

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan nach Châtelard.

(Vom 23. Juni 1891.)

Tit.

Am 22. August 1890 reichten die Herren E. Ludwig, Ingenieur, und A. Schopfer, Industrieller, beide in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Bergbahn Vernayaz-Châtelard, als erste Sektion einer durchgehenden Bahn Vernayaz-Chamounix, ein.

Die Länge der durchgehenden Linie beträgt zirka 30 km., die Länge der ersten Sektion, für welche das Konzessionsgesuch gestellt wird, zirka 13,2 km.

Mit dem Projekte wird eine direkte schmalspurige Verbindung zwischen Genfersee und Wallis und dem Fremdenzentrum Chamounix bezweckt, welcher Ort nach Ansicht der Petenten durch die projektierte Erstellung einer Eisenbahn la Cluse-Chamounix von französischer Seite noch eine erhöhte Bedeutung erhalten werde.

Die Bahn beginnt bei der Station Vernayaz der Jura-Simplon-Bahn, zieht sich als Adhäsionsbahn gegen die Straße Vernayaz-Salvan, überschreitet diese, steigt als Zahnradbahn an den Felsen nordöstlich von Salvan empor, gelangt nach deren Durchbrechung mittelst eines Tunnels auf das linke Ufer des Trient und windet sich an den dortigen Felsen empor bis nach Salvan, der ersten Station (870 m. über Meer).

Von hier weg geht die Linie vorerst über das Plateau von Salvan, wendet sich wieder gegen das steile Trientufer, überschreitet den Triège und gelangt nach Triquent, der zweiten Station (958 m. über Meer), und zieht sich, den Felsenhängen des Trient folgend, zu dem Plateau unterhalb Finhaut, wo die gleichnamige Station projektirt ist (1105 m. über Meer).

Auf der Strecke von Finhaut nach Châtelard überbrückt die Bahn vorerst einige Wildbäche, zieht sich beinahe horizontal dem linken Ufer der Eau noire entlang bis zu den Häusern von Châtelard, überbrückt hier den genannten Bach und gelangt auf dessen rechtem Ufer zur Station Châtelard an der Grenze (1110 m. über Meer).

Als Betriebssystem sind Adhäsionslokomotiven, kombinirt mit Zahntrieb, und als Spurweite 0,8 m. in Aussicht genommen; die Maximalsteigung beträgt auf der ersten Abtheilung, Vernayaz-Salvan, mit gemischtem System (Adhäsion und Zahnstange), 170 ‰, auf der zweiten Abtheilung, Salvan-Châtelard (reine Adhäsionsbahn), 50 ‰.

Die Anlagekosten werden auf total Fr. 3,070,000, oder zirka Fr. 232,600 per Kilometer berechnet.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebskosten auf Fr. 120,600, die Minimalfrequenz auf 40,000 Personen (20,000 in jeder Richtung) und den Reinertrag für Verzinsung und Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds auf Fr. 200,000, oder zirka 6,5 ‰ des Anlagekapitals.

Dieses Konzessionsgesuch ist seither mit Eingabe vom 11. März dieses Jahres durch eine Variante Martigny-ville nach Salvan erweitert worden.

Diese Variante beginnt bei der Station Martigny-ville der Jura-Simplon-Bahn, geht parallel mit letzterer Linie bis zur Drance, zieht sich von hier über Bâtiaz durch die Felsen von „les Autants“, biegt bei Chérifax um und gelangt längs der „Gorge du Trient“ bis Guerro, wo eine Haltestelle vorgesehen ist, überbrückt die Gorge und erreicht das ursprüngliche Tracé bei Salvan mit einer für diese Ortschaft 30 m. höheren Stationslage.

Das Tracé bis Châtelard bleibt unverändert, dagegen ist in Abweichung vom frühern Projekt auf der ganzen Linie Meterspurweite angenommen.

Für die Strecke von Martigny nach Salvan ist Zahnradbetrieb in Aussicht genommen, die Maximalsteigung beträgt 86 ‰.

Der summarische Kostenvoranschlag für die ganze Sektion Martigny-Châtelard sieht vor für:

1. Organisation und Administration . . .	Fr. 226,800
2. Expropriation	" 97,200
3. Unterbau	" 2,572,000
4. Oberbau	" 494,400
5. Hochbauten und Mobiliar	" 194,400
6. Telegraph etc.	" 40,500
7. Rollmaterial	" 453,600
8. Unvorhergesehenes	" 421,100
	Fr. 4,500,000

oder bei einer Bahnlänge von total 16,2 km. zirka Fr. 277,800 per km.

Der Betriebsüberschuß für Verzinsung, Speisung des Erneuerungs- und Reservefonds, Amortisation und Unvorhergesehenes wird ebenfalls auf 6½ % des Anlagekapitals berechnet.

Dieses Projekt einer Bahnverbindung zwischen Martigny-Châtelard ist nicht einzig geblieben.

Am 16. September 1890 wurde von den Herren Chs. Masson und Ph. Genton, Banquiers in Lausanne und Vevey, die Konzessionierung einer Eisenbahn von Martigny-ville nach Châtelard ebenfalls nachgesucht.

Das Tracé dieses Projektes entspricht von Martigny bis Guerro im Allgemeinen demjenigen der Variante der Herren Ludwig und Schopfer; die Linie geht aber hier nicht über die Gorge, sondern folgt dem rechten Thalhange des Trient bis zu dessen Vereinigung mit der Eau noire und von da weg dem rechten Ufer der letztern bis zur Endstation Châtelard an der französischen Grenze.

Die Länge beträgt 15,820 m. (Adhäsionsstrecke 6410, Zahnstangenstrecke 9410 m.), die Maximalsteigung 25, beziehungsweise 90 ‰, der Minimalradius 80, beziehungsweise 100 m., die Spurweite 1 m.

Zwischenstationen sind zwei angenommen: La Taillat, gegenüber von Salvan, und Trient.

Für den Betrieb ist ebenfalls eine Kombination von Adhäsionslokomotiven mit Zahnstange vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Organisation und Verwaltung	Fr.	100,000
2. Studienkosten	"	50,000
3. Expropriationen	"	175,000
4. Zinsen	"	200,000
5. Unterbau	"	3,050,000
6. Oberbau	"	650,000
7. Hochbau	"	100,000
8. Telegraph etc.	"	60,000
9. Rollmaterial	"	300,000
10. Unvorhergesehenes	"	315,000
		Fr. 5,000,000

also zirka Fr. 316,000 per km.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Ein-	
nahmen auf	Fr. 362,000
die Betriebsausgaben auf	" 50,000
was einen Betriebsüberschuß von	Fr. 312,000

ergeben würde.

Mit Eingabe vom 17. Oktober 1890 folgten die Herren J. Couchepin, Advokat in Martigny-Bourg, Charles Fama, Député in Saxon, Emil Groß, Préfet in Martigny-Bourg, und Aug. Morand, Député in Martigny-Combe, Namens eines Walliser Konsortiums und zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, mit einem Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn ebenfalls von Martigny nach Châtelard, aber statt durch das Thal des Trient über Martigny-Combe und den Col de la Forclaz.

Den Petenten ist die Eingabe der beiden ersterwähnten Projekte bekannt; sie halten aber das ihrige im Hinblick auf die größere Bevölkerungsdichtigkeit der ganzen durchzogenen Gegend, die Bedeutung von Martigny-Bourg mit seinem relativ bedeutenden Handel und seinen Wochenmärkten, die Möglichkeit einer Eisenbahnverbindung mit Aosta über den Großen St. Bernhard und die Bedeutung der Linie für die Ausbeutung des Trientgletschers und als Zufahrtsstraße zum Col de Balme für rationeller und natürlicher. Das Tracé geht vom Bahnhof Martigny-ville der Jura-Simplon-Bahn dem rechten Ufer der Drance entlang nach Martigny-Bourg, überbrückt bei La Croix die Drance und geht von Martigny-Combe durch das Thal der Combe bis Menze, wo ein Tunnel von 1300 m. Länge unter der Forclaz durch nach Gillot führt. Hier überbrückt die Linie den Trient, folgt der linken Thalseite und gewinnt durch

einen Tunnel von 300 m. Länge das Thal der Eau noire, auf dessen rechtem Hange sie Châtelard, beziehungsweise Barberine erreicht.

Die Länge beträgt total 14,050 m. (Adhäsionsstrecke 3906.30 m., Zahnstangenstrecke 10,143.70 m.), die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 240 ‰ und der Minimalradius 100 m.

Zwischenstationen sind fünf vorgesehen: eine Station in Martigny-Bourg und Haltestellen in La Croix, Le Fay, La Forclaz und Trient.

Der summarische Kostenvoranschlag weist auf für:

Vorstudien, Organisation, Verwaltung u. Zinsen	Fr.	350,000
Expropriationen	"	150,000
Unterbau	"	2,964,000
Oberbau	"	780,626
Hochbau	"	120,000
Rollmaterial	"	350,000
Diverses und Unvorhergesehenes	"	285,374
		Fr. 5,000,000

oder rund Fr. 357,000 per km.

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt.

Ein nachträgliches Projekt der Herren Couchepin und Konsorten, das erst am Schluß der Konzessionsverhandlungen vom 29. Mai vorgelegt wurde, enthält Modifikationen namentlich im Sinne einer erheblichen Reduktion der Maximalsteigungen und der Zahnradstrecken, ruht aber im Uebrigen auf derselben Basis wie die ursprüngliche Vorlage.

Die verschiedenen Projekte wurden gemäß Artikel 2 des Eisenbahngesetzes der Regierung des Kantons Wallis zur Vernehmung mitgetheilt und zwar das erste Projekt der Herren Ludwig und Schopfer unterm 30. August 1890, dasjenige der Herren Masson und Genton unterm 22. September, das dritte der Herren Couchepin und Konsorten unterm 11. November gleichen Jahres.

Der Bericht des Staatsrathes an den Großen Rath des Kantons Wallis faßt die drei Projekte als eine gleichen Zwecken dienende Gruppe auf und behandelt sie deßhalb im Zusammenhang.

In erster Linie empfiehlt er das Projekt Ludwig & Schopfer gegenüber demjenigen der Herren Masson & Genton, weil das erstere für die Bevölkerung dieser Thäler und die zahlreichen Fremdenpensionen eine große Summe von Vortheilen biete, die der andern Linie gänzlich abgehen, da sie keine Ortschaften berühre.

Ebenso empfiehlt er das Projekt von Martigny durch die Forclaz, welches unbestreitbaren wichtigen Interessen diene, die mit denjenigen des ersten Projektes nicht identisch seien, so daß beide Bahnen sehr wohl neben einander ausgeführt werden und bestehen könnten.

Der Walliser Große Rath hat in seiner Sitzung vom 28. November 1890 dem Antrage des Staatsrathes gemäß beschlossen, die Konzessionirung der beiden Projekte Ludwig & Schopfer und Couchepin und Konsorten ohne Präjudiz für das eine oder andere zu empfehlen und bei demjenigen der Herren Masson & Genton Nichtetreten zu beantragen.

Diesem Entscheide gegenüber haben die Letztern von Herrn Ingenieur E. Stockalper in Visp ein vergleichendes Memorial ausarbeiten lassen, welches den Nachweis zu führen versucht, daß ihr Projekt einer Bahn von Martigny über La Taillat-Châtelard das rationellste sei.

Es scheint uns keiner langen Begründung zu bedürfen, wenn wir von vornherein die Möglichkeit einer Konzessionirung aller drei Projekte ausschließen.

Allen liegt der gleiche Gedanke einer Verbindung des Rhonethales mit dem Thal von Chamounix zu Grunde. Sie qualifiziren sich deßhalb von diesem Gesichtspunkte aus sämmtlich als Konkurrenzprojekte, und es kann sich höchstens im Hinblick auf den lokalen Verkehr fragen, ob nicht neben einer der Linien durch das Thal des Trient noch diejenige über die Forclaz konzessionirt werden könnte.

Die Gründe, welche uns bewegen, Ihnen nur die Konzession eines Projektes zu empfehlen, haben wir in nachstehenden Ausführungen niedergelegt.

In technischer Beziehung gibt eine vergleichende Zusammenstellung der Konstruktionselemente die Anhaltspunkte zur Beurtheilung der verschiedenen Projekte.

Projekte.	Ludwig u. Schopier, mit Variante. Martigny- Salvan- Châtelard.	Masson u. Konsorten. Martigny- la Taillat- Châtelard.	Couchepin u. Konsorten. Martigny-Forclaz- Châtelard.	
			I. Projekt.	Modifiziertes Projekt.
<i>Länge der Bahn bis zur Grenze . .</i>	m. 16,200	m. 15,820	m. 14,050	m. 16,600
Davon				
Adhäsionsstrecken .	10,200	6,410	3,906,80	9,350
Zahnstangenstrecken .	6,000	9,410	10,143,70	7,250
<i>Maximalsteigung:</i>				
	‰	‰	‰	‰
Adhäsionsstrecken . .	ca. 50	25	50	40
Zahnstangenstrecken .	86	90	240	145
<i>Höhencoten:</i>				
	m.	m.	m.	m.
Minimum	474	474	475	469
Maximum	1,100	1,123	1,334,45	1,352
Differenz	626	649	859,45	883
<i>Minimalradius:</i>				
Adhäsionsstrecken . .	Angaben fehlen.	80	100	80
Zahnstangenstrecken .		100		
<i>Zwischenstationen</i> .	4	2	5	5
<i>Kostenvoranschlag:</i>				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total	4,500,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000
Per Kilometer . . .	277,800	316,000	355,872	301,210

Die Spurweite (1 m.) und das Betriebssystem (Adhäsionslokomotiven mit Zahnstangenbetrieb) sind bei allen Projekten gleich.

Diese Daten bieten allerdings keine sichern Anhaltspunkte darüber, wie sich die Ausführungsprojekte schließlich gestalten werden, lassen aber immerhin auch in dem modifizierten Projekt der Herren Couchepin und Konsorten genügend die technische Inferiorität der Forclazbahn gegenüber denjenigen durch das Thal des Trient erkennen. Erstere kulminiert mit 1352 m., weist nach dem Längenprofil ein bedeutendes Gegengefälle auf und wird durch die auf einem großen

Theil der Länge vorkommende Maximalsteigung von 145 ‰ in ihrer Leistungsfähigkeit wesentlich beeinträchtigt.

Die beiden andern, in engere Konkurrenz tretenden Projekte lassen sich technisch ähnlich gestalten. Bei diesen entscheidet deßhalb der größere Nutzen, den sie vermöge ihrer Anlage der Gegend bringen, und in dieser Beziehung steht das Projekt der Herren Ludwig & Schopfer, welches den Ortschaften folgt und dadurch den lokalen Verkehrsinteressen dient, ohne Zweifel über dem Konkurrenzprojekt, welches sich nach seiner Anlage als reine Touristenbahn qualifizirt.

Unterm 5. März hat nun die französische Deputirtenkammer und unterm 21. März der französische Senat für die Fortsetzung der Linie von Cluses aufwärts nach Fayet resp. St. Gervais der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft die Konzession ertheilt und eine schmalspurige Fortsetzung von St. Gervais bis an die Schweizergrenze ist von dem Kommissionsbericht in Aussicht gestellt, „sobald die vorläufigen Formalitäten erfüllt sein werden“.

Ueber die militärische Bedeutung der verschiedenen Projekte, welche auch in der französischen Deputirtenkammer stark betont wurde, haben wir unser Militärdepartement angehört, auf dessen bei den Akten liegenden Bericht wir verweisen.

Die Resultate dieses Berichtes veranlassen uns zu dem Antrag, die Verbindung mit dem französischen Bahnnetz jedenfalls nur auf eine Linie zu beschränken und bei dieser Sachlage die Konzession an die Herren Ludwig und Schopfer für die Linie von Martigny über Salvan nach Châtelard zu ertheilen.

Um dem Entscheide der Räte in keiner Weise vorzugreifen, wurden zu den vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, welche unterm 29. Mai abhin stattfanden, sämtliche Konzessionsbewerber eingeladen, welche zu dem vom Departemente vorgelegten Konzessionsentwurfe verschiedene Abänderungsanträge stellten.

Unserem Antrage gemäß beschäftigen wir uns in der Hauptsache nur mit den von den Herren Ludwig & Schopfer gestellten Anträgen und berühren die von den andern Petenten gemachten Bemerkungen nur so weit, als es zum Verständniß der Sache nöthig erscheint. Mit Bezug auf die Einzelheiten der Verhandlungen erlauben wir uns auf das Konferenzprotokoll zu verweisen. Als Sitz der Gesellschaft war von den Herren Ludwig und Schopfer Bern bezeichnet worden. Sie ließen jedoch auf das entschiedene Verlangen des Vertreters der Regierung von Wallis, daß der Sitz der Gesellschaft in den Kanton verlegt werde, diese Forderung fallen

und erklärten sich in der Konferenz vorläufig für Sitten und nachträglich mit Schreiben vom 1. Juni abhin für St. Maurice (Art. 3). Die Fristen der Art. 5 und 6 wurden im allseitigen Einverständniß auf 18 Monate bzw. 3 Jahre festgesetzt. Zu Art. 12 wurden Abänderungen im Sinne einer Beschränkung des dem Bundesrath vorbehaltenen Rechts, auch während der Einstellung des Betriebs den Transport von Personen, Gepäck und Postgegenständen verlangen zu können, beantragt, da daraus eine außer allem Verhältniß zum Nutzen stehende Belastung der Gesellschaft resultiren könnte.

Wir haben an der ursprünglichen Fassung des Artikels, welcher in dieser Form in allen neuern Konzessionen ähnlicher Unternehmungen Aufnahme gefunden hat, festgehalten, da dieser Vorbehalt im Interesse des öffentlichen Verkehrs liegt. Es ist dabei wohl als selbstverständlich zu bezeichnen, daß von demselben nur im Falle eines augenscheinlichen Bedürfnisses Gebrauch gemacht würde und daß die Bundesbehörden sich bei Anordnung der eventuellen Maßregel stets von den Grundsätzen der Billigkeit leiten lassen werden.

Bei Art. 14 wurde vom Regierungsvertreter im Hinblick auf den ziemlich bedeutenden Viehverkehr der von der Bahn berührten Thäler Streichung von Al. 2 des Entwurfes verlangt, nach welchem die Gesellschaft nicht zum Viehtransport verpflichtet war.

Da überdies die Herren Masson & Genton erklärten, ihrerseits den ganzen Artikel fallen lassen zu wollen, so ersetzten wir die darin enthaltenen Einschränkungen durch den allgemeinen Vorbehalt, daß der Bundesrath auch den Gütertransport verlangen könne. Es kann dann im einzelnen Falle untersucht werden, wie weit das Betriebssystem denselben gestatte.

Dem entsprechend wurde auch in Art. 12 „Postgegenstände“ durch „Güter“ ersetzt.

In Art. 16 sah der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Entwurf, den Ansätzen bei Visp-Zermatt entsprechend, als Personal-taxe vor für die 2. Klasse 50 Cts., für die 3. Klasse 30 Cts. per km., während die Herren Ludwig & Schopfer für die 1. Klasse 80 Cts. und für die 2. Klasse 50 Cts. verlangten. Sie machten dabei geltend, daß ein Vergleich mit Visp-Zermatt deßhalb nicht zutreffend sei, weil die Länge der letztern mehr als das Doppelte betrage, während die Kosten für die technisch schwierigere Linie Martigny-Châtellard gleich hoch kommen werden.

Es ist dies richtig und wir glauben Ihnen deßhalb die Annahme der von den Petenten gewünschten Ansätze umsomehr empfehlen zu können, als sich dieselben in bindender Weise zu einer

weitgehenden Reduktion der Ansätze ihrer zweiten Klasse für die Bevölkerung der Distrikte Martigny, St. Maurice und Entremont verpflichtet haben und dadurch letzterer ein thatsächliches Aequivalent für eine dritte Klasse mit niedern Taxen bieten.

In Art. 18 wurden Lebensmittel und landwirthschaftliche Produkte, als in die niederste Waarenklasse gehörend, noch speziell aufgeführt.

Art. 20 erhielt mit Bezug auf den Ein- und Auslad der Waaren zu Lasten der Gesellschaft den Zusatz, daß Ausnahmen nur durch den Bundesrath bewilligt werden können.

Der Zusatz wurde auf Wunsch des Regierungsvertreters von Wallis aufgenommen, da namentlich mit Bezug auf den Holzhandel im Thal des Trient Transporte aufgegeben werden können, deren Annahme bei den besonderen Verhältnissen der projektirten Bahn zu Schwierigkeiten führen können, welche ein Abgehen von der Regel unter Umständen als gerechtfertigt erscheinen lassen.

Die übrigen Artikel geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß und entsprechen denjenigen der Normalkonzession mit Ausnahme des letzten Alinea von Art. 6, in welchem der Rücksicht auf die Landesvertheidigung in bereits erwähnter Weise Rechnung getragen worden ist.

Indem wir Ihnen die Annahme des beigedruckten Konzessionsentwurfes empfehlen, bitten wir Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung genehmigen zu wollen.

Bern, den 23. Juni 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan  
nach Châtelard.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Ludwig und Schopfer, in Bern, vom 22. August 1890 und 11. März 1891;
2. einer Eingabe der Herren Ch. Masson & C<sup>ie</sup> in Lausanne und Ph. Genton in Vevey, vom 16. September 1890;
3. einer Eingabe der Herren J. Couchepin, Advokat in Martigny-Bourg, und Konsorten, vom 17. Oktober 1890;
4. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 23. Juni 1891,

beschließt:

**I.** Den Herren E. Ludwig und A. Schopfer wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan nach Châtelard unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Maurice.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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 konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Für die rechtzeitige und nachhaltige Zerstörung der Bahn im Kriegsfall sind zureichende Vorkehrungen zu treffen.

Art. 7. Der Bundesrath 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 schmalspurig und eingleisig erstellt. Wo die Steigungen es nothwendig machen, wird eine Zahnstange eingelegt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Wallis und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Der Betrieb kann im Allgemeinen auf die Sommersaison beschränkt werden. Dem Bundesrathe bleibt aber das Recht

vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Ausdehnung des Betriebes zu verfügen oder zu verlangen, daß die Gesellschaft auch während der Betriebseinstellung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern in angemessener Weise Vorsorge treffe.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird durch den Bundesrath bestimmt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck. Der Bundesrath ist berechtigt, auch die Beförderung von Gütern zu verlangen.

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 Bundesrath 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.

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

in der ersten Wagenklasse 80 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 50 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 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 eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist gehalten, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbilletts auszugeben.

Für die Bevölkerung der Distrikte Martigny, St. Maurice und Entremont bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Für den Transport der zur Beförderung angenommenen Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 15 Rappen, die niedrigste nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Lebensmittel und landwirthschaftliche Produkte sollen in jedem Falle zur niedrigsten Taxe befördert werden.

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

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 20. Die in den Artikeln 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen kann nur der Bundesrath bewilligen.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrath 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 25. 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 auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß 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. 26. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Art. 25 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

II. Auf die Konzessionsgesuche der Herren Ch. Masson und Konsorten und J. Couchepin und Konsorten wird nicht eingetreten.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer  
Eisenbahn von Martigny-ville über Salvan nach Châtelard. (Vom 23. Juni 1891.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1891             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 27               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 01.07.1891       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 701-716          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 015 330       |

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.