

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Siders nach Vermala.

(Vom 26. März 1900.)

Tit.

Namens eines Konsortiums, das aus den Herren M. Zufferey und W. D. Müller-Baur in Siders, der Maschinenfabrik Örlikon und Herrn J. Travelletti, Ingenieur in Sitten, besteht, reichte der letztere unterm 22. Oktober 1899 ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Zahnradbahn von Siders nach Vermala ein.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine Bericht hebt zunächst die in stetem Wachstum begriffene Frequenz der Station Siders und die große Bedeutung dieses Ortes als Fremdenstation hervor, um dann die Vorzüge der Umgebung zu schildern und auf die in Orsière-Vermala teils schon bestehenden, teils projektierten Hotels und Sanatorien hinzuweisen, welche die baldige Erstellung einer Eisenbahn begrüßen würden, da die Höhendifferenz zwischen Siders und Vermala ungefähr 1000 Meter betrage, deren Überwindung gegenwärtig eine 3 bis 4 stündige Wagenfahrt erfordere.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die Station Siders gegenüber der gleichnamigen Station der Jura-Simplonbahn, nördlich der Staatsstraße, zu liegen komme. Die Bahn wende sich sofort dem Berge zu und gewinne zunächst das Plateau von Muraz.

Dann passiere sie das Dorf Venthône und erreiche bei der Kirche von St. Maurice le Laques das Plateau von Consor, wo eine Kreuzungsstation eingerichtet werden solle. Hierauf ziehe sich die Bahn östlich um Mollens herum, um, immer dem Terrain sich anschmiegend, an Randogne vorbei die Endstation Vermala zu gewinnen. Mit Ausnahme eines Tunnels von ungefähr 150 Meter Länge besitze die Bahn keine Kunstbauten. Für die Kurven sei ein Radius von 80 Meter angenommen; die Maximalsteigung betrage 20 ‰, die Spurweite 1 Meter.

Die Stationen Siders (541 m. über Meer), Consor (980 m.) und Vermala (1388 m.) erhalten ein Gefäll von 2 ‰; dazwischen seien noch Haltestellen mit 6 ‰ Gefäll vorgesehen zur Bedienung der Ortschaften Muraz, Venthône, Mollens und Randogne.

Die für den Betrieb erforderliche elektrische Kraft werde von der Navigence geliefert; die Centralstation sei auf dem linken Rhoneufer, bei Chippis am Ausgang des Annivierstales projektiert. Die Speiseleitung werde eine Spannung von 500 Volts erhalten.

Für die Strecke Siders-Consor werde permanenter Betrieb in Aussicht genommen, während er auf der Strecke Consor-Vermala eingestellt werden solle, wenn die Witterungsverhältnisse die Aufrechthaltung nicht mehr ohne große Kosten gestatten.

Für den Bau der Bahn sind folgende Ausgaben in Aussicht genommen:

1. Expropriationen	Fr.	150,000
2. Erd- und Sprengarbeiten	„	235,000
3. Mörtelmauerwerk	„	35,000
4. Trockenmauerwerk	„	65,000
5. Tunnel	„	60,000
6. Durchlässe und Wasserleitungen	„	15,000
7. Schotterung	„	20,000
8. Straßenbauten	„	5,000
9. Oberbau	„	265,000
10. Hochbauten	„	40,000
11. Telephon und Signale	„	5,000
12. Rollmaterial	„	120,000
13. Mobiliar	„	5,000
Total		Fr. 1,020,000

Dieser Kostenvoranschlag stütze sich auf die Baukosten der Gornegratbahn, unter Berücksichtigung der infolge der Höhendifferenz sich für Siders-Vermala günstiger gestaltenden Verhältnisse für den Bau und die Materialtransporte.

Die Einnahmen werden veranschlagt wie folgt:

Personenverkehr	Fr. 72,000
Gepäck und Güter	„ 36,000
Total	<u>Fr. 108,000</u>

An Ausgaben seien zu erwarten:

Betriebskosten	Fr. 44,000
Verzinsung des Kapitals mit 4,5 %	„ 45,900
Einlage in den Erneuerungsfonds .	„ 7,000
Total	<u>Fr. 96,900</u>

Es ergebe sich somit als Reingewinn ein Betrag von Fr. 11,100.

Der Große Rat des Kantons Wallis hat, laut Protokollauszug vom 27. November 1899, der vom Staatsrat unterm 13. Dezember 1899 dem Eisenbahndepartement zugestellt wurde, beschlossen, das Konzessionsgesuch unter folgenden Vorbehalten zu unterstützen:

1. Der Sitz der Gesellschaft müsse im Kanton Wallis genommen werden und es solle dieser ständig im Verwaltungsrat vertreten sein.

2. Für die einheimische Bevölkerung sei eine Taxermäßigung von mindestens 50 % einzuführen.

3. Für die Beförderung von landwirtschaftlichen Produkten solle ein Specialtarif erstellt werden.

4. Die Haltestellen, beziehungsweise Stationen Venthône und Randogne seien möglichst nahe an die Ortschaften zu rücken.

Das Eisenbahndepartement verfaßte einen Konzessionsentwurf und setzte die konferenziellen Verhandlungen auf den 17. März an. Diese führten nicht in allen Punkten zu einer Einigung. Wir erlauben uns, hinsichtlich der streitigen Punkte auf die nachstehende Besprechung des Beschlußentwurfes zu verweisen.

Gemäß Artikel 3 wird Siders als Sitz der Gesellschaft bezeichnet, wodurch dem ersten Teile des vom Großen Rat des Kantons Wallis gemachten ersten Vorbehaltes entsprochen wird. Was die Vertretung des Kantons im Verwaltungsrat betrifft, so

wurde auch hier eine zustimmende Erklärung der Konzessionsbewerber zu Protokoll genommen.

In Artikel 12 wird die Gesellschaft von der Pflicht, Vieh zu befördern, dispensiert, da solche Transporte voraussichtlich gar nicht oder jedenfalls nur höchst selten vorkommen würden und ein Bedürfnis nach solchen nicht besteht.

Mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der Strecke Consor-Vermala will Artikel 13 den Bundesrat ermächtigen, der Gesellschaft die Einstellung des Betriebes auf dieser Strecke während des Winters zu gestatten. Doch hat sie in diesem Falle auf eigene Kosten während der Betriebseinstellung für die Beförderung der Briefsendungen der Post zu sorgen. Auf Wunsch der Oberpostdirektion hatte das Eisenbahndepartement in seinem Entwurf sogar die Pflicht zur Beförderung sämtlicher Postsendungen, also auch der Pakete, statuiert; als jedoch die Konzessionsbewerber anlässlich der konferenziellen Verhandlungen eine solche Bestimmung als zu onerös bezeichneten, zog das Departement die Angelegenheit in Wiedererwägung und gelangte, im Einverständnis mit der Oberpostdirektion, dazu, die Pflicht zur Beförderung auf die Briefsendungen zu beschränken. Wir pflichten dieser Lösung, mit welcher sich auch die Konzessionsbewerber einverstanden erklärten, bei; denn es handelt sich nicht um eine Bahn, welche im Sommer der Post einen einträglichen Personenverkehr wegnimmt und welcher daher billigerweise die Pflicht zur Beförderung der Postsendungen auch während der Jahreszeit auferlegt werden könnte, in welcher ein Verkehr unrentabel ist.

Laut Artikel 16 soll für die Personenbeförderung nur eine Wagenklasse eingeführt werden. Voraussichtlich wird sich das Bedürfnis nach einer zweiten nicht geltend machen.

In den Artikeln 17 und 19 bringen wir diejenigen Taxen in Vorschlag, welche das Eisenbahndepartement anlässlich der konferenziellen Verhandlungen den Konzessionsbewerbern zugestand, nämlich 60 Rappen für die Personenbeförderung, 40 Rappen pro 100 kg. Gepäck und 20, beziehungsweise 15 Rappen für 100 kg. der höchsten und niedrigsten Gütertarifklasse. Die Konzessionsbewerber hatten Fr. 1.20 für den Personen-, Fr. 1 für den Gepäck- und 50 Rappen für den Güterverkehr verlangt. Daß diese Ansätze zu hoch waren, ergibt sich am besten aus einer Zusammenstellung mit andern Zahnradbahnen.

	Maximal- steigung.	Personentaxen.		Gepäck- taxe.	Gütertacken	
	%	II. Kl.	III. Kl.		höchste Kl.	niedrigste Kl.
Wengernalpbahn .	25	80	50	40	20	—
Visp-Zermatt . .	12,5	44,4	27,7	15	15	6
Leuk-Leukerbad .	20	45	25	15	15	6,5
Stalden-Saas Fee .	12	65	40	20	18	6
Siders-Vermala	20	120	—	100	50	—

Die Konzessionsbewerber machten freilich geltend, es lasse sich ihr Projekt nur mit der Gornergratbahn vergleichen, welcher dieselben Taxen bewilligt worden seien. Allein diese Behauptung ist unrichtig; denn während Siders-Vermala dem Verkehrsbedürfnis einer wenn auch nicht dicht bevölkerten Gegend, deren untere Partie im Thale liegt, dienen soll, ist die Gornergratbahn eine reine Touristenbahn, die lediglich dem Besuche einiger Berghotels und Aussichtspunkte Vorschub leisten will und deren ganze Anlage bedeutend höher liegt, also auch mit bedeutend größeren Schwierigkeiten verbunden war.

Die Konzessionsbewerber erklärten sich schließlich bereit, eine Reduktion ihrer Ansätze um 20 % anzunehmen; allein aus vorstehender Vergleichung ergibt sich, daß auch dann noch die Taxen unverhältnismäßig hoch wären. Es will uns vielmehr scheinen, daß die von uns in Vorschlag gebrachten Ansätze den besonderen Verhältnissen der projektierten Bahn — Maximalsteigung auf einem großen Teil der Linie, beschränkte Betriebszeit für die Strecke Consor-Vermala — vollauf gerecht werden. Sollte sich die Befürchtung der Konzessionsbewerber bewahrheiten und die Rendite ausbleiben, so bietet ja Art. 25 die Möglichkeit, eine angemessene Erhöhung der Maximaltaxen vorzunehmen; die Bundesbehörden haben sich derartigen Begehren bisher nie widersetzt.

Zu erwähnen bleibt noch, daß für die einheimische Bevölkerung ermäßigte Taxen vorbehalten bleiben, wodurch der zweite vom Großen Rate des Kantons Wallis aufgestellte Vorbehalt im Prinzip erledigt ist. Das dritte Begehren (Erstellung eines Specialtarifes für landwirtschaftliche Produkte) dürfte angesichts der bedeutenden Reduktionen, welche der Entwurf gegenüber den von den Konzessionsbewerbern verlangten Taxen aufweist, gegenstandslos geworden sein.

Was schließlich die Forderung betrifft, daß die Haltestellen für Randogne und Venthône möglichst nahe an die betreffenden

Ortschaften gelegt werden, so hat die Konzession hierüber nichts zu bestimmen, weil derartige Fragen erst anlässlich der Genehmigung des definitiven Bauprojektes erledigt werden können.

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

Bern, den 26. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Siders nach Vermala.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn J. Travelletti, Ingenieur in Sitten, namens eines Konsortiums, vom 22. Oktober 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. März 1900,

beschließt:

Den Herren Jean Travelletti, Ingenieur in Sitten, M. Zufferey und W. D. Müller-Baur in Siders und der Maschinenfabrik Örlikon wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Siders nach Vermala 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 2 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 für den Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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. Die Bahn wird als Zahnradbahn mit Spurweite von 1 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 zu 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Der Bundesrat kann der Gesellschaft gestatten, den Betrieb auf der Strecke Consor Vermala während des Winters einzustellen. In diesem Falle hat dieselbe, im Einvernehmen mit der Postverwaltung, auf ihre Kosten die geeigneten Maßnahmen für die Beförderung der Briefpost zu treffen.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal 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. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 17. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen von 60 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 zu zahlen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

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

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 40 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Art. 18. 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. 19. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 20 Rappen, die niedrigste nicht über 15 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.

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 Fr. 1000 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. 20. 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. 21. 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. 22. Die in den Art. 17 und 19 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. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 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. 27. 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 Zeitpunkt 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Siders nach Vermala. (Vom 26. März 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1900
Date	
Data	
Seite	176-188
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 147

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.