
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Goppenstein nach Blatten (Lötschtalbahn).

(Vom 21. Juni 1909.)

Tit.

Unterm 22./23. März 1909 ersuchte ein aus den Herren Ad. Ribordy, Ingenieur in Sitten, Grossrat Josef Roth, in Wiler, und H. Hallenbarter, in Sitten, bestehendes Initiativkomitee um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Goppenstein nach Blatten.

Im allgemeinen Bericht wird ausgeführt, dass das nur schwer zugängliche Lötschtal durch die Erstellung der Lötschbergbahn einerseits mit dem Kanton Bern und der deutschen Schweiz, anderseits mit Oberitalien verbunden werde. Die zukünftige Lötschbergbahn berühre jedoch nur den äussern und unbewohnten Teil des Tales, während die Gemeinden des Innertales — das eigentliche Lötschtal — 1 bis 2 Stunden von der Bahn entfernt seien. Zudem gelange man zu diesen Ortschaften nur durch einen mühsamen Saumweg. Eine Fahrstrasse bestehe nicht und an den Bau einer solchen sei für längere Zeit nicht zu denken.

Wenn auch die an die gegenwärtigen Zustände gewohnten Talbewohner ein bequemerer Verkehrsmittel wenig vermissen, so sei doch eine Bahn im Interesse der Entwicklung des Fremdenverkehrs wünschbar.

Das an Naturschönheiten reiche Lötschtal werde immer mehr von Touristen und Sommerfrischlern aufgesucht. Noch im verflossenen Sommer seien in Kippel und Faffleralp zwei Hotels erstellt worden, die sich im ersten Betriebsjahr einer starken Frequenz erfreut hätten. Für die Touristen bilde das Lötschtal den Ausgangspunkt zahlreicher Gebirgs- und Gletschertouren. Erst mit der Betriebseröffnung der Lötschbergbahn werde diese schöne Gegend recht zur Geltung kommen und in wenigen Stunden könne sie dann sowohl von der Nordschweiz als von Oberitalien aus erreicht werden.

Den Touristen im Talinnern ein bequemes und schnelles Transportmittel schaffen und die Gemeinden des Tales mit der Lötschbergbahn verbinden, das sei der Zweck, den man mit der Erstellung der Lötschtalbahn erreichen wolle.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: 10,000 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 47 ‰.

Höhencoten: Goppenstein 1219,55, Blatten 1540.

Minimalradius: 50 m.

Zwischenstationen: 4.

Betriebssystem: Elektrizität. Saisonbetrieb (1. Mai bis Ende Oktober).

Der Kostenvoranschlag setzte sich ursprünglich aus folgenden Posten zusammen:

Kapitalbeschaffung und Zinse	Fr.	134,000
Projekt und allgemeine Verwaltung	„	30,000
Expropriationen	„	170,000
Unterbau, Kunstbauten	„	340,000
Oberbau	„	330,000
Hochbauten	„	80,000
Mechanische Einrichtungen	„	56,000
Rollmaterial	„	80,000
Mobilier und Gerätschaften	„	12,000
Unvorhergesehenes	„	18,000
	Total	Fr. 1,250,000

Auf eine bezügliche Anfrage des Eisenbahndepartements erklärten aber die Konzessionsbewerber mit Schreiben vom 1. Juni, dass für elektrische Anlagen noch ein Betrag von Fr. 150,000

einzuschalten sei und dass die für Rollmaterial vorgesehene Summe von Fr. 80,000 auf Fr. 100,000 erhöht werden müsse. Der Voranschlag würde sich somit auf Fr. 1,420,000 oder auf zirka Fr. 142,000 pro Bahnkilometer belaufen.

Die Regierung des Kantons Wallis, zur Vernehmlassung eingeladen, sprach sich unterm 19./27. Mai 1909 zugunsten der Konzessionserteilung unter den nachfolgenden Bedingungen aus:

1. Der Sitz der Gesellschaft soll im Wallis sein.
2. Ein Mitglied des Verwaltungsrates wird durch den Staatsrat des Kantons Wallis gewählt werden.
3. Für die einheimische Bevölkerung sollen ermässigte Taxen zur Anwendung kommen.

Die Konzessionsbewerber haben sich mittelst Schreiben vom 6. Juni an das Eisenbahndepartement mit diesen Begehren einverstanden erklärt.

Mit Ausnahme des Begehrens betreffend die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrates durch den Staatsrat des Kantons Wallis, welchem in den Gesellschaftsstatuten entsprochen werden soll, ist den oben erwähnten Bedingungen im nachstehenden Konzessionsentwurf Rechnung getragen.

Die konferenziellen Verhandlungen haben am 17. Juni 1909 in Bern stattgefunden. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf wurde nach Vornahme zweier unwesentlicher Änderungen bezw. Ergänzungen in den Artikeln 6 und 16 allseitig angenommen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer angezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Juni 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Goppenstein nach Blatten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 22./23. März 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Juni 1909,

beschliesst:

Einem aus den Herren Ad. Ribordy, Ingenieur in Sitten, Josef Roth, Grossrat in Wiler, und H. Hallenbarter, in Sitten, bestehenden Initiativkomitee wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Goppenstein nach Blatten 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 Sitten.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. 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 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 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 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 übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. Über die Einführung eines Wagenladungsgüterverkehrs entscheidet der Bundesrat. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober beschränken.

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 Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse einführen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muss.

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 Warentzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 45 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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 die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 17. 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 näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. 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 45 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. 19. Für den Transport der Stückgüter kann eine Taxe bis auf den Betrag von 20 Rappen per Bahnkilometer bezogen werden.

Wird ein Wagenladungsgüterverkehr eingeführt, so setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen fest.

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 Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 23. 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. Eine Ausnahme ist mit Zustimmung des Bundesrates nur zulässig für Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. 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.

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

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 29. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 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 1950 und

1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 welchem 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. 30. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1909 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Goppenstein nach Blatten (Lötschtalbahn). (Vom 21. Juni 1909.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1909
Date	
Data	
Seite	209-218
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 401

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.