

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Siders nach Zinal und einer Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc.

(Vom 7. September 1899.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 1. November 1898 stellte Herr A. Cottier, Geometer in Lausanne, das Gesuch, es möchte den Herren A. Gay, Architekt in Montreux, J. Martin, H. Florey und A. Tabin, Großrat, in Vissoye, die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Siders über Vissoye nach Zinal erteilt werden.

Unterm gleichen Datum reichten die Herren Jean Isler, Elektriker, Oskar Amrein, Mechaniker, und Franz Gilliéron zwei Konzessionsgesuche für eine elektrische Eisenbahn von Siders nach Zinal und für eine Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc ein.

Die Gesuche wurden, wie vorgeschrieben, der Kantonsregierung zur Vernehmlassung übermittelt; mittelst Schreibens vom 14. Dezember 1898 sandte dann der Staatsrat des Kantons Wallis einen Auszug aus dem Protokoll des Großen Rates ein, aus welchem hervorging, daß diese Behörde unterm 3. Dezember 1898 auf den Antrag der Kommission beschlossen hatte, die Begutachtung der Projekte zu verschieben, da inzwischen dem Bundesrat neue Vorlagen betreffend diese Konzessionsgesuche eingereicht, von ihm aber der Kantonsregierung noch nicht zur Vernehmlassung übermittelt worden seien.

Nun hatte allerdings am 1. Dezember 1898 Herr Geometer Cottier, der Vertreter der Herren Gay und Konsorten, beim Eisenbahndepartement das Gesuch um Rückgabe der Vorlagen betreffend ihr Konzessionsgesuch gestellt, da das Projekt durch Einzeichnung von zwei Varianten geändert und durch die Vorlagen für eine Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc ergänzt werden sollte. Die Einreichung der so geänderten Vorlagen fand unterm 28. März 1899 statt, worauf die Kantonsregierung neuerdings zur Vernehmung eingeladen wurde.

In seiner Sitzung vom 23. Mai 1899 beschloß nun der Große Rat des Kantons Wallis, das Gesuch der Herren Gay und Konsorten zu empfehlen, zu dessen Gunsten sich auch die Vertreter der interessierten Gemeinden, nämlich Siders, Chippis, Chandolin, Chaley, St. Luc, St. Jean und Ayer, erklärt hatten, während einzig von der Gemeinde Grimence wegen des für sie günstigeren Tracés dem Projekt der Herren Isler, Amrein und Gilliéron der Vorzug gegeben wurde.

Aus dem Protokollauszug über die Sitzung des Großen Rates vom 23. Mai 1899, welcher sich bei den Akten befindet, geht hervor, daß sich der Staatsrat dahin ausgesprochen hatte, es unterliege keinem Zweifel, daß das modifizierte Projekt Gay und Konsorten einer größeren Summe von Interessen diene und die Ortschaften des Annivierstales und den Bezirkshauptort besser miteinander verbinde, als dies beim Konkurrenzprojekte der Fall sei. Auch sehe das Projekt Gay und Konsorten, was namentlich für die Bevölkerung von großer Wichtigkeit sei, billigere Personentaxen in der III. Klasse vor; dazu komme, daß die Konzessionsbewerber auch bereits im Besitze einer Konzession für die Ausbeutung der Wasserkräfte der Navigence seien, die ihnen von der Gemeinde Ayer erteilt wurde.

Der Bundesrat hat keinen Anlaß, einen andern Standpunkt einzunehmen als die Behörden des Kantons Wallis, da es sich um eine Bahn von ausschließlich lokaler Bedeutung handelt, und empfiehlt Ihnen daher, dem Gesuche der Herren Gay und Konsorten zu entsprechen, auf die Gesuche der Herren Isler, Amrein und Gilliéron dagegen nicht einzutreten.

Wie wir dem allgemeinen Berichte entnehmen, soll die projektierte Bahn Siders-Zinal ihren Anfang in der Station Siders der Jura-Simplon-Bahn nehmen, dann die Rhone überschreiten, um Chippis zu erreichen, und von hier über Vissoye, Mission und Ayer thalaufwärts steigen, um in Zinal zu enden. Die Erstellung der

Bahn rechtfertige sich durch den großen Fremdenverkehr, der jetzt schon das Anniviersthal aufsuche und der sich mit der Eröffnung der Bahn noch vergrößern werde.

Laut dem technischen Bericht beträgt die Länge der Linie Siders-Zinal 24,600 km. Es seien zwei Varianten vorgesehen, zwischen km. 0 und 1,6 einerseits und km. 10—14,6 anderseits. Die Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc erhalte eine Länge von 900 m. Die Spurweite werde 1 m. betragen, die Maximalsteigung (für Siders-Zinal) 7,5 ‰, der Minimalradius 30 m.

Der Betrieb werde mittelst Elektrizität erfolgen, zu deren Erzeugung in St. Jean an der Navigence ein Wasserwerk gebaut werde. Die Zuleitung der elektrischen Kraft erfolge mittelst oberirdischer Drahtleitung und Trolleys, die Rückleitung durch die Schienen.

Die Drahtseilbahn werde ebenfalls mittelst Elektrizität betrieben und diene zur Verbindung des Dorfes St. Luc und seiner Hotels mit der Linie Siders-Zinal. Die Maximalsteigung betrage hier 47,7 ‰.

Der Kostenvoranschlag berechnet für die Linie Siders-Zinal folgende Posten:

1. Landerwerb	Fr. 20,000
2. Unterbau und Kunstbauten	„ 1,000,000
3. Oberbau und elektrische Leitung	„ 740,000
4. Hochbauten und Mobiliar	„ 40,000
5. Rollmaterial	„ 150,000
6. Vorstudien und Bauleitung	„ 100,000
7. Unvorhergesehenes	„ 150,000
Total	<u>Fr. 2,200,000</u>

Für die Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc werden die Kosten wie folgt berechnet:

1. Landerwerb	Fr. 1,000
2. Unterbau	„ 100,000
3. Oberbau	„ 40,000
4. Hochbauten	„ 45,000
5. Rollmaterial	„ 50,000
6. Vorstudien und Bauleitung	„ 5,000
7. Unvorhergesehenes	„ 29,000
Total	<u>Fr. 270,000</u>

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. August abhin statt. Dieselben ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, der uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß bietet:

In Artikel 3 ist als Sitz der Gesellschaft Siders bezeichnet. Damit ist einer der Vorbehalte, unter welchen der Große Rat des Kantons Wallis seine Zustimmung zur Konzessionserteilung erklärte, erfüllt. Dem weiteren Begehren, daß der Kanton Wallis stets im Verwaltungsrat vertreten sein müsse, kann erst anläßlich der Genehmigung der Statuten entsprochen werden.

In Artikel 12 wird die Gesellschaft von der Verpflichtung zur Beförderung von Vieh und (auf der Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc) von Gütern dispensiert, da ein Bedürfnis nach solchen Transporten nicht besteht.

In den Artikeln 16 und 18 waren ursprünglich nur die höheren Taxen vorgesehen. Als dann aber die Behörden von Wallis verlangten, daß die Strecke Siders-Glarey-Chippis nicht länger als zu 2 km. berechnet werden dürfe, während sie circa 3,5 km. beträgt, konnte diesem Begehren nicht anders entsprochen werden, als daß für die Thalstrecke (Siders-Chippis) das Maximum der Taxen auf die Hälfte reduziert wurde. Die Konzessionsbewerber sowohl als der Staatsrat des Kantons Wallis erklärten sich mit diesem Verfahren einverstanden.

Gemäß dem letzten Alinea des Artikels 16 ist die Gesellschaft verpflichtet, der einheimischen Bevölkerung Billete zu reduzierter Taxe abzugeben, welche vom Bundesrat, nach Anhörung der Gesellschaft, festgesetzt werden wird. Der Große Rat des Kantons Wallis hatte eine fixe Reduktion um 50 %, wenigstens für die Billete III. Klasse, verlangt, und die Konzessionsbewerber haben diese Reduktion auch bereits zugesagt; dagegen wollte das Eisenbahndepartement von der bisher üblichen Form, welche dem Postulat der Walliser Behörden übrigens nicht entgegensteht, nicht abgehen.

Wenn der Große Rat des Kantons Wallis ferner verlangte, daß am Fuß des Hügels von Géronde zur Bedienung der kantonalen Taubstummenanstalt und am westlichen Punkt der Schleife oberhalb Chippis zur Bedienung von Chaley je eine Haltstelle errichtet werde, so kann dieses Begehren nicht schon jetzt, sondern erst dann berücksichtigt, beziehungsweise auf seine Berechtigung geprüft werden, wenn das definitive Bauprojekt vorgelegt wird.

Dem letzten Vorbehalt des Großen Rates, daß die Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc zu gleicher Zeit mit der Linie Siders-Zinal erbaut und betrieben werden müsse, wird implicite dadurch Rechnung getragen, daß im Konzessionsentwurf beide Linien als ein Konzessionsobjekt behandelt werden und daher auch in den Artikeln 5 und 6 nur je eine Frist angesetzt ist, welche jeweilen sowohl für die Linie Siders-Zinal wie für die Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc gilt.

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

Bern, den 7. September 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Siders  
nach Zinal und einer Drahtseilbahn von Vissoye nach  
St. Luc.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn A. Cottier, Geometer in Lausanne, namens der Herren A. Gay, J. Martin, H. Florey und A. Tabin, vom 1. November 1898;
2. zweier Eingaben der Herren Jean Isler, Elektriker, O. Amrein, Konstrukteur, und F. Gilliéron, Konstruktionsmechaniker in Vevey, vom 1. November 1898;
3. eines Schreibens des Herrn A. Cottier vom 28. März 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. September 1899,

beschließt:

**I.** Den Herren A. Gay, Architekt in Montreux, J. Martin, H. Florey und A. Tabin, Großrat, in Vissoye, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Siders nach Zinal und einer Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc 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 Siders.

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 3 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 und der zum Betrieb 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Beide Linien werden mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst 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 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 nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt auf der Linie Siders-Zinal nur die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern und auf der Drahtseilbahn die Beförderung von Personen und Gepäck. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens fünfmal und im Winter mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider 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 der Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- a. auf der Linie Siders-Zinal per Kilometer der Bahnlänge:
  - in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen auf der Thalstrecke und 30 Rappen auf der Bergstrecke;
  - in der dritten Wagenklasse 10 Rappen auf der Thalstrecke und 20 Rappen auf der Bergstrecke;
- b. auf der Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc:
  - Fr. 1. 50 für die Bergfahrt;
  - „ 1. — für die Thalfahrt.

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.



5 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann per 100 Kilogramm und per Kilometer eine Taxe von höchstens 10 Rappen auf der Thalstrecke und 20 Rappen auf der Bergstrecke der Linie Siders-Zinal und von 40 Rappen per Colis auf der Drahtseilbahn Vissoye-St. Luc 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 Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung sind ermäßigte Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 17. 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. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste per 100 Kilogramm und per Kilometer nicht über 5 Rappen auf der Thalstrecke und 10 Rappen auf der Bergstrecke, die niedrigste nicht über 3 Rappen auf der Thalstrecke und 6 Rappen auf der Bergstrecke 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. 19. 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. 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 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. 21. Die in den Art. 16 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 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Auffang 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 Wallis, 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 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, 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.

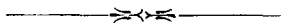
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- 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 Rückkäufern 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 Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein bisheriges 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.

**II.** Auf die Konzessionsgesuche der Herren Jean Isler, Elektriker, O. Amrein, Konstrukteur, und F. Gilliéron, Konstruktionsmechaniker, sämtliche in Vevey, vom 1. November 1898, für eine elektrische Eisenbahn von Siders nach Zinal und für eine Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc wird nicht eingetreten.

**III.** Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher mit dem Tage seiner Bekanntmachung in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Siders nach Zinal und einer Drahtseilbahn von Vissoye nach St. Luc. (Vom 7. September 1899.)**

|      |                  |
|------|------------------|
| In   | Bundesblatt      |
| Dans | Feuille fédérale |
| In   | Foglio federale  |

|       |      |
|-------|------|
| Jahr  | 1899 |
| Année |      |
| Anno  |      |

|        |   |
|--------|---|
| Band   | 4 |
| Volume |   |
| Volume |   |

|        |    |
|--------|----|
| Heft   | 37 |
| Cahier |    |
| Numero |    |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Geschäftsnummer     | --- |
| Numéro d'affaire    |     |
| Numero dell'oggetto |     |

|       |            |
|-------|------------|
| Datum | 13.09.1899 |
| Date  |            |
| Data  |            |

|        |         |
|--------|---------|
| Seite  | 600-611 |
| Page   |         |
| Pagina |         |

|         |            |
|---------|------------|
| Ref. No | 10 018 891 |
|---------|------------|

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.