

# Schweizerisches Bundesblatt.

58. Jahrgang. V.

Nr. 48. 28. November 1906.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.*

*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von St. Gingolph auf den Grammont, eventuell auf die Cornettes de Bise.**

(Vom 23. November 1906.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 7. Oktober 1905 unterbreiteten die Herren Romain Avanzini, Ingenieur in Lausanne, und Eugène Nyauld, Fabrikant in Hermance, zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn von St. Gingolph auf den Grammont, eventuell auf die Cornettes de Bise.

Aus dem allgemeinen Berichte ergibt sich, dass seit mehreren Jahren bei der Bevölkerung des linken Ufers des Genfersees davon die Rede war, durch eine Bahn die auf der Südseite des oberen Sees gelegenen schönen Berge mühelos zugänglich zu machen.

Gemäss dem technischen Berichte ist die fragliche Bahn als Zahnradbahn projektiert und wird mittelst Dampf, eventuell Elektrizität betrieben. Die ganze Linie liege ausschliesslich auf dem Gebiete des Kantons Wallis. Zur Vermeidung einer Kreuzung mit der Linie St. Gingolph-Bouveret sei die Anfangstation in St. Gingolph südlich der genannten Linie vorgesehen.

Die Station St. Gingolph befinde sich bei der Quote 400. Von hier erreiche die Bahn die Abhänge von Vignoles, wo eventuell eine Haltestelle vorgesehen sei (Quote 498), gehe durch den Tunnel der Montessauts, erreiche bei km. 2,<sup>954</sup> Fritaz, wo

eine Haltestelle und Kreuzung projektiert seien. Von diesem Punkte an steige die Linie bis an den Fuss der ersten Vorberge des Grammont, gehe durch die Tunnelle des Agreblais, der Chaumény, Rochers de Parblanche, Croix d'Aller und des Grammont und gelange zur Station Grammont, die in einer Höhe von 2080 m. liege (km. 6,920).

Diese Strecke bilde die I. Sektion.

Die II. Sektion, die sogleich nach der I. Sektion, eventuell später gebaut werde, beginne in der Station des Grammont und endige in den Cornettes de Bise.

Von der Station des Grammont senke sich die Bahn bis auf die Quote 1790, nachdem sie durch die Tunnel der Séreux et des Gard gegangen sei. Bei km. 9,300 sei die Haltestelle Lovenez mit Kreuzung in Aussicht genommen. Von km. 9,838 an hebe sich die Bahn wieder und erreiche die Station der Cornettes de Bise in einer Höhe von 2095 m. über Meer (km. 12,100), an dem am Fusse der Cornettes liegenden Punkte „Chaux du Milieu“.

Der Minimalradius der Kurven sei für beide Sektionen auf 80 m. festgesetzt.

Das Maximalgefälle erreiche 32 % zwischen St. Gingolph und dem Grammont; es wechsele von 25 % bis 32 % zwischen km. 1,404 und km. 5,436.

Vom Grammont nach den Cornettes de Bise schmiege sich das Tracé dem Gelände an. Das Maximalgefälle sei 18,2 % vom Grammont bis zu km. 9,838 (Strecke im Gefälle) und 20 % zwischen km. 9,838 und den Cornettes de Bise (Strecke in der Steigung).

Die Tracélänge der I. Sektion (St. Gingolph-Grammont) betrage, horizontal gemessen, 6920 m., die wirkliche Länge dagegen 7140,70 m.

Die Tracélänge der II. Sektion (Grammont-Cornettes de Bise) sei, horizontal gemessen, 5180 m., und die effektive Länge 5222,95 m. oder rund 5223 m. Die gesamte Bahnlänge betrage also, horizontal gemessen, 12,100 m. und die wirkliche Länge 12,364 m.

Das Geleise werde in seiner ganzen Länge auf soliden Boden, bestehend grösstenteils aus harten Kalksteinen, gelegt.

Was den Oberbau anbelange, sei es vorgesehen, dass die Zahnstange von dem nämlichen Typus wie die der Pilatusbahn sein werde (Zahnrad Locher).

Die Bahn werde mit einer Spurweite von 0,80 m. und eingleisig gebaut.

Das Rollmaterial bestehe aus Wagen, die mittelst Dampf, eventuell Elektrizität betrieben und die nach dem ähnlichen System wie diejenigen der Pilatusbahn erstellt werden. Die Betriebskraft werde zirka 70 HP. erreichen. Die Wagen werden je 32 Personen befördern können und mit den vorschriftsmässigen neuesten Bremsvorrichtungen versehen.

Das Projekt sehe drei Automobilwagen vor (wovon einen Reservewagen) für den Betrieb auf der I. Sektion und zwei Motorwagen (wovon einen Reservewagen) für die II. Sektion.

Die Konzessionäre möchten sich aber die Möglichkeit vorbehalten, später auf der II. Sektion auch die Wagen der I. Strecke einführen zu können. In diesem Falle könnte die Zahl der Wagen auf vier (wovon ein Reservewagen) reduziert werden.

Einer der Wagen der I. Sektion solle aus einem schwereren Typus bestehen als die übrigen, um nötigenfalls einen Anhängerwagen mit 24 Sitzplätzen mitführen zu können. Der Ankauf von Anhängerwagen werde aber erst später stattfinden. Vorgeesehen sei nur eine Wagenklasse.

Der regelmässige Betrieb könne im Sommer auf den beiden Strecken auf die Zeit vom 1. Mai bis Ende September beschränkt werden. Die Beförderung von Personen solle täglich während der genannten Zeit mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkte der Bahn zum andern, erfolgen.

Die Maximaltaxe für den Transport der Reisenden zwischen den Endstationen betrage Fr. 1. 40 per km. der Bahnlänge.

Die Anlagekosten für die beiden Sektionen gestalten sich folgendermassen:

	I. Sektion	II. Sektion	Zusammen
	Fr.	Fr.	Fr.
Expropriationen . . . . .	44,000	12,000	56,000
Unterbau und Kunstbauten	1,141,000	608,000	1,749,000
Oberbau . . . . .	375,000	271,000	646,000
Hochbau . . . . .	107,000	44,000	151,000
Signale . . . . .	4,000	3,000	7,000
Mobilier und Gerätschaften	22,000	5,000	27,000
Rollmaterial . . . . .	124,000	80,000	204,000
Bauleitung . . . . .	120,000	80,000	200,000
Verzinsung . . . . .	196,000	79,000	275,000
Verschiedenes und Unvor- gesehenes . . . . .	219,000	118,000	337,000
Total	<u>2,350,000</u>	<u>1,300,000</u>	<u>3,650,000</u>

oder rund für die I. Sektion . . . . .	Fr. 340,000
für die II. Sektion . . . . .	„ 253,000
und für die ganze Bahn . . . . .	„ 302,000 per km.

Die gesetzlich vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 27. August 1906 in Bern statt.

Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf wurde mit einer unwesentlichen Änderung gutgeheissen. Der Vertreter des Staatsrates des Kantons Wallis verlangte, dass, entsprechend dem in der Vernehmlassung vom 24. März des Staatsrates des Kantons Wallis enthaltenen Vorbehalte, der einheimischen Bevölkerung reduzierte Taxen gewährt werden. Seitens des Eisenbahndepartements wurde bemerkt, dass Ausnahmestimmungen zu gunsten der Einheimischen in den neuen Konzessionen nicht mehr aufgenommen werden, womit sich der Vertreter des Kantons Wallis zufrieden erklärte.

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

Bern, den 23. November 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von St. Gingolph auf den Grammont, eventuell auf die Cornettes de Bise.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 7. Oktober 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 23. November 1906,

beschliesst:

Dem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn Romani Avanzini, Ingenieur in Lausanne, und Eugène Nyauld, Fabrikant in Hermance, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Zahnradbahn von St. Gingolph auf den Grammont, eventuell auf die Cornettes de Bise, 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 St. Gingolph.

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 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat für die Sektion St. Gingolph-Grammont 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 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion St. Gingolph-Grammont zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der Fortsetzung auf die Cornettes de Bise sind vom Bundesrat festzusetzen.

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 0,80 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf 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 übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Über die Einführung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zum Transport lebender Tiere ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September beschränken. Während dieser Periode soll die Beförderung von Personen täglich mindestens viermal 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. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen.

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. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von Fr. 1. 40 per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 60 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. 18. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen hierfür 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.

Das Gewicht wird bei 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 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. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche 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 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 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.

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 aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 25. 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 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 Drittmansrechte 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 Kalender-

jahre, 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<sup>1/2</sup>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. 26. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer  
Zahnradbahn von St. Gingolph auf den Grammont, eventuell auf die Cornettes de Bise.  
(Vom 23. November 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.11.1906
Date	
Data	
Seite	741-750
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 174

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.