
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einführungsgeld pro Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckeri (G. Hünerwadel) in Bern.

Pflichtenheft (Konzessionsakt)

für

die Eisenbahnen des Kantons Wallis.

I. Titel.

Dauer, Rückkauf und Erlöschung der Konzession.

Art. 1. Die Konzession, auf welche gegenwärtiges Pflichtenheft Anwendung findet, umfaßt die Eisenbahnen:

1) Vom Hafen von Bouveret am Genfer-See nach Sitten (konzedirt am 11. Januar 1853 dem Herrn Grafen Adrian de la Valerte), ratifizirt am 22. Januar 1853 vom Großen Rath des Kantons Wallis und unterm 1/2. Februar von der Bundesversammlung;

2) Von Sitten bis an die italienische Grenze, mit der Befugniß, bei Brieg stehen zu bleiben, und von Bouveret bis zur Grenze von Chablais (konzedirt dem Nämlichen am 29. November 1854), ratifizirt am 4. Dezember vom Großen Rath von Wallis und unterm 20/21. Dezember von der Bundesversammlung.

Da die Strecke von Bouveret nach Sitten bereits im Betriebe ist, so sind die folgenden Bestimmungen, soweit sie das Tracé betreffen, auf dieselbe nicht anwendbar.

Art. 2. Die Dauer der Konzession bleibt festgesetzt auf 99 Jahre, vom 29. November 1854 an gerechnet, gemäß den Bestimmungen des Art. 1 des vom Großen Rath des Kantons Wallis unterm 4. Dezember 1854 ratifizirten Konzessionsaktes.

Art. 3. Nach Ablauf dieses Zeitraums wird die Konzession erneuert werden, auf Grund einer dannzumal abzuschließenden Uebereinkunft, wosfern inzwischen nicht von dem im folgenden Artikel vorgesehenen Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht sein wird.

Art. 4. Wird von der Eidgenossenschaft nicht von ihrem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder erklärt, davon Gebrauch machen zu wollen, so ist der Kanton Wallis berechtigt, die Eisenbahn sammt zugehörigem Material, Gebäuden und Vorräthen zurückzukaufen, und zwar nach Verfluß des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem durch obigen Art. 2 festgesetzten Tage an gerechnet, sowie mit dem Beding, daß der Gesellschaft fünf Jahre zum Voraus die Absicht zum Rückkauf notifizirt werde.

Können sich die Parteien über die zu leistende Entschädigungssumme nicht verständigen, so wird dieselbe durch ein Schiedsgericht festgesetzt, welches in der von dem nachfolgenden Art. 57 angegebenen Weise zusammenzusetzen ist.

Art. 5. Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. oder 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Wallis den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustand dem Kanton Wallis abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 6. Hat die Gesellschaft die Arbeiten innerhalb der im Art. 15 festgesetzten Frist noch nicht begonnen, so erlischt die Konzession von Rechts wegen, ohne daß eine vorgängige Notifikation oder Aufforderung stattzufinden hätte.

In diesem Falle wird die Summe von 250,000 Franken, welche gemäß Art. 56 als Kaution zu erlegen ist, Eigenthum des Kantons und verbleibt der Staatskasse.

Art. 7. Sollte die Gesellschaft innert dem durch Art. 15 festgesetzten Zeitraume die Arbeiten nicht vollendet haben; sollte sie überhaupt die verschiedenen, ihr durch gegenwärtiges Lastenheft auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllen, so hat dieß ihr Dahinfallen (Konzessionsverwirkung) zur Folge, und es wird sowohl für die Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten als für die Vollziehung der von der Gesellschaft übernommenen andern Verbindlichkeiten durch das Mittel einer Adjudikation gesorgt, welche auf Grund einer Versteigerung der ausgeführten Arbeiten, der Materialvorräthe und der bereits dem Betriebe übergebenen Theile der Eisenbahn zu eröffnen ist.

Die Angebote dürfen unter den Steigerungsansatz herabgehen.

Die neue Gesellschaft hat sich den Bestimmungen des gegenwärtigen Pflichtenheftes zu unterziehen, und es wird die evincirte Gesellschaft von ihr den Preis empfangen, welchen die neue Adjudikation festgesetzt haben wird.

Der Theil der Kautionssumme, welcher noch nicht erstattet sein wird, fällt dem Staate als Eigenthum zu.

Führt die eröffnete Versteigerung zu keinem Resultat, so wird, nach Verfluß von drei Monaten, eine zweite auf den nämlichen Grundlagen versucht; bleibt auch dieser zweite Versuch resultatlos, so verwirkt die Gesellschaft definitiv alle Rechte, und es werden alsdann die ausgeführten Arbeiten, die Materialvorräthe und die bereits dem Betriebe übergebenen Theile der Eisenbahn sammt Zubehör dem Staate anheimfallen.

Art. 8. Sollte der Betrieb der Eisenbahn ganz oder theilweise unterbrochen werden, so wird der Staat sofort auf Kosten und auf Gefahr der Gesellschaft die zur Sicherung des Dienstes erforderlichen Maßregeln treffen.

Wenn die Gesellschaft, gesetzlich repräsentirt, in den ersten sechs Monaten nach der Organisation des provisorischen Dienstes sich nicht gehörig ausweist, daß sie im Stande ist, den Betrieb aufzunehmen und fortzusetzen; und wenn sie ihn nicht wirklich aufgenommen hat, so kann ihr Dahinfall (déchéance) von den Staatsgewalten ausgesprochen werden. Geschieht dies, so wird die Eisenbahn mit allem Zubehör zur Versteigerung gebracht und dabei nach Vorschrift des vorhergehenden Artikels verfahren.

Art. 9. Die Bestimmungen der drei vorigen Artikel finden keine Anwendung und die KonzeSSIONSverwirkung hat nicht Platz zu greifen: in dem Falle, wo die KonzeSSIONÄRE durch gehörig konstatierte Umstände einer höhern Macht an der Erfüllung ihrer Verpflichtungen verhindert würden.

Art. 10. Der Sitz der Gesellschaft ist in *).

Die Gesellschaft nimmt sofort, durch einen Bevollmächtigten, Domicil in Sitten; sie ist der Gesetzgebung des Kantons Wallis unterworfen, und steht für alle Akte im Umfang des Kantonsgebietes unter der gewöhnlichen Gerichtsbarkeit für Civil- oder Administrativsachen.

Art. 11. Für alle Fragen betreffend den Bau oder Betrieb, oder die von den Behörden erlassenen Vorschriften, hat sich die Gesellschaft im Wallis durch einen Hauptagenten *) vertreten zu lassen, der mit den erforderlichen Vollmachten ausgerüstet ist, um von sich aus im Namen der Gesellschaft zu handeln.

Art. 12 *). Die Gesellschaft hat bei Bestellung ihres Rathes mindestens drei Schweizerbürger in denselben aufzunehmen, von denen zwei vom Kanton Wallis bezeichnet werden.

Art. 13. Die Statuten der Gesellschaft werden von den neuen KonzeSSIONÄREN redigirt und müssen alle vom gegenwärtigen Pflichtenheft vorgeschriebenen Verpflichtungen enthalten; sie sind daher der Regierung von Wallis zur Genehmigung zu unterstellen. Ein Doppel soll in das Kantonsarchiv niedergelegt werden.

Jede künftige Abänderung dieser Statuten ist vorgängig dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 14. Der Kanton Wallis hat den Bau und Betrieb der konzubirten Eisenbahn als ein gemeinnütziges Unternehmen erklärt.

Alle einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen über Straßenbau, insbesondere so weit sie sich auf Expropriation beziehen, kommen auch dieser Gesellschaft zu gute, unbeschadet der durch die Bundesgesetze über Expropriation zu Gunsten gemeinnütziger Werke vorbehaltenen Vortheile, und es stehen der Gesellschaft erforderlichenfalls alle Rechte zu, welche die Gesetze und Reglemente der Kantonalverwaltung selbst, für die Staatsarbeiten, einräumen. Bei auftauchenden Anständen über die Ausübung dieses Rechts wird der Staatsrath unweiterzöglich abprechen.

*) Siehe unten.

II. Titel.

Tracé und Bau.

Art. 15. *) Die Arbeiten müssen von den Erwerbern der Eisenbahn in der Frist von sechs Monaten, vom Datum der Besizantretung an gerechnet, begonnen werden.

Es sollen beendigt und dem Betriebe übergeben sein:

- 1) Die Sektion Sitten-Siders, in einem Jahre;
- 2) Die Sektion Siders-Leuf, in zwei Jahren;
- 3) Die Sektion Leuf-Bisp, in drei Jahren;
- 4) Die Sektion Bisp-Brieg, in vier Jahren, vom Zeitpunkte der Besizantretung der Erwerber an gerechnet.
- 5) Die Sektion Bouveret-St. Gingolph wird in der Weise von der Eröffnung der Eisenbahn von Thonon nach St. Gingolph abhängig gemacht, daß diese Sektion dem Publikum spätestens sechs Monate nach Inbetriebsetzung der bei St. Gingolph ausmündenden Chablais-Linie übergeben werden soll.

Art. 16. Vor Beginn der Arbeiten hat die Gesellschaft das Projekt über das Tracé und die Werke, sei es vollständig oder theilweise, wie es von ihrem Ingenieur festgesetzt sein wird, der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Die von der früheren Gesellschaft eingesandten und bereits von der Regierung gutgeheißenen Projekte und Pläne sind und bleiben jedoch genehmigt.

In den einmal genehmigten Projekten kann ohne Einwilligung des Staatsraths keine wesentliche Aenderung mehr vorgenommen werden.

Art. 17. Bei der Bodenerwerbung ist auf die Einrichtung zweier Schienenwege Rücksicht zu nehmen; dagegen brauchen die Kunstarbeiten, die Terrassements, die Auffüllungen (remblais) und Tunnel nur für einen Schienenweg hergestellt zu werden, mit Vorbehalt einer gewissen Anzahl Ausweichgeleise.

Art. 18. Die Anzahl, Ausdehnung und Placirung der Ausweichstellen (gares d'évitement), der Waaren-Stationen und -Bahnhöfe werden auf die Vorschläge der Gesellschaft nach einer speziellen Prüfung von der Regierung bestimmt.

Die Gesellschaft ist gehalten, bevor sie irgend eine Ausführungsarbeit beginnt, der Regierung das Projekt über die besagten Ausweichstellen vorzulegen.

Art. 19. Die Gesellschaft hat binnen möglichst kurzer Frist alle Bahnhöfe und Stationen von Bouveret nach Sitten, sowie alle ab-

schließlichen Arbeiten für den im Betrieb befindlichen Theil der Bahn nebst Zubehör zu vollenden.

Der definitive Bahnhof von Martigny auf der jezigen Linie soll so nahe als möglich an die Stadt verlegt werden.

Die Platzbestimmung ist dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Wo nicht lokale Hindernisse entgegenstehen, deren Würdigung Sache der Regierung ist, hat die Eisenbahn, beim Zusammenreffen mit den kantonalen Straßen, entweder über oder unter denselben durchzupassiren. Bei Vizinalstraßen, Feld- und Privatwegen dürfen dagegen Niveau-Kreuzungen stattfinden.

Art. 21. Die Projekte über Werke zum Behufe von über oder unter dem Niveau anzubringenden Uebergängen sind der Regierung vorzulegen, welche ihre Deffnung, die Höhe unter dem Schlußstein und die Breite und Höhe der Brustwehren bestimmen wird, wenn es nicht bereits geschehen ist. Die Deffnung darf in keinem Falle geringer als drei Meter und stärker als sieben Meter sein. Für die gewölbten Wasserleitungen soll die Höhe unter dem Schlußstein, vom Boden der Straße an gerechnet, fünf Meter betragen.

Art. 22. Wo kantonale oder Vizinal-Straßen, Feld- oder Privat-Wege von der Eisenbahn im Niveau gekreuzt werden, sollen die Schienen ohne irgend welche Erhöhung oder Vertiefung auf der Oberfläche dieser Straßen gelegt werden, und zwar in der Weise, daß der Verkehr der Fuhrwerke dadurch nicht gehemmt wird.

Die Niveau-Kreuzung der Eisenbahn und der Straßen darf unter keinem geringern Winkel als von 45 Graden stattfinden.

Jeder Niveau-Durchgang ist mit Schranken zu versehen; überdies ist, wo die Regierung dies für angemessen erachtet, ein Wachthäuschen anzubringen.

Die Gesellschaft hat die Typen-Projekte über diese Schranken der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Die Gesellschaft ist gehalten, den Abfluß aller Gewässer wieder herzustellen und zu sichern, deren Lauf durch die betreffenden Arbeiten aufgehalten, gehemmt oder modifizirt werden sollte.

Art. 24. Stößt man auf Gewässer, auf denen geklärt wird, so ist die Gesellschaft gehalten, alle Vorkehrungen zu treffen und alle Kosten zu bezahlen, welche erforderlich sind, damit das Flößgeschäft während der Ausführung der Eisenbahnarbeiten weder Hemmung noch Unterbrechung erleide.

Beim Zusammentreffen mit kantonalen Straßen und andern öffentlichen Wegen sind durch die Vorsorge und auf Kosten der Gesellschaft provisorische Wege und Brücken herzustellen, überall wo dies zur Vermeidung einer Unterbrechung oder Hemmung des Verkehrs für nöthig erachtet wird.

Bevor die bestehenden Communicationen unterbrochen werden dürfen, haben die Ingenieure der Regierung zu konstatiren, ob die provisorischen Werke genügende Solidität bieten und ob sie geeignet seien, den Verkehrsdienst zu sichern.

Die Regierung wird eine Frist ansetzen für die Ausführung der zur Herstellung der unterbrochenen Verbindungen bestimmten definitiven Arbeiten.

Art. 25. Die Gesellschaft hat bei Ausführung der Werke nur Materialien von guter Qualität zu verwenden und alle Regeln der Kunst einzuhalten, um einen vollkommen soliden Bau zu erzielen.

Alle zur Ueberschreitung von Gewässern und öffentlichen oder Privatwegen erforderlichen Wasserleitungen, Durchlässe, Brücken und Viadukte sind in Mauerwerk oder Eisen auszuführen, vorbehalten die Ausnahmefälle, welche von der Regierung gestattet werden mögen.

Art. 26. Die Bahngeleise sind in solider Weise so zu erstellen, daß sie zur Aufnahme eines Materials geeignet sind, wie solches auf den andern Eisenbahnen für ähnliche Dienstbedürfnisse verwendet wird; mit Vorbehalt der durch das Gebirgsgefälle und die Natur des Landes nöthig gemachten Modifikationen.

Art. 27. Der Staat vervollständigt die von ihm übernommene Beschaffung von Boden für das Bahngeleise, die Plateform der Bahn, die Böschungen, Banquetten und anstoßenden Seitengräben, die Wachthäuschen, die Bahnhöfe und Stationen, auf eine Strecke von zwanzig Kilometern.

Art. 28. Die Gesellschaft verpflichtet sich, im Tracé zwischen der Souste und Bisp die mit der Rhone parallel laufende Linie anzunehmen, im Interesse der Benutzung der vom Staate für die Rhone-Korrektion und Eindämmung ausgeführten Terrassements.

Sie hat den so benutzten Boden und die Terrassements nach Experten-spruch zu bezahlen, ohne daß jedoch die Ausgabe *) höher sein darf als diejenige, welche sie auf jedem andern Tracé zu bestreiten hätte.

Art. 29. Die Gesellschaft ist gehalten, bei den Rhone-Zugängen die von den Staatsingenieuren für nöthig erklärten Arbeiten *) auszu-

*) Siehe unten.

führen und denselben eine hinlängliche Oeffnung zu geben, um die Colmatage zu erleichtern. Ebenso soll sie überall wo es angeht ihre Materialgewinnungsgruben colmatiren.

Art. 30. Die Eisenbahn soll von den Ufergrundstücken durch Zäunungen oder andere Schranken abgeschlossen werden; die Art und Anordnung dieser Abschließung sind von der Regierung, auf Vorschlag der Gesellschaft, zu genehmigen.

Art. 31. Alle Grundstücke, welche erforderlich sind zur Erstellung der Eisenbahn nebst Dependenzen, zur Ableitung der Communicationswege und der deplacirten Gewässer, und überhaupt für die Ausführung der Arbeiten aller Art, welche durch diese Erstellung bedingt werden möchten, werden von der konzessionirten Gesellschaft gekauft und bezahlt, mit Ausnahme der gemäß Art. 27 von der Regierung zu beschaffenden Grundstücke.

Die Entschädigungen für vorübergehende Okkupation oder für Beschädigung von Grundstücken, für bewirkte Stokung, Modifikation oder Zerstörung von Etablissements (usines), und für jeden aus den Arbeiten erwachsenden Schaden, sind von der Gesellschaft zu tragen und auszu zahlen.

Art. 32. Der Staat übernimmt die Verpflichtung, für eine genaue Nachachtung der Geseze über Eindämmung der Rhone, der Flüsse und Gebirgsgewässer längs. der Eisenbahnlinie zum Zwecke der Sicherung des Bahndienstes zu sorgen.

III. Titel.

Taren und Bedingnisse betreffend den Transport von Reisenden und Waaren.

Art. 33. Die Gesellschaft verpflichtet sich zur Herstellung eines genügenden und regelmäßigen Dienstes für wenigstens drei tägliche Personenzüge auf der ganzen konzedirten Linie, hin und zurück. Den Personenzügen ist eine mittlere Schnelligkeit von 35 Kilometer per Stunde zu geben, aller Zwischenaufenthalt inbegriffen; den gemischten (Personen- und Waaren-) Zügen eine solche von wenigstens 25 Kilometer; für diese hat eine Preisermäßigung einzutreten. In der ungünstigen Jahreszeit kann die Gesellschaft die gemischten Züge mit den Personenzügen vereinigen, wobei aber für die Waaren die Ermäßigung der gemischten Züge beizubehalten ist. Jeder Personenzug muß mit einer solchen Anzahl Wägen versehen sein, daß alle sich stellenden Reisenden aufgenommen werden können.

Art. 34. Die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, entweder selbst, vom Hafen von Bouveret aus, den Influenzdienst auf dem Genfer See zu besorgen, oder jeder andern Dampfschiffahrtsgesellschaft die Besorgung desselben zu überlassen.

Art. 35. Das Maximum der Tarife der Gesellschaft für den Transport von Personen, Vieh und Waaren ist folgendermaßen festgesetzt:

Schnellzüge.

Für 1 Kilometer.

Reisende.

Erste Klasse: Gedekte und garnirte Wägen, mit ausgepolsterten Rücklehnen und Sitzen, mit Glacén verschlossen	12 Cent.
Zweite Klasse: Gedekte Wägen, mit Glacén verschlossen und mit gepolsterten Sitzen	08 "
Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wägen, mit Bänken	06 "

Züge mit verringerter Schnelligkeit.

Reisende.

Dritte Klasse: Gedekte und verschlossene Wägen, mit Bänken	04 "
--	------

Kinder.

Kinder unter zwei Jahren zahlen nichts, wenn sie mitgenommen werden und keinen besondern Platz okkupiren.

Kinder von 2—10 Jahren bezahlen in allen Klassen einen halben Platz.

Kinder über 10 Jahren bezahlen die volle Platz-Taxe.

per Stük.

Vieh.

Pferde und Maulesel	15 Cent.
Ochsen, Kühe, Stiere	10 "
Kälber, Schweine, Hunde	04 "
Hämmel, Schafe, Lämmer und Ziegen	02 "

Waaren.

Für die Waaren werden vier Klassen gebildet:

Erste Klasse: Modelirtes Gußeisen, bearbeitetes Eisen und Blei, Kupfer und andere Metalle, bearbeitet oder nicht, Essig und fremde Weine, geistige Getränke, Del, Baumwollen- und Wollenwaaren,

	Per Tonne und per Kilometer.
Zufer, Kaffee, Spezereivaaren, Kolonialwaaren und Manufakturgegenstände	18 Cent.
Zweite Klasse: Inländische Weine, Getraide, Korn, Mehl, Käse, Butter, Stroh, Heu, Kalk und Gyps, Leim, Holzkohlen, Brennholz, Stangen, Sparren, Bretter, Bohlen, Zimmerholz, Marmor- blöcke, Quadersteine, Erdpech, Asphalt, Roheisen, Eisen in Barren oder in Platten, Blei u. s. w.	16 "
Dritte Klasse: Salz, Kalk- und Gypssteine, Torf, Mühl- stein, Kiesel, Sand, Thonerde, Ziegeln, Ziegel- steine, Schiefer, Pflastersteine und Materialien aller Art für den Bau und die Ausbesserung der Straßen, rohes Erz	14 "
Vierte Klasse: Steinkohlen, Kohlenblende, Dünger und Mähe	12 "

Der Tarif der Waaren steigt auf das Doppelte, wenn dieselben auf Verlangen der Versender mit Schnellzügen versendet werden.

Wägen.

	Per Stük und per Kilometer.
Vierrädrige Wägen, mit nur einem Sitz (banquette) im Innern	30 Cent.
Vierrädrige Wägen, mit zwei oder mehr Sizen	36 "

Art. 36. Die in vorstehenden Tarifen angeetzten Transportpreise sind nicht anzuwenden:

1) Auf Lebensmittel und Gegenstände, die weniger als einen Kubikmeter messen und nicht zweihundert Kilogramm wiegen; 2) auf Gold und Silber in Barren, auf geprägtes oder verarbeitetes Gold und Silber, auf Quecksilber und Platina, sowie auf Juwelen, Edelsteine und andere Kostbarkeiten; 3) im Allgemeinen auf alle Pakete und Colli, die einzeln weniger als vierzig Kilogramm wiegen.

Jedoch sind die im Tarif bestimmten Transportpreise auf alle Pakete und Colli anwendbar (auch wo diese besonders verpackt sind), wenn sie zu Sendungen gehören, welche zusammen über 40 Kilogramme wiegen und Gegenstände enthalten, welche von einer und derselben Person an eine und dieselbe Person übermittelt werden.

Der Taxbezug geschieht nach der Anzahl durchlaufener Kilometer. Jeder angefangene Kilometer wird voll berechnet.

Eine geringere Entfernung als sechs Kilometer wird für sechs Kilometer berechnet.

Das Gewicht der Tonne beträgt tausend Kilogramm.

Sowohl für die größere als die kleinere Schnelligkeit zählen die Bruchtheile nur nach hundertstel's Tonnen oder je 10 Kilogramm. So wird jedes Gewicht zwischen Null und 10 Kilogramm als 10 Kilogramm, zwischen 10 und 20 Kilogramm als 20 Kilogramm taxirt u.

Art. 37. Die im Tarif nicht namhaft aufgeführten Thiere, Lebensmittel, Waaren, Effekten und Gegenstände aller Art werden in Bezug auf ihre Taxirung in diejenigen Klassen eingereiht; mit denen sie am meisten Analogie haben.

Art. 38. Die im Tarif festgesetzten Transportpreise finden keine Anwendung auf eine untheilbare Masse von mehr als 3000 Kilogramm Gewicht. Es darf die Gesellschaft sich jedoch nicht weigern, untheilbare Massen von 3000 bis 5000 Kilogramm zu befördern; nur werden die Frachtpreise in diesem Falle um die Hälfte erhöht.

Die Gesellschaft kann nicht angehalten werden, untheilbare Massen von mehr als 5000 Kilogramm zu befördern. Sollte sie gleichwohl eine solche Sendung übernehmen, so hat sie die nämliche Vergünstigung wenigstens während des Zeitraums von drei Monaten allen für eine solche sich Meldenden zu gewähren.

Art. 39. *) Falls die Gesellschaft sich veranlaßt sieht, sei es für die ganze Bahnlinie, sei es bloß für einzelne Strecken, mit den Tagen, zu deren Bezug sie berechtigt ist, in bedingter oder unbedingter Weise unter die tarifmäßigen Ansätze herabzugehen, so können die ermäßigten Tagen nicht vor Verfluß von wenigstens drei Monaten, so weit es sich um Personen handelt, und von einem Jahre für die Waaren, wieder erhöht werden.

Jede von der Gesellschaft beantragte Tarifänderung muß vom Staatsrath gutgeheißen und dem Publikum mindestens vierzehn Tage vor der Inkräftsetzung derselben zur Kenntniß gebracht werden.

Jeder Sondervertrag, durch welchen einem oder mehreren Absendern eine Herabsetzung auf den genehmigten Tarifen gewährt würde, ist förmlich unterzagt.

Doch findet diese Bestimmung keine Anwendung auf die Verträge, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft im Interesse öffentlicher Dienste geschlossen werden möchten, oder auf die Ermäßigungen oder Taxnachlässe, welche die Gesellschaft den Dürftigen gewähren sollte.

Art. 40. Läßt sich die Gesellschaft mit benachbarten Eisenbahngesellschaften auf niedrigere Tarifbedingungen als diejenigen gegenwärtig

*) Siehe unten.

ger Konzession ein, so hat die von ihr eingegangene Reduktion auch auf den Tarif für die nämlichen Gegenstände im Kanton Wallis in Anwendung zu kommen.

Art. 41. Eilgüter (marchandises de grande vitesse ou de vitesse accélérée) sind mit dem ersten nach der Bestimmungsstation abgehenden Personenzug zu befördern, wofern die Waaren drei Stunden vor Abgang desselben aufgegeben werden.

Sie sind dem Adressaten binnen zwei Stunden nach der Ankunft des nämlichen Train auf dem Bahnhof zur Verfügung zu stellen.

Waarensendungen mit geringer Schnelligkeit sind ein Tag nach Zustellung der Waaren auszuführen; oder in zwei Tagen, wenn die Aufgabe der Waaren unmittelbar vor einem Feiertage stattfindet.

Die Colli werden ein Tag nachdem sie effektiv im Bahnhof angelangt sind, den Adressaten zugestellt.

Art. 42. Jede Waarenexpedition wird, wenn der Versender es verlangt, durch einen Frachtbrief konstatirt, wovon ein Exemplar für die Gesellschaft und das andere für den Versender bestimmt ist. Verlangt der Versender keinen Frachtbrief, so ist die Gesellschaft gehalten, ihm einen Empfangschein auszustellen mit Angabe des Inhalts und des Gewichts der Colli, des Gesamtfrachtanfages und der Frist, in welcher die Expedition bewerkstelligt werden soll.

IV. Titel.

Unterhalt und Betrieb.

Art. 43. Die Eisenbahn und alle Dependenzen sind stetsfort in gutem Zustande und so zu unterhalten, daß der Verkehr auf ihnen immer sicher und leicht ist.

Art. 44. Die Gesellschaft ist gehalten, überall wo es das Bedürfnis erfordert, eine geeignete Anzahl Wächter aufzustellen zum Besuche der Sicherung des Uebergangs der Züge über die Bahn, sowie des gewöhnlichen Verkehrs auf den Punkten, wo die Eisenbahn von den Straßen und Wegen im Niveau überschritten wird.

Art. 45. Die Maschinen müssen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen von der Regierung vorgeschriebenen oder vorzuschreibenden Bedingungen in Bezug auf die Fortbewegung solcher Maschinen entsprechen.

Ebenso müssen die Personenwägen nach den besten Modellen gefertigt sein und allen festgesetzten oder noch festzusetzenden Bedingungen

betreffend die zum Reisendentransport auf den Eisenbahnen bestimmten Wägen Genüge leisten.

Die zum Rollmaterial gehörenden Lokomotiven, Tenders, Wägen aller Art, Plattform-Wägen, sind stetsfort in gutem Zustand zu erhalten.

Art. 46. Die innere Polizei auf der Bahn, in den Bahnhöfen und Stationen kommt der Gesellschaft zu; die allgemeine Ueberwachung des Betriebs und der Bahnpolizei ist jedoch dem Staate vorbehalten.

Es sollen durch öffentliche Verwaltungs-Reglemente, welche nach Anhören der Gesellschaft zu erlassen sind, die erforderlichen Vorkehrungen zur Sicherung der Polizei und des Betriebs der Eisenbahn, sowie zur Erhaltung der dazu gehörigen Werke getroffen werden.

Art. 47. *) Die Gesellschaft ist gehalten, wenigstens zwei Drittel des anzustellenden Personals aus den Angehörigen des Kantons Wallis zu nehmen.

Art. 48. Die mit Aufrechthaltung und Vollziehung der Bahnpolizei betrauten Angestellten der Gesellschaft haben leicht erkennbare Unterscheidungszeichen zu tragen. Sie werden in üblicher Weise be eidigt.

V. Titel.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 49. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Züge der Eisenbahn den Militärbehörden zum Transporte der Truppen und des Kriegsmaterials, und zwar gegen Bezahlung der Hälfte des niedrigsten Ansatzes, zur Verfügung zu stellen.

Gleiches gilt von der Beförderung der im Dienste, corpsweise oder einzeln, reisenden Militärs. Die diesfällige Berechtigung ist durch ein den Agenten der Gesellschaft vorzuweisendes Dienstordnungsbillet zu konstatiren.

Art. 50. Die mit der Inspektion, der Kontrolle und der Ueberwachung der Eisenbahn betrauten Beamten oder Agenten sind in den Wägen der Gesellschaft unentgeltlich zu befördern.

Art. 51. Der Kanton Wallis begibt sich der Befugniß, Linien oder Abzweigungen, welche Konkurrenz machen könnten, zu konzessioniren.

*) Siehe unten.

Art. 52. Die aus gegenwärtiger Konzession herrührenden Grundbesitzungen, sowie alle Bauten, welche die Konzessionäre daselbst für den Bahndienst erstellen möchten, sind für die Dauer der Konzession von jeder Grundsteuer befreit.

Art. 53. Alljährlich ist, nach der Generalversammlung, ein einläßlicher Bericht über die Ergebnisse der Konzession und des Betriebs abzustatten.

Art. 54. *) Es sollen bei der Gesellschaft ein oder mehrere speziell mit der Ueberwachung der Geschäfte der Gesellschaft betraute Inspektoren oder Kommissäre angestellt werden, für Alles, was nicht in die Kompetenz der Staatsingenieure fällt.

Art. 55. Die Kosten der Besichtigung, Ueberwachung und Kollaudation der Arbeiten und diejenigen der Betriebskontrolle sind von der Gesellschaft zu tragen. In diesen Kosten ist inbegriffen der Gehalt der im vorigen Artikel erwähnten Inspektoren oder Kommissäre.

Zur Bestreitung dieser Kosten hat die Gesellschaft alljährlich an die Kantonkasse die Summe von sechszig Franken für jeden konzedirten Kilometer der Bahn einzuzahlen. Für die noch nicht dem Betrieb übergebenen Sektionen wird dieser Betrag jedoch auf 25 Franken per Kilometer reduziert.

Bezahlt die Gesellschaft obige Summen zu den festgesetzten Zeitpunkten nicht, so wird der Betrag wie bei öffentlichen Steuern erhoben.

Art. 56. Als Garantie für die Vollziehung gegenwärtiger Bestimmungen haben die Konzessionäre eine Kaution von 250,000 Franken in Baar, oder in Staatseffekten oder Handelsvaloren, die der Staatsrath genehm findet, zu leisten.

Diese Summe wird der Gesellschaft in Fünfteln und nach Verhältniß des Vorrückens der Arbeiten zurückerstattet. Das letzte Fünftel wird erst nach gänzlicher Vollendung der Arbeiten rückbezahlt.

Baarsummen werden zu (jährlich) 4 % verzinst.

Art. 57. Streitigkeiten, die wegen der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrags in Bezug auf die dem Kanton Wallis oder der Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen entstehen sollten, werden definitiv durch ein Schiedsgericht ausgetragen.

Um dieses Gericht zu bilden, bezeichnet jede Partei zwei Schiedsrichter, und diese vier Schiedsrichter wählen einen Obmann. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so macht der Bundesrath einen Dreivorschlag, aus welchem der Kläger

*) Siehe unten.

und der Beklagte je einen von den Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist alsdann Obmann des Schiedsgerichtes.

Unterläßt eine Partei die Bezeichnung der ihr zutreffenden Schiedsrichter, so geschieht diese Bezeichnung durch den Bundesrath.

Art. 58. Gegenwärtiges Pflichtenheft tritt an die Stelle der Konzessionsakte vom 11. Januar 1853 und vom 29. November 1854, welche hiermit aufgehoben sind.

Art. 59. Es finden auf das gegenwärtig der Genehmigung des Großen Rathes unterstellte Pflichtenheft die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 über die Eisenbahnen ihre Anwendung.

Also beschlossen vom Staatsrath, am 6. Februar 1866.

Der Präsident des Staatsrathes:

(L. S.)

Allet.

Der Staatssekretär:

E. Barberini.

Also ratifizirt im Großen Rath zu Sitten, am 17. Februar 1866.

Der Präsident des Großen Rathes:

(L. S.)

Bermatten.

Der Sekretär:

L. L. K o t e n.

Der Staatsrath des Kantons Wallis,

Nach Einsicht eines Gesuchs des Hrn. Grafen de la Valette, namens der neuen Gesellschaft der internationalen Ligne d'Italie über den Simplon, vom 6. April 1867, bezweckend Modifikation der Artikel 10, 11, 12, 15, 28, 29, 39, 47 und 54 des Pflichtenhefts vom 6. Februar 1866, betreffend den Verkauf der Aktiven der Faillite der Eisenbahn der Ligne d'Italie,

beschließt

folgende Redaktion der vorgenannten Artikel:

Art. 10. Der Sitz der Gesellschaft ist in Sitten.

Die Gesellschaft nimmt sofort, durch einen oder mehrere Bevollmächtigte, Domizil in Sitten; sie ist der Gesetzgebung des Kantons Wallis unterworfen und steht für alle Akte im Umfang des Kantonsgebiets unter der gewöhnlichen Gerichtsbarkeit für Civil- oder Administrativsachen.

Art. 11. Für alle Fragen betreffend den Bau oder Betrieb, oder die von den Behörden erlassenen Vorschriften, hat sich die Gesellschaft im Wallis durch einen oder mehrere Agenten vertreten zu lassen, welche mit den erforderlichen Vollmachten ausgerüstet sind, um von sich aus im Namen der Gesellschaft zu handeln.

Art. 12. Die Gesellschaft hat bei Bestellung ihres Rathes mindestens zwei Schweizer in denselben aufzunehmen *).

Art. 15. Die Arbeiten müssen von den Erwerbem der Eisenbahn in der Frist von sechs Monaten, vom Datum der Besitzantretung an gerechnet, begonnen werden.

Es sollen beendet und dem Betriebe übergeben sein:

- 1) Die Sektion Sitten-Siders, in einem Jahre;
- 2) Die Sektion Siders-Leuf, in zwei Jahren;
- 3) Die Sektion Leuf-Bisp, in drei Jahren;
- 4) Die Sektion Bisp-Brieg, in vier Jahren, vom Zeitpunkte der Besitzantretung der Erwerber an gerechnet.

Der Staat wird jedoch in Bezug auf diese Sektion Rücksicht nehmen auf die allfällig durch den künftigen Simplonübergang bedingten Anforderungen.

*) Siehe unten.

- 5) Die Sektion Vouvet-St. Gingolph wird in der Weise von der Eröffnung der Eisenbahn von Thonon nach St. Gingolph abhängig gemacht, daß diese Sektion dem Publikum spätestens sechs Monate nach Inbetriebsetzung der bei St. Gingolph ausmündenden Chablais-Linie übergeben werden soll.

Art. 28. Die Gesellschaft verpflichtet sich, im Tracé zwischen der Souste und Bisp die mit der Rhone parallel laufende Linie anzunehmen, im Interesse der Benutzung der vom Staate für die Rhone-Korrektion und Eindämmung ausgeführten Terrassements.

Sie hat den so benutzten Boden und die Terrassements nach Experten-spruch zu bezahlen, ohne daß jedoch die aus dieser Klausel resultirende Ausgabe höher sein darf als diejenige, welche sie auf jedem andern Tracé zu bestreiten hätte.

Art. 29. Die Gesellschaft ist gehalten, bei den Rhone-Zugängen die von den Staatsingenieuren für nöthig erklärten, durch den Bau der Eisenbahn erheischten Arbeiten auszuführen, und denselben eine hinlängliche Oeffnung zu geben, um die Colmatage zu erleichtern. Ebenso soll sie überall wo es angeht ihre Materialgewinnungsgruben (chambres d'emprunt) colmatiren.

Art. 39. Falls die Gesellschaft sich veranlaßt sieht, sei es für die ganze Bahnlinie, sei es bloß für einzelne Strecken, mit den Taxen, zu deren Bezug sie berechtigt ist, in bedingter oder unbedingter Weise unter die tarifmäßigen Ansätze herabzugehen, so können die ermäßigten Taxen nicht vor Verfluß von wenigstens drei Monaten, so weit es sich um Personen handelt, und von sechs Monaten für die Waaren, wieder erhöht werden.

Jede von der Gesellschaft beantragte Tarifänderung muß vom Staatsrath gutgeheißen und dem Publikum mindestens vierzehn Tage vor der Inkräftsetzung derselben zur Kenntniß gebracht werden.

Jeder Sondervertrag, durch welchen einem oder mehreren Absendern eine Herabsetzung auf den genehmigten Tarifen gewährt würde, ist förmlich untersagt.

Doch findet diese Bestimmung keine Anwendung auf die Verträge, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft im Interesse öffentlicher Dienste geschlossen werden möchten, oder auf die Ermäßigungen oder Taxnachlasse, welche die Gesellschaft den Dürftigen oder den Vergnügungszügen gewähren sollte.

Art. 47. Die Gesellschaft ist gehalten, wenigstens zwei Drittel des auf der schweizerischen Strecke anzustellenden Personals aus den Angehörigen des Kantons Wallis zu nehmen.

Art. 54. Es sollen bei der Gesellschaft ein oder mehrere speziell mit der Ueberwachung der Geschäfte der Gesellschaft betraute Inspektoren oder Kommissäre angestellt werden, soweit es sich um die Eisenbahn im Wallis handelt und für Alles, was nicht in die Kompetenz der Staatsingenieure fällt.

So beschllossen vom Staatsrath, in Sitten, am 7. Juni 1867.

Der Präsident des Staatsraths:

Allet.

Der Staatssekretär:

G. Barberini.

Der Große Rath des Kantons Wallis,
hat vorstehende Abänderungen ratifizirt, ausgenommen diejenige von
Art. 12, dessen Redaktion wie folgt modifizirt und festgestellt wird:

Art. 12. Die Gesellschaft hat bei Bestellung ihres Rathes mindestens zwei Schweizer in denselben aufzunehmen, von denen der eine aus den Bürgern von Wallis gewählt werden muß.

So beschllossen vom Großen Rathe, in Sitten, den 23. November 1867.

Der Präsident des Großen Rathes:

(L. S.)

Bermatten.

Der Sekretär:

L. L. K o t e n.

Note. Die vorstehende Konzession ist vom Bundesrath, infolge der ihm von der Bundesversammlung am 20. Dezember 1867 erteilten Ermächtigung, am 15. Mai 1868 genehmigt worden. (Siehe eidg. Gesesammlung, Bd. IX, S. 232 u. 359.)

Pflichtenheft (Konzessionsakt) für die Eisenbahnen des Kantons Wallis.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1868
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1868
Date	
Data	
Seite	629-646
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 796

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.