

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Monthey nach Champéry und nach Morgins.

(Vom 22. März 1900.)

Tit.

Namens eines Initiativkomitees reichte Herr P. Thibaud, Geometer in Montreux, unterm 22. Juni 1899 ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Eisenbahn von Monthey nach Champéry und nach Morgins ein. Eine solche werde, nach Ansicht der Konzessionsbewerber, der ganzen Bevölkerung der betreffenden Gegend wie den zahlreichen Fremden und Touristen große Dienste leisten. Auch könne die volkswirtschaftliche Lage des ganzen Thales nur gewinnen durch die Schaffung solcher rascher und billiger Verkehrsmittel.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die Bahn bei der Station Monthey der Jura-Simplon-Bahn beginne und dann längs der Bahnhofstraße sich nach der Stadt ziehe. Nach deren Verlassen gewinne sie die Höhen über Collombey, bilde eine Schleife und erscheine wieder über Monthey, um sich hierauf, der Landstraße folgend, über Troistorrents und Illiez nach Champéry zu wenden. Morgins solle durch eine 7,5 Kilometer lange Abzweigung von Illiez aus bedient werden. Die ganze Länge der Bahn betrage 22,5 Kilometer, der Minimalradius 50 Meter, die Maximalsteigung 55 ‰, die Spurweite 1 Meter. Die Bahn sei vollständig auf eigenem Bahnkörper projektiert und werde folgende Stationen erhalten:

Monthey (Station J.-S.), Monthey (Stadt), Collombey, Troistorrents, Illiez, Champéry und Morgins. Außerdem könne noch eine Anzahl von Haltestellen nach Bedürfnis eingerichtet werden.

Die Baukosten werden ohne weiteres und ganz summarisch zu Fr. 80,000 per Kilometer angenommen, so daß sich eine Totalsumme von Fr. 1,800,000 ergebe.

Die Betriebseinnahmen werden auf	Fr. 285,440
die Betriebsausgaben (inklusive Verzinsung des Obligationenkapitals) auf.	„ 154,750

berechnet, so daß ein Einnahmenüberschuß von . Fr. 130,690 verbleibe, welcher folgendermaßen verwendet werden solle:

5 % Dividende für das Aktienkapital von Franken

1,200,000	Fr. 60,000
Amortisationen	„ 30,000
Erneuerungsfonds (10 %)	„ 13,069
Reservefonds (8 %)	„ 10,455
Hülfskasse, Gratifikationen etc.	„ 8,000
Auf neue Rechnung	„ 9,166

Total wie oben	Fr. 130,690
----------------	-------------

Laut einem Protokollauszug, welchen uns der Staatsrat des Kantons Wallis unterm 13. Dezember 1899 sandte, hatte sich der Große Rat in seiner Sitzung vom 29. November 1899 mit diesem Konzessionsgesuche befaßt und beschlossen, dasselbe unter folgenden Vorbehalten zu empfehlen:

1. Der Sitz der Gesellschaft müsse im Kanton Wallis sein und dieser müsse immer im Verwaltungsrat einen Vertreter haben;

2. für die einheimische Bevölkerung seien die Personentaxen um mindestens 50 % zu reduzieren;

3. auf die Sendungen von Fleisch solle der für landwirtschaftliche Produkte bestimmte billigste Frachtsatz von 60 Rappen pro Tonnenkilometer ebenfalls Anwendung finden;

4. auf dem Marktplatz in Monthey solle mittelst Spitzkehre eine Haltstelle eingerichtet werden.

Wir werden bei Besprechung des Konzessionsentwurfes Gelegenheit haben, über diese Vorbehalte uns noch zu äußern.

Schon im Mai 1899 waren die Herren E. de Vallière und Sohn in Lausanne und die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspur-

bahn, teilweise Zahnradbahn, von Monthey nach Champéry eingekommen; als aber der Große Rat des Kantons Wallis im November 1899 beschloß, dieses Gesuch nicht zu empfehlen, erklärten sie mittelst Eingabe vom 5. Dezember 1899, dasselbe zurückzuziehen. Dagegen schlossen sie sich dann laut Erklärungen vom 9., beziehungsweise 12. Februar 1900 dem Gesuche der Herren Gebrüder Dufour und Konsorten an und diese bezeugten das Einverständnis mittelst einer Eingabe vom 8. Februar 1900. Sämtliche drei Schriftstücke liegen bei den Akten.

Die konferenziellen Verhandlungen über den vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurf fanden am 17. dieses Monats statt. Wir lassen hiernach den Entwurf in der Fassung folgen, wie er bei diesem Anlasse festgestellt wurde, und beehren uns, denselben mit nachstehenden Bemerkungen zu begleiten:

Durch Artikel 3 wird Monthey als Sitz der Gesellschaft bezeichnet, wodurch der erste Vorbehalt des Großen Rates des Kantons Wallis, soweit die Bestimmungen der Konzession in Frage kommen, erledigt ist. Vorbehalte betreffend die Vertretung von Kantonen in der Verwaltung einer Eisenbahn werden nach bisheriger Praxis nicht in die Konzession aufgenommen, sondern sind jeweils anlässlich der Genehmigung der Statuten zu behandeln. Übrigens haben sich die Vertreter der Konzessionsbewerber bei den konferenziellen Verhandlungen damit einverstanden erklärt, bei Aufstellung der Statuten dem Wunsche des Großen Rates Rechnung zu tragen, und es wurde diese Erklärung zu Protokoll genommen.

Artikel 5 räumt der Gesellschaft das Recht ein, die Linie in zwei Sektionen einzuteilen. Die Konzessionsbewerber hoffen, es werde ihnen dadurch die Finanzierung erleichtert, da ihnen so die Möglichkeit geboten ist, eventuell den Bau der zweiten, bedeutend kostspieligeren Sektion zu verschieben. Sollte sich die Finanzierung der letztern überhaupt als unmöglich erweisen, so würde dadurch die Ausführung, beziehungsweise die Fortexistenz der ersten Sektion nicht in Frage gestellt. Zu diesem Zwecke ist auch die Einschaltung des Artikels 6 *a* erforderlich.

Da ein Bedürfnis nach Viehtransporten sich voraussichtlich nicht geltend machen wird, soll die Gesellschaft durch Artikel 12 von diesem Zweig der üblichen Transportpflicht dispensiert werden.

In Artikel 15 ist für die Personenbeförderung zunächst nur eine Wagenklasse in Aussicht genommen. Jedoch erhält der Bundesrat, wie bei mehreren Konzessionen für ähnliche Bahnen, die Ermächtigung, die Einführung einer zweiten Klasse zu gestatten.

Die im Artikel 16 aufgestellten Taxen entsprechen den von den Konzessionsbewerbern gewünschten Ansätzen und sind mit Rücksicht auf die besonderen Bau- und Betriebsverhältnisse der Bahn gerechtfertigt. Das letzte Alinea trägt dem Wunsche der Kantonsbehörden nach einer Taxreduktion für die einheimische Bevölkerung Rechnung, soweit es sich um das Prinzip handelt. Dagegen dürfte die Bestimmung des Quantitatifs, gemäß bisheriger Praxis, dem Bundesrat überlassen bleiben.

Auch in Artikel 18 haben die von den Konzessionsbewerbern gewünschten Taxen Aufnahme gefunden. Der Vorbehalt des Großen Rates von Wallis betreffend Anwendung des Ausnahmetarifes für landwirtschaftliche Produkte auf Fleischsendungen darf dadurch als erfüllt angesehen werden, daß die Konzessionsbewerber anläßlich der konferenziellen Verhandlungen ihre Zustimmung zu Protokoll gaben.

Der letzte Vorbehalt der genannten Behörde kann nach konstanter Praxis, weil er sich auf das Tracé bezieht, erst anläßlich der Genehmigung des definitiven Bauprojektes durch den Bundesrat in Erwägung gezogen werden.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

### Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Monthey nach Champéry und nach Morgins.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Paul Thibaud, Geometer in Montreux, handelnd namens eines Initiativkomitees, vom 22. Juni 1899;
2. dreier Erklärungen der Herren Henri Zumoffen in Monthey und Ch. Exhenry in Champéry, vom 8. Februar, der Herren de Vallière und Sohn in Lausanne, vom 9. Februar, und der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein, vom 12. Februar 1900;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1900,

beschließt:

Den Herren Gebrüder Dufour in Avants, H. Zumoffen in Monthey, Ch. Exhenry in Champéry, J. Gex-Fabry in Illiez, E. de Vallière und Sohn in Lausanne und der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Monthey nach Champéry und nach Morgins 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 Monthey.

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. Es ist der Gesellschaft gestattet, die Bahn in eine erste Sektion, umfassend die Strecke Monthey-Champéry, und eine zweite Sektion, umfassend die Strecke Champéry-Morgins, einzuteilen.

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 drei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Die Nichteinhaltung dieser Fristen für eine Sektion zieht nur für diese den Hinfall der Konzession nach sich.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betriebe 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein- geleisig 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. 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 diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

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

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung nur eine Wagenklasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Der Bundesrat ist ermächtigt, die Einführung einer zweiten Wagenklasse zu gestatten.

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 eine Taxe von 17 Rappen per Kilometer der Bahnlänge für die Bergfahrt und von 10 Rappen für die Thalfahrt zu beziehen.

Falls eine zweite Wagenklasse eingeführt wird, setzt der Bundesrat hierfür die Taxen fest.

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 eine Taxe von höchstens 15 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 verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung sind reduzierte Taxen einzuführen. Dieselben werden vom Bundesrate nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt.

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 nicht über 8 Rappen, die niedrigste nicht über 4 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 deklarierterem 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. 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 Äuffnung 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 daheriges 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.

Art. 28. 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 Eisenbahn von Aigle nach Monthey.

(Vom 26. März 1900.)

---

Tit.

Unterm 6. Februar 1899 reichten die Herren E. de Vallière und Sohn, Ingenieure in Lausanne, in ihrem Namen und in demjenigen der Herren Theophil Exhenry, Hotelier in Monthey, und Eugen de Lavallaz, Präsident in Collombey, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn zur Verbindung der Ortschaften Aigle, Ollon, Collombey und Monthey untereinander.

Wie aus dem technischen Bericht hervorgeht, soll die Linie eine Länge von 11,<sup>075</sup> Kilometern erhalten und zur Verbesserung der Verbindungen zwischen dem waadtländischen Seegestade mit dem linken Rhoneufer dienen. Sie werde durchgehend auf eigenem Bahnkörper erstellt und beginne beim Bahnhof der Jura-Simplonbahn in Aigle (Cote 403), um in Monthey (Cote 428) zu enden. Sie überschreite à niveau die bestehenden Linien Lausanne-St. Maurice bei der Station St. Triphon und Bouveret-St. Maurice beim Niveauübergang von Collombey. Die Maximalsteigung betrage 5 ‰ und komme auf einer Länge von 1480 Metern zur Anwendung, um die Anhöhe von Ollon mit dem Kulminationspunkt 460 zu gewinnen. Die einzige Kunstbaute werde eine Brücke

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Monthey nach Champéry und nach Morgins. (Vom 22. 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               | 153-164          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 019 145       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.