

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt.

(Vom 3. Mai 1901.)

---

Tit.

Unterm 19. Mai 1900 stellten die Herren A. Gay, Architekt in Montreux, G. Dietrich, Ingenieur in Eclépens, und Ernst Gay, Architekt in Sitten, das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt.

Die projektierte Bahn ist, wie wir dem allgemeinen Berichte entnehmen, als Fortsetzung der durch Bundesbeschluß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 696) konzessionierten elektrischen Schmalspurbahn von Siders nach Zinal gedacht und soll mit dieser zusammen die Entwicklung der Höhenstation Zinal fördern.

Das Tracé beginne in der Endstation der projektierten Linie Siders-Zinal, steige dann durch Wälder und über Weiden parallel dem Laufe der Navisance und folge unter steter Steigung dem rechten Rande des Durand-Gletschers, um am Mountet anzulangen. Hier befinde sich eine Hütte des Alpenklubs, als erste Staffel für die Expeditionen über die verschiedenen Pässe. In gerader Linie führe nun ein Tunnel durch das Massiv des Oberen Gabelhorns. Beim Austritt aus dem Tunnel biete sich den Blicken die gewaltige Pyramide des Matterhorns dar mit einem mächtigen Halbkreis von Gletschern und dem lachenden Thal des Zmuttbaches. Vom Tunnelausgang an falle das Tracé, um mit einigen Schleifen den obersten Punkt der Triftschlucht (Haltstelle) zu erreichen und sich, den Weiler Herbrigen durchschneidend und

über den Triftbach setzend, nach Zermatt zu wenden, wo die Endstation in die unmittelbare Nähe der Stationen der Visp-Zermattbahn und der Gornergratbahn zu liegen komme.

Der technische Bericht giebt die Länge der Bahn zu 25 Kilometer an. Die Anfangsstation Zinal komme 1630, die Haltestelle Moutet 2670 und die Endstation Zermatt 1620 Meter über Meer zu liegen. Die Maximalsteigung betrage 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, der Minimalradius 30 Meter, die Spurweite 80 Centimeter. Zur Verwendung sollen Vignoleschienen und, bei Steigungen über 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Zahnstangen nach System Abt gelangen. Als Betriebskraft sei Elektrizität in Aussicht genommen, geliefert von der für die Bahn Siders-Zinal in Vissoye zu errichtenden Kraftanlage.

Dem Kostenvoranschlag entnehmen wir folgende Hauptposten :

1. Grunderwerb . . . . .	Fr.	100,000
2. Unterbau . . . . .	„	3,500,000
3. Kunstbauten . . . . .	„	210,000
4. Oberbau . . . . .	„	950,000
5. Hochbauten . . . . .	„	90,000
6. Vergrößerung der Kraftanlage in Vissoye . . . . .	„	100,000
7. Elektrische Leitung . . . . .	„	200,000
8. Rollmaterial . . . . .	„	170,000
9. Verschiedenes . . . . .	„	680,000

Zusammen Fr. 6,000,000

oder Fr. 240,000 pro Kilometer.

Der Bundesrat kann nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß bei der außergewöhnlich hohen Tunnellage, die sich zwischen 2670 und 2850 bewegt, die devisierte Kostensumme kaum als genügend erscheint, insbesondere wenn ähnliche Bahnprojekte zur Vergleichung herangezogen werden; allein die technischen Grundlagen des Unternehmens sind noch zu wenig vorgeückt, um eine sichere Unterlage für diese Berechnung zu bieten, und wir können um so eher heute über diesen Punkt hinweggehen, als der Bundesrat Gelegenheit haben wird, anlässlich der Einreichung des Finanzausweises auf eine nähere Prüfung des Kostendevises einzutreten.

Die Einnahmen werden auf . . . . .	Fr.	662,500
berechnet, die Ausgaben auf . . . . .	„	125,000

so daß ein Einnahmenüberschuß von . . . . Fr. 537,500  
sich ergebe, welcher eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals gestatte.

Der Staatsrat des Kantons Wallis, welchem das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt worden war, übermittelte dem Eisenbahndepartement unterm 30. November 1900 einen Auszug aus dem Protokoll des Großen Rates vom 27. gleichen Monats, aus welchem hervorgeht, daß diese Behörde die Erteilung der Konzession empfiehlt, unter der Bedingung, daß die Gesellschaft ihren Sitz im Kanton Wallis zu nehmen und dem Staatsrat das Recht einzuräumen habe, ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu wählen, sowie unter der weitem Bedingung, daß Bewohner des Eifisch- und des Visperthales nur 40% der im Konzessionsgesuche vorgesehenen Tarifansätze zu bezahlen haben.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 18. dieses Monats statt und führten zur einstimmigen Annahme des vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurfes. Dieser entspricht in seinen hauptsächlichsten Bestimmungen den für elektrische Schmalspurbahnen üblichen Konzessionsvorschriften, unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse. So ist (Artikel 8) die Spurweite zu 0,8 Meter angenommen; ferner sind die Taxen für den Personen- und Gepäcktransport (Güter- und Viehverkehr ist, weil ein Bedürfnis nach solchem nicht vorliegt, ausgeschlossen) den schwierigen Bau- und Betriebsverhältnissen angepaßt (Artikel 16). Dem Begehren der Walliser Behörden, daß die Gesellschaft ihr Domizil im Kanton Wallis nehmen solle, ist im Artikel 3 Rechnung getragen. Die weiteren Postulate wurden anlässlich der konferenziellen Verhandlungen einstweilen dadurch erledigt, daß der Vertreter der Konzessionsbewerber eine zustimmende Erklärung zu Protokoll gab.

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

Bern, den 3. Mai 1901.

In Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal  
nach Zermatt.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren A. Gay, Architekt, in Montreux, G. Dietrich, Ingenieur, in Eclépens, und Ernst Gay, Architekt, in Sitten, vom 19. Mai 1900;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Mai 1901,

beschließt:

Den Herren A. Gay, Architekt, in Montreux, G. Dietrich, Ingenieur, in Eclépens, und Ernst Gay, Architekt, in Sitten, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, 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 3 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 0,8 Meter und ein-  
gleisig 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 und Gepäck; zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Juni bis 30. September beschränken.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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 1 Franken per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 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 70 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer be-

zogen werden. Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

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

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

Für die Bevölkerung des Eifisch- und des Zermatterthales, sowie für die Führer und die Träger bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 17. 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. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht eine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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. 21. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. 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 Rückkaufsumme 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 des 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 Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. 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 Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt. (Vom 3. Mai 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.05.1901
Date	
Data	
Seite	284-292
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 613

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.