

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Normalspurbahn von Sembrancher über Bagnes nach Champsec.

(Vom 9. April 1910.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 22. Februar 1908 stellten die Herren de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, sowohl für sich als im Namen der Herren F. Troillet, Oberrichter, Joris, Präsident, letztere beide in Orsières, und Troillet, Advokat in Bagnes, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine elektrische Normalspurbahn von Sembrancher über Bagnes nach Champsec.

Gemäss dem der Eingabe beigelegten technischen Bericht geht die Linie von der Station Sembrancher aus, überschreitet in der Nähe dieser Ortschaft die Bagnes-Dranse, zieht sich ihrem rechten Ufer entlang bis auf die Nordseite von Chable und erreicht sodann die Station Champsec, deren Lage eine spätere Verlängerung der Linie nach Chable, Lourtier und Fionnay ermöglicht.

Als einzige Kunstbauten von Bedeutung sind vorgesehen: ein Tunnel von 80 m Länge bei der Ausfahrt aus der Station Sembrancher und ein Viadukt von 90 m Länge für die Überführung der Dranse.

Diese Linie bildet eine Ergänzung zur Linie Martigny-Orsières.

Die wichtigsten technischen Angaben sind folgende:

Länge der Linie: 9580 m.
 Spurweite: 1,435 m.
 Maximalsteigung: 35 ‰
 Höhenquoten: Sembrancher 719,5, Champsec 932,8 m.
 Minimalradius: 180 m.
 Zwischenstationen: zwei.
 Gütertransport: vorgesehen.
 Betriebssystem: elektrischer Betrieb mit oberirdischer Zuleitung und Schienenrückleitung. Die Kraft wird von einem Elektrizitätswerk der Umgegend geliefert.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass ein Teil des Rollmaterials von der Eisenbahn Martigny-Orsières geliefert werden wird, setzt sich der Kostenvoranschlag, auf den Kilometer berechnet, wie folgt zusammen:

Gründungskosten	Fr.	6,000
Verzinsung des Baukapitals	„	6,000
Expropriationen	„	7,000
Unterbau	„	60,000
Kunstabauten	„	10,000
Geleise	„	26,000
Hochbauten	„	3,000
Speise- und Kontaktleitung	„	8,000
Rollmaterial	„	25,000
Signale und Telephon	„	1,000
Unvorhergesehenes	„	18,000

Total Fr. 170,000

oder auf die ganze Linie berechnet: Fr. 1,640,000.

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat sich in seiner Sitzung vom 14. November 1908 auf Antrag des Staatsrates zugunsten dieses Projektes ausgesprochen mit folgenden Vorbehalten:

- die Bau- und Betriebsgesellschaft hat ihr Rechtsdomizil im Wallis zu verzeigen;
- ein Mitglied des Verwaltungsrates wird vom Staatsrat des Kantons Wallis ernannt;
- für die Einwohner der Bezirke Martigny und Entremont sind reduzierte Taxen vorzusehen.

Mit diesen Vorbehalten haben sich die Konzessionsbewerber einverstanden erklärt.

Den Vorbehalten *a* und *c* ist im Beschlussesentwurf Rechnung getragen worden. Vorbehalt *b* wird anlässlich der Statutenvorlage seine Erledigung finden.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 23. März 1910 in Bern stattfanden, wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Bundesbeschlussesentwurf mit einigen Änderungen angenommen.

In demselben war vorgesehen, das Gesuch der Herren Ducrey und Besson in Martigny und Patru, Ingenieur in Bern, um Erteilung der Konzession für eine Normalspurbahn von Sembrancher nach Aosta (Landesgrenze) durch die Täler von Bagnes und der Valpelline, vom 4. Februar 1908, abzulehnen. Wir bemerken dazu, dass die Generaldirektion und das Militärdepartement, erstere mit Rücksicht auf die der Simplonlinie erwachsende Konkurrenz, sowie auf den Umstand, dass die Linie bei den hohen Anlage- und Betriebskosten volkswirtschaftlich nicht berechtigt sei, letzteres aus Gründen der Landesverteidigung, sich in ihren Vernehmlassungen zu ungunsten dieses Projektes ausgesprochen haben. Das Eisenbahndepartement stellte daher den Antrag, auf das genannte Eisenbahnprojekt, welches bezüglich der ersten Strecke Sembrancher-Bagnes-Champsec das den Gegenstand des nachstehenden Beschlussesentwurfes bildende Projekt konkurrenziert, nicht einzutreten. Der Vertreter des Kantons Wallis und Herr Patru, einer der Konzessionsbewerber für das Projekt Sembrancher-Aosta (Landesgrenze), haben anlässlich der Konferenz gegen die Zurückweisung des fraglichen Eisenbahnprojektes Einspruch erhoben, indem sie verlangten, dass es mit zwei weiteren, dem Eisenbahndepartement vorgelegten Projekten Martigny-Turin, für welche zurzeit noch Äkterergänzungen ausstehen, zum Gegenstand neuer Studien gemacht werde. Im Verlaufe der weitem Diskussion hat dann Herr Patru namens des Initiativkomitees erklärt, gegen das Projekt Sembrancher-Bagnes-Champsec keine Einwendungen zu erheben und sein Konzessionsbegehren im Sinne der Weglassung der Konkurrenzstrecke Sembrancher-Bagnes-Champsec abzuändern, unter der Bedingung, dass das abgeänderte Projekt mit den andern dem Eisenbahndepartement vorliegenden Projekten für Bahnen Martigny-Turin einem nochmaligen Studium unterzogen werde. Diese Erklärung wurde von Herrn Patru namens des Initiativkomitees des Projektes Sembrancher-Aosta mit Schreiben vom 23. März 1910 bestätigt. Angesichts dieser Erklärung steht der Erteilung der Konzession Sembrancher-Bagnes-Champsec nichts entgegen.

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

Bern, den 9. April 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Sembrancher über Bagnes
nach Champsec.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der HH. F. Troillet, Obergericht in Orsières, Joris, Präsident in Orsières, Troillet, Advokat in Bagnes, de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, vom 22. Februar 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. April 1910,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die HH. F. Troillet, Obergericht in Orsières, Joris, Präsident in Orsières, Troillet, Advokat in Bagnes, und de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Normalpurbahn von Sembrancher über Bagnes nach Champsec 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Martigny.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, 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 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, 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 1,435 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., 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.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

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 23 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 15 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % 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 zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft hat den Bewohnern der Bezirke Martigny und Entremont eine Ermässigung von 50 % auf vorstehenden Taxen einzuräumen.

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 Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren 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 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.

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 ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 4 Rappen 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 besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 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 usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate 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 30 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

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 besondern 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 drei 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 Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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 Hilfsgeschäften 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 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 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 1945 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 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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. Mai 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Normalspurbahn von Sembrancher über Bagnes nach Champsec. (Vom 9. April 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.04.1910
Date	
Data	
Seite	767-778
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 728

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.