im weitem wurde im Einverständnis mit dem Vertreter des Staatsrates des Kantons Wallis eine etwaliche Erhöhung der Gepäck- und Gütertaxen auf der Strecke Stalden-Saas-Grund zugestanden.

Einige weitere Änderungen mehr untergeordneter Natur glauben wir hier übergehen zu können.

Zu weiteren Bemerkungen gibt uns der Beschlussesentwurf nicht Anlass.

Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme, und benützen auch diese Gelegenheit, Sie Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Juni 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**Konzession einer Schmalspurbahn von Stalden nach  
Saas-Fee.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Othmar Kluser, Advokat in Brig, vom 1. März 1905;
2. einer Eingabe des Herrn Alfred Hurter (Vertreter des Herrn Othmar Kluser) vom 14. November 1905;
3. dreier Eingaben der Herren Ch. Masson & Cie. in Lausanne vom 8. November 1905, 5. und 13. März 1906;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Juni 1906,

beschließt:

I. Dem Herrn Othmar Kluser, Advokat in Brig, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Stalden nach Saas-Fee 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 Saas-Fee.

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

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

Art. 6. Binnen drei 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 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.

Die Adhäsions- und Zahnradstrecken Stalden-Saasgrund werden mit Dampf oder Elektrizität und die Seilbahnstrecke Saasgrund-Saas-Fee wird mit 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 Wallis 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 nötigenfalls 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 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. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Über die Einführung des Transportes lebender Tiere entscheidet der Bundesrat.

Art. 14. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai (beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Visp-Zermatt-Bahn an) bis 30. Oktober beschränkt werden. Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung des Winterbetriebs bis zum 15. März verlangen.

Die Beförderung von Personen soll vom 1. Mai (beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Visp-Zermatt-Bahn an) bis 30. Oktober täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung für die Strecke Stalden-Saasgrund Wagen nach dem Durchgangs-

system mit zwei Klassen aufstellen. Auf der Strecke Saasgrund-Saas-Fee kommen Wagen mit nur einer Klasse zur Verwendung. Der Typus der Wagen muss vom Bundesrat genehmigt sein.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf der Strecke Stalden-Saasgrund auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

1. Auf der Strecke Stalden-Saasgrund  
in der zweiten Wagenklasse 60 Rappen  
in der dritten Wagenklasse 32 Rappen  
per Kilometer der Bahnlänge.

2. Auf der Strecke Saasgrund - Saas-Fee für die ganze Strecke  
für die Bergfahrt Fr. 2  
für die Talfahrt Fr. 1.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck können höchstens folgende Taxen bezogen werden:

1. Auf der Strecke Stalden-Saasgrund:  
20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer;
2. auf der Strecke Saasgrund-Saas-Fee:  
40 Rappen per 100 Kilogramm und für die ganze Strecke.

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. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste auf der Strecke Stalden-Saasgrund nicht über 12 Rappen und deren niedrigste nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Auf der Strecke Saasgrund-Saas-Fee dürfen für die höchste Klasse höchstens 25 Rappen und für die niedrigste Klasse 10 Rappen per 100 Kilogramm für die ganze Strecke bezogen werden.

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

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist auf der Strecke Stalden-Saasgrund für Fr. 1000 höchstens 6 Rappen per Kilometer zu erheben.

Auf der Strecke Saasgrund-Saas-Fee darf eine Taxe von höchstens 10 Rappen für Fr. 1000 und die ganze Strecke erhoben werden.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der

Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen 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 Gütertaxe zu erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Im Falle der Einführung des Transportes lebender Tiere werden die Taxen vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. 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.

Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

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

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 30. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis, 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 Eintritt 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 konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 32. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein

Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von derakonzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Die im Art. 5 der Konzession einer Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden nach Saas-Fee, vom 23. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 866), angesetzte und durch die Bundesratsbeschlüsse vom 10. September 1901 (E. A. S. XVII, 196) und vom 22. Januar 1904 (E. A. S. XX, 53) erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird um 2 Jahre, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, verlängert.

III. Mit der Genehmigung des Finanzausweises für das eine der unter I und II dieses Beschlusses behandelten Projekte fällt die Konzession für das andere ohne weiteres dahin.

IV. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Stalden nach Saas-Fee (Vom 18. Juni 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.07.1906
Date	
Data	
Seite	4-20
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 993

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.