

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Montana-Crans auf den Mont La Chaux.

(Vom 21. September 1934.)

---

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Im Namen und für Rechnung eines Initiativkomitees hat Herr F. Rauchenstein, Ingenieur in Sitten, unterm 22. Februar 1934 ein Konzessionsgesuch für eine Standseilbahn von Montana-Crans auf den Mont La Chaux eingereicht.

Zur Begründung führt er u. a. an, Montana sei der sonnenreichste Sommerkurort der Schweiz und ein bekanntes Ausgangszentrum für zahlreiche Spaziergänge sowie Berg- und Hochtouren. Eine Standseilbahn werde diesem Touristenverkehr einen sichern Aufschwung verleihen. Das prächtige Panorama, das sich vom Grat des Mont La Chaux aus vor den Augen des Besuchers entrolle, werde sowohl die Gäste wie die Bewohner des Kurortes anlocken.

Montana-Crans sei aber als Wintersportzentrum noch bekannter denn als Sommerkurort. Vor den Nordwinden geschützt, erfreue es sich einer aussergewöhnlichen Besonnung in einer Höhe von 1500—1680 m. Seine Lage wäre ideal, wenn nicht so oft der Schnee fehlen würde. Die Bahn würde nun diesem Übelstand abhelfen, indem sie den Sportleuten die Möglichkeit gäbe, die Alp des Mont La Chaux (2100 m), die gewöhnlich vom Oktober an mit Skischnee bedeckt sei, mühelos zu erreichen. Die Bahn habe also zum Hauptzweck, den Wintersport zu erleichtern und die Saison zu verlängern. Wahrscheinlich würden auch die Touristen diese Gelegenheit benützen, um in verhältnismässig kurzer Zeit vom Berner Oberland ins Rhonetal und umgekehrt zu gelangen.

Endlich könne die Bahn der Alpwirtschaft (für die Milchversorgung) gute Dienste leisten.

In technischer Hinsicht scheint der Bau keinen besondern Schwierigkeiten zu begegnen. Die Linie führt über Gebiet der Gemeinden Montana und Lens und liegt vollständig auf Gemeinschafts-, d. h. genossenschaftlichem Boden. Der Ausgangspunkt befindet sich in unmittelbarer Nähe der Strasse von Mon-

tana nach Craus, beim Zugang zum See Grenon. Der Endpunkt ist auf dem südlichen Grat des Mont La Chaux vorgesehen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die hauptsächlichsten charakteristischen Verhältnisse des Projektes.

Länge der Bahn	{schief. . . . .	2360 m
	{waagrecht. . . . .	2263 m
Höhenkoten	{untere Station. . . . .	1502,3 m
	{obere Station . . . . .	2140,2 m
Sektionen . . . . .		1
Zwischenstationen. . . . .		2
Spurweite . . . . .		1,0 m
Neigungen	{Minimum . . . . .	15 %
	{Mittel . . . . .	28,2 %
	{Maximum . . . . .	50 %
Minimalradius	{auf offener Strecke . . . . .	200 m
	{in der Ausweiche . . . . .	300 m
Länge des Tunnels . . . . .		175 m
Unterbau: Eisenbetonbalken auf Stativstützen oder gemauerten Pfeilern.		
Personenwagen: 2 à 60 Personen, Gewicht 7500 kg/Stk.		
Geschwindigkeit: 3,0 m/sec.		
Stundenleistung in jeder Richtung bei 2 Minuten Umschlagszeit: 240 Personen.		
Elektrischer Antrieb, Motorstärke: 162 PS.		
Güterverkehr: vorgesehen.		
Betriebsdauer:	{15. Juni—30. September.	
	{15. Dezember—15. März.	
Kostenvoranschlag	{total. . . . .	Fr. 1,200,000.—
	{per km . . . . .	» 510,000.—
Angenommene Reisendenzahl: 40,000.		
Konzessionsmässige Taxen:		
Reisende	{Bergfahrt . . . . .	Fr. 5.—
	{Talfahrt . . . . .	» 2.50
	{Retour . . . . .	» 6.—
Gepäck	per 100 kg . . . . .	» 3.—
Güter	» » » . . . . .	» 2.—
Betriebseinnahmen . . . . .		» 126,000.—
Betriebsausgaben einschliesslich Einlagen in den Erneuerungsfonds . . . . .		» 72,000.—
Betriebsüberschuss . . . . .		» 54,000.—
Rendite des Anlagekapitals 4½ %.		

Soweit wir in der Lage sind, die Sache zu beurteilen, scheint uns die Zahl von 40,000 beförderten Personen jährlich ungenügend. Da die Ausgaben durchwegs zu niedrig veranschlagt sind, müsste die Bahn jährlich 60,000 Personen befördern, wenn die Gesellschaft sich finanziell behaupten will. Bei weniger als 60,000 Reisenden könnte sich das Unternehmen aus eigener Kraft nur erhalten, wenn die Geldgeber auf einen direkten finanziellen Ertrag verzichten. In diesem Sinne hat der Gesuchsteller übrigens die Rentabilität der Standseilbahn verstanden. Andererseits ist es wahrscheinlich, dass die Zahl der Automobilisten erheblich zunehmen wird, wenn einmal die Strasse Sierre-Montana auf 6 m verbreitert und die neue Strasse Granges-Chermignon-Crans beendet ist. Unter diesen Vorbehalten dürfte das Projekt, das vom technischen Standpunkt ausführbar ist, die Bedingungen erfüllen, die als Grundlage für eine lebensfähige Unternehmung erforderlich sind.

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat in seiner Sitzung vom 8. Juni 1934 beschlossen, die Konzessionserteilung zu befürworten.

Der Gesuchsteller und die Kantonsregierung sind mit den Konzessionsbestimmungen einverstanden. Diese stimmen übrigens mit dem üblichen Schema überein.

Wir empfehlen Ihnen demgemäss die Annahme des beiliegenden Bundesbeschlussentwurfes und benützen diesen Anlass, um Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. September 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Pilet-Golaz.**

Der Bundeskanzler:

**G. Bovet.**

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

über die

### **Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Montana-Crans auf den Mont La Chaux.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

eines Gesuches des Herrn F. Rauchenstein, Ingenieur in Sitten, als Vertreter eines Initiativkomitees, vom 22. Februar 1934,  
einer Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1934,

beschliesst:

#### I.

Einem durch Herrn F. Rauchenstein, Ingenieur in Sitten, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Montana-Crans auf den Mont La Chaux unter den in den folgenden 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

#### Art. 3.

Die Konzession gilt für die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet.

#### Art. 4.

Der Sitz der zu bildenden Aktiengesellschaft wird in Montana sein.

## Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

## Art. 6.

Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen. Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 12 Monaten, 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 vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Zerstörungsvorkehren hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

## Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 1,0 m erstellt und elektrisch betrieben.

## Art. 10.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Wallis und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

## Art. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

## Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und

gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

#### Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

#### Art. 14.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 15. Juni bis 30. September und vom 15. Dezember bis 15. März zu beschränken. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen. Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

#### Art. 15.

Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse verwenden, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

#### Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person und die ganze Linie bezogen werden:

für die Bergfahrt. . . . .	Fr. 5.—
für die Talfahrt . . . . .	» 2.50
für die Hin- und Rückfahrt. . . . .	» 6.—

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, zu im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe auszugeben.

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

#### Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter können Taxen auf der ganzen Strecke (Berg- oder Talfahrt) per 100 kg bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Gepäck . . . . .	Fr. 3. —
Güter . . . . .	» 2. —

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

#### Art. 18.

Für Zwischenstationen sind die Taxen der Distanz entsprechend festzusetzen. Diese unterliegen der Genehmigung durch den Bundesrat.

#### Art. 19.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

#### Art. 20.

Die in Art. 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

#### Art. 21.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

#### Art. 22.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

#### Art. 23.

Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

#### Art. 24.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf an-

gemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

#### Art. 25.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu äufnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

#### Art. 26.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis geltende 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 aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1969 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1969 und 1. Januar 1984 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1984 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert

des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

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

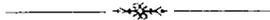
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

#### Art. 27.

Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton Wallis hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

#### II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1934 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Montana-Crans auf den Mont La Chaux. (Vom 21. September 1934.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3162
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1934
Date	
Data	
Seite	322-330
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 434

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.