

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch.

(Vom 26. April 1907.)

Tit.

I.

Mit Botschaft vom 25. März 1905, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch (Bundesblatt 1905, II, 764) legten wir Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Genehmigung vor, welcher vorsah, den Herren Robert Vontobel, Elektrotechniker, in Winterthur, und Karl Probst, Ingenieur, in Luzern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb der genannten Schmalspurbahn zu erteilen, und auf das Konzessionsgesuch der Herren E. Strub und X. Imfeld-Seiler für eine Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch, vom 3. Januar 1904, zurzeit nicht einzutreten.

Unterm 20. April 1905 legte Herr Imfeld eine Erklärung des Herrn E. Strub vor, wonach derselbe als Mitbewerber der fraglichen Konzession zu gunsten des Herrn Imfeld verzichtet und alle Rechte und Pflichten auf ihn überträgt.

Die Eisenbahnkommission des Ständerates wies sodann unterm 28. September 1905 obige Angelegenheit an den Bundesrat mit dem Ersuchen zurück, es sei nochmals zu prüfen und darüber zu berichten, ob nicht dem Projekte Imfeld der Vorzug gebühre.

Herr Imfeld verbesserte inzwischen sein Projekt in der Weise, dass auf der Strecke Oberwald-Gletsch die Zahnstange vermieden und die Maximalsteigung von 7 % auf 6 % vermindert wurde.

Gemäss den entsprechend modifizierten Konzessionsvorlagen, d. d. 29. Oktober 1905, verlässt das neue Tracé 500 m. östlich Obergestelen das Rhoneufer und traversiert in gerader Linie die Talebene, um an derjenigen Stelle den Bergabhang zu gewinnen, wo durch den Jostwald und Bannwald Schutz vor Lawinen geboten ist.

Nach Überschreiten der Strasse (km. 37,₅) steigt die Linie mit 6 % zur Station Oberwald, die zirka 50 m. über das Niveau des Dorfes zu liegen kommt und folgt dann in derselben Steigung in östlicher Richtung der Berglehne. Sie überbrückt die Strasse bei km. 39,₆ und untertunnelt sie, nachdem sich die Linie in grossen Bogen westlich gewendet hat, bei km. 40,₆₅. Nach km. 41 folgt ein Kehrtunnel mit 60 m. Radius, von wo die Bahn wieder nordöstliche Richtung annimmt und stets mit 6 % steigend durch den Bärenfallwald nach der Eistfluh führt. Durch die nun folgenden felsigen Gehänge wird die Bahn auf eine Länge von zirka 500 m. in Tunnel und Galerien gelegt. Bei km. 43,₂ tritt sie wieder ins Freie und erreicht, unter dem Schutze einer Galerie, die lawinengefährlichen Maienbachrunsen unterfahrend, bei km. 44,₃ die Endstation Gletsch.

Als Variante dürfte auch eine Linie in Betracht kommen, die bei km. 40,₅ das eben beschriebene Tracé verlässt, sich unterhalb der Strasse haltend mit 6 % dem Talweg folgt und mit 2 Kehrtunneln und teilweiser Benützung des linken Rhoneufers etwa bei km. 43,₃ wieder in das obige Tracé einmünden würde.

Die Abänderung des ursprünglichen Projektes hat noch folgende Änderungen zur Folge:

Die ursprüngliche Idee, die Station Fiesch mit Eggishorn durch eine Drahtseilbahn zu verbinden ist, weil in der Ausführung zu kostspielig, fallen gelassen worden, und damit kann der Bahnhof von Fiesch an die Südseite des Dorfes verlegt werden, wodurch die Dörfer Aernen und Nieder-Aernen besser bedient sind. Gleichzeitig erfährt die Entwicklung der Linie im Interesse der Kürze eine Abänderung.

Die geplante Linienführung zwischen Grengiols und Laxgraben erweist sich als ausserordentlich schwierig. Auch bei

einer Brücke über die Rhone von über 100 m. Länge würde man am rechten Ufer östlich und unterhalb Teisch auf zirka $1\frac{3}{4}$ km. ein Gehänge zu durchqueren haben, das aus zermalmtten Casannaschiefern mit mergeligen Zwischenlagen besteht und den denkbar schlechtesten Baugrund bildet. Auch dem Tunnelbau würde diese Strecke grosse Schwierigkeiten entgegensetzen. Es dürfte hier jedenfalls die Verlegung des Tracés in dem Sinne in Aussicht zu nehmen sein, dass man zirka 3 km. oberhalb Mörel am rechten Rhoneufer ansteigend die Höhe von Teisch zu erreichen suchte.

Für Brig war ursprünglich der Bahnhof der S. B. B. als gemeinsamer Bahnhof in Aussicht genommen. Die Raumverhältnisse des nun fertigen Simplonbahnhofes machen dies unmöglich; es wird in Aussicht genommen, den neuen Bahnhof der Schmalspurbahn dem erstern gegenüber separat anzulegen.

In etwelcher Abänderung des ersten Projektes erhalten nur folgende vier Stationen ein ständiges Personal: Brig, Fiesch, Münster und Gletsch, während Matt, Mörel, Grengiols, Lax, Bellwald, Blitzingen, Biel, Reckingen, Geschenen, Ulrichen, Obergestelen und Oberwald im allgemeinen nur Haltstellen mit Passagier- und Gepäckabfertigung durch das Zugpersonal erhalten werden. Immerhin könnten diese Ortschaften in bezug auf Güterverkehr in der Weise bedient werden, dass die Vermittlung zwischen Absender resp. Empfänger und der Bahn durch einen Ablagehalter besorgt würde, der am betreffenden Ort noch einer anderweitigen ständigen Beschäftigung obliegen würde.

Eine Vergleichung des modifizierten Projektes Imfeld mit demjenigen Vontobel ergibt, dass dieselben ungefähr gleichwertig sind.

Der Staatsrat des Kantons Wallis gab mit Vernehmlassung vom 15. Dezember 1905 dem Projekte Imfeld den Vorzug.

II.

Mittelst Eingabe vom 19. Februar 1906 kamen die Herren Imfeld, Vontobel und Probst gemeinsam um die Erteilung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn Brig-Gletsch ein, indem sie zugleich mitteilten, dass das modifizierte Projekt Imfeld vom 29. Oktober 1905 als gemeinschaftliches Projekt gelten solle.

Um die Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn Visp-Gletsch bewarben sich hierauf ferner die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein und Herr Zehnder, Direktor der Montreux-Berner Oberlandbahn. Da dieses Konzessionsgesuch später zu gunsten des Projektes Imfeld zurückgezogen wurde, sehen wir davon ab, auf dasselbe näher einzutreten und erlauben uns, auf die bei den Akten liegenden Konzessionsvorlagen zu verweisen.

Der Staatsrat des Kantons Wallis sprach sich unterm 14. März 1906 wiederum zu gunsten des Projektes Imfeld aus.

Unterm 30. Juni 1906 trat von den Herren Imfeld, Vontobel und Probst der letztere von der Konzessionsbewerbung zurück.

In einem einlässlichen Berichte über militärisch wichtige Eisenbahnen im Hochgebirge d. d. den 26./27. März 1906, verlangt die Generalstabsabteilung des schweizerischen Militärdepartements, dass derartige Bahnen speziell mit bezug auf folgende Punkte den militärischen Bedürfnissen entsprechen müssen:

1. Sommer- und Winterbetrieb;
2. durchgehendes und gleichartiges Adhäsionssystem;
3. einheitliche Vorschriften für Bau- und Rollmaterial;
4. Zugsleistung von wenigstens 100 Tonnen;
5. Zuverlässige und nicht zu empfindliche Zugskraft;
6. Besondere Vorkehrungen bezüglich des Anschlusses an das ausländische Netz.

Für das vorliegende Projekt kommen die Forderungen 1—5 in Betracht. Die Konzessionsbewerber Vontobel und Imfeld erklärten unterm 19. Oktober 1906, diesen Anforderungen soweit irgend wie möglich zu entsprechen.

Ein vom Eisenbahndepartement zu gunsten der Herren Imfeld und Vontobel im November 1906 erstellter Konzessionsentwurf, gab dem Staatsrat des Kantons Wallis zu folgenden Vorbehalten Anlass:

1. Er könne die Benützung der neuen Brücke über die Rhone bei Brig durch die Eisenbahn nicht gestatten. Diese Brücke müsse dem Publikum reserviert bleiben und der Zirkulation von Wagen, Karren, und eventuell der Einrichtung eines Tramways Brig-Naters dienen.

2. Er verlange ausdrücklich die Erstellung einer Station in Naters gegen Kelchbach hin.

3. a. Für den Güterverkehr solle die niedrigste Klasse 3 statt 4 Rappen per 100 kg. und per km. betragen.

b. Im Personenverkehr werde für die einheimische Bevölkerung eine Reduktion der Taxe um 50 % verlangt.

III.

Mit Schreiben vom 5. Januar 1907 erklärte Herr Vontobel seinen Rücktritt von der Konzessionsbewerbung und es vereinigten sich hierauf mit Herrn Imfeld die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein und Herr Zehnder, Direktor der Montreux-Berner-Oberlandbahn.

Mit gemeinsamer Eingabe vom 5. Februar 1907 suchten nun die Herren Imfeld und Zehnder sowie die Elektrizitätsgesellschaft Alioth auf Grundlage des Imfeldschen modifizierten Projektes vom 29. Oktober 1905 um die Konzession Brig-Gletsch nach, indem sie zugleich erklärten, dafür zu sorgen, dass im Kriegsfall die Strecke Oberwald-Gletsch auch im Winter betrieben werden könne. Auch solle eine Zugsleistung von wenigstens 100 Tonnen vorgesehen werden.

Das Eisenbahndepartement hat hierauf zu gunsten der drei genannten Konzessionsbewerber einen Konzessionsentwurf erstellt, mit welchem sich dieselben einverstanden erklärten. Der Staatsrat des Kantons Wallis brachte mit Schreiben vom 7. März 1907 folgende Bemerkungen vor:

Gestützt auf die Entscheide der Behörden der interessierten Gegenden, habe sich der Grosse Rat gegen das Projekt einer Schmalspurbahn im Gomsertal ausgesprochen und habe sein Verlangen für eine Normalspurbahn aufrecht erhalten.

Demgemäss könne sich der Staatsrat des Kantons Wallis nicht für das Konzessionsgesuch der Herren Imfeld und Konsortien im günstigen Sinne aussprechen.

Wenn trotz der ablehnenden Vernehmlassung des Grossen Rates die Konzession bewilligt werden sollte, so möchte dieselbe immerhin erst erteilt werden, wenn sich die Konzessionsbewerber mit den im Schreiben vom 29. November 1906 enthaltenen Vorbehalten einverstanden erklärt und auch noch einen Situationsplan für die Strecke Brig-Naters eingeschickt hätten, auf welchem das modifizierte Tracé Brig-Naters eingezeichnet sei.

Was den Personentarif anbetreffe, verlange der Staatsrat des Kantons Wallis die Herabsetzung von 20 auf 10 Rappen per Kilometer für die III. Klasse auf der Strecke Brig-Oberwald.

Die ehemalige Konzession Abt, welche eine Normalspurbahn vorsah, hatte die Taxe auf $12\frac{1}{2}$ Cts. per Person und Kilometer festgesetzt.

Mit Schreiben vom 19. März 1907 teilten die Konzessionsbewerber mit:

1. Dass sie auf die Benützung der neuen Strassenbrücke zwischen Brig und Naters verzichten.

2. Dass sie sich bereit erklären, der Gemeinde Naters nicht nur eine Haltestelle, sondern eine eigentliche Bahnstation mit Güterabfertigung zu gewähren.

3. Dass sie sich mit der Reduktion des Tarifes der niedrigsten Klasse für Güter von 4 auf 3 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer, sowie mit der Reduktion der Personentaxen um 50 % für Einheimische einverstanden erklären.

Zugleich legten sie einen Übersichtsplan vor, welcher die Variante Brig-Naters (mit Station) ohne Benützung der Brücke enthält.

Behufs Erledigung der im Schreiben des Staatsrates des Kantons Wallis vom 7. März 1907 enthaltenen Begehren ordnete das Eisenbahndepartement eine Konferenz an, welche am 27. März 1907 in Bern stattfand.

Der Vertreter des Staatsrates des Kantons Wallis hielt an folgenden Begehren fest:

1. Die Bahn solle normalspurig erstellt werden.

2. Die Personentaxe III. Klasse sei von 20 auf 10 Rappen zu erniedrigen.

3. Den Einheimischen sei eine Reduktion von 50 % der Personentaxen zu gewähren.

Ferner stellte er das Begehren, die Konzessionsbewerber sollten für den Fall, dass sich die Bundesversammlung für eine Schmalspurbahn entscheiden sollte, verhalten werden, die Bahn von Visp statt von Brig aus zu erstellen, damit man eine durchgehende Schmalspurbahn Zermatt-Visp-Gletsch erhalte. Die Konzessionsbewerber lehnten die Erstellung einer Normalspurbahn ab, da dieselbe nicht finanziert werden könne. Sie ersuchten ferner dringend, es möchten die im Entwurfe enthaltenen Personentaxen von 32 Rappen für die II. Wagenklasse und von 20 Rappen für die III. Wagenklasse beibehalten werden, da die Bahn zum grössten Teil in einer Höhe von

1000—1400 m. liege, und der Winterbetrieb, sowie die Erfüllung der besondern Bedingungen, die im militärischen Interesse zu erfüllen seien, sehr grosse Kosten verursachen. Sie offerierten für den Fall der Genehmigung der im Entwurfe vorgesehenen Taxen, für Hin- und Rückfahrten die Personentaxen um 25 % niedriger anzusetzen, statt nur um 20 %, wie im Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartements vorgesehen ist. Sie erklärten sich ferner bereit, den Einheimischen eine Reduktion von 50 % auf den Personentaxen zu gewähren. Über die streitigen Fragen fand eine Einigung nicht statt.

Im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement dürften dieselben folgendermassen erledigt werden:

Was die Spurweite anbelangt, so haben wir uns schon in unserer Botschaft vom 25. März 1905 betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch (Bundesbl. II, 264) für eine Schmalspurbahn ausgesprochen, da eine solche eher Aussicht auf Verwirklichung hat als eine Normalspurbahn. Die Verhältnisse liegen heute gleich wie damals, weshalb wir keine Veranlassung haben, auf unsern damaligen Standpunkt zurückzukommen. Die Taxen von 32 und 20 Cts. sind nicht zu hoch; wir können die verlangte Reduktion von 20 auf 10 Cts. nicht befürworten, da sonst ein Missverhältnis zwischen den Taxen II. und III. Klasse entstehen würde. Eine Reduktion der Taxen beider Klassen vorzunehmen, erscheint uns um so weniger geboten, da die Konzessionsbewerber für Hin- und Rückfahrten 25 % Ermässigung, statt der üblichen 20 % angeboten und wir die 25 % in den Konzessionsentwurf eingesetzt haben. Das Begehren um Aufnahme der Taxbegünstigungsklausel zu gunsten der Einheimischen empfehlen wir Ihnen abzulehnen, indem wir uns erlauben, auf die prinzipiellen Ausführungen in der Botschaft vom 22. März 1907 betreffend Konzession für eine Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden hinzuweisen.

Was endlich das eventuelle Begehren anbelangt, es möchte im Falle der Erstellung einer Schmalspurbahn die Bahn von Visp statt von Brig aus erstellt werden, so erlauben wir uns noch beizufügen, dass die Konzessionsbewerber in Aussicht gestellt haben, zu geeigneter Zeit um eine Ausdehnung der Konzession Brig-Gletsch auf die Strecke Visp-Gletsch einzukommen.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht vorzubringen.

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

Bern, den 26. April 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Brig
nach Gletsch.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, vom 29. Oktober 1905;
2. einer Eingabe der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein und des Herrn Direktor Zehnder in Montreux, vom 23. Februar 1906;
3. einer Eingabe des Herrn X. Imfeld, der Elektrizitätsgesellschaft Alioth und des Herrn Direktor Zehnder, vom 5. Februar 1907;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. April 1907,

beschliesst:

Herrn X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein und Herrn Zehnder, Direktor der Montreux-Berner Oberlandbahn, in Montreux, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch 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 Brig.

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 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die durch das militärische Interesse gebotenen baulichen Anlagen, inklusive Minen, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

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 einem Meter und einleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Für den Fall, dass das definitive Tracé ausnahmsweise die Benützung der öffentlichen Strassen in Aussicht nehmen sollte, gelten für die Anlage und den Betrieb der Bahn auf diesen Strecken die Vorschriften der zwischen der Bahngesellschaft und den beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden abzuschliessenden Verträge, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 Beförderung von Personen soll vom 1. Juni bis 15. Oktober täglich mindestens dreimal auf der Strecke Brig-Gletsch nach beiden Richtungen und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen. Vom 16. Oktober bis 31. Mai kann der Betrieb auf die Strecke Brig-Oberwald mit täglich zwei Zügen in jeder Richtung beschränkt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt sein muss. Über die Einführung der ersten Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 32 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 20 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung der ersten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 25 % 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. 16. 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. 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 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe

eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. 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 nicht über 7,5 Rappen und deren niedrigste nicht über 3 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 höchstens 3 Rappen per Kilometer zu erheben.

Art. 20. 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 Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. 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. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den

Betrag von 35 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 4 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. 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 besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Ver-

ständigung 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. 29. 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 Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 30. 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 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. 31. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch. (Vom 26. April 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1907
Date	
Data	
Seite	192-207
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 395

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.