

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch.

(Vom 25. März 1905.)

---

Tit.

Dem Eisenbahndepartement wurden folgende drei Konzessionsgesuche eingereicht, die sich mit einer Bahn im oberen Rhonetal befassen:

1. Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig nach Gletsch, eingereicht von den Herren Alfred Perrig, Advokat in Brig, und E. Bürger, Ingenieur in Genf, unterm 28. Januar 1902.

2. Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig nach Gletsch, eingereicht von den Herren X. Imfeld-Seiler und E. Strub, Ingenieur in Zürich, unterm 3. Januar 1904.

3. Konzessionsgesuch für eine elektrische Adhäsionsschmalspurbahn von Visp nach Gletsch, eingereicht von den Herren E. Vogt, Ingenieur in Laufen (später durch Herrn Karl Probst, Ingenieur in Luzern, ersetzt) und R. Vontobel, Elektrotechniker in Winterthur, unterm 12. Februar 1904.

Alle diese drei Projekte traten in Konkurrenz nicht nur unter sich, sondern zum Teil auch mit der durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1886 (E. A. S., IX, 146) konzessionierten Normalbahn von Brig nach Airolo.

Das erste Konzessionsgesuch ist infolge des Todes der Herren Perrig und Bürger dahingefallen.

Was das Verhältnis der beiden andern zu dem Normalbahnprojekt Brig-Airolo betrifft, so darf ohne weiteres auch hierfür die Erklärung als maßgebend angenommen werden, die der Konzessionär für eine Normalspurbahn Brig-Airolo, Herr Roman Abt, dem Eisenbahndepartement mit bezug auf das Projekt der Herren Perrig und Bürger abgegeben hat. Er schrieb nämlich unterm 23. Mai 1903:

„Wenn dasselbe ernsthafte Garantien für die Ausführung bietet, was zu entscheiden ich Ihnen, resp. der hohen Bundesversammlung anheimstelle, so trete ich im Interesse der Landesgegenged gerne von meinen Ansprüchen auf diesen Teil der bestehenden Konzession zurück.“

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat unterm 5. Dezember 1902 und 27. Mai 1904 in Übereinstimmung mit entsprechenden Beschlüssen des Großen Rates des Kantons Wallis prinzipiell gegen jede Konzessionierung einer Schmalspurbahn Stellung genommen, mit der Begründung, daß die interessierten Gemeinden des Gomsertales von einer Schmalspurbahn nichts wissen wollen.

Das Eisenbahndepartement war der Ansicht, daß eine Schmalspurbahn schon deshalb eher Aussicht auf Verwirklichung habe als die Normalspurbahn des Herrn Abt, weil die Kosten geringer seien. Daher dürfe die Konzession für die Bahnverbindung Brig-Airolo kein Hindernis bilden, wenn es sich darum handle, das obere Wallis vermittelt einer Schmalspurbahn mit der Grimsel und Furka zu verbinden. Der Einsprache der Walliser Regierung, die sich auf die Proteste der Gemeinden im Gomsertal stütze, sei keine Bedeutung beizumessen, da man überhaupt keine Bahn bauen dürfte, wenn man nur auf das Urteil der Kutscher und Wirte abstellen wollte, die von dem neuen Verkehrsmittel eine Schädigung ihrer Interessen befürchten.

Um zu entscheiden, welchem der beiden Schmalspurbahnprojekte, Vontobel-Probst und Strub-Imfeld, der Vorzug gebühre, verglich sie das Departement nach folgenden Faktoren:

	Vontobel-Probst.	Strub-Imfeld.
Zahnstangenstrecke (% der Gesamtlänge) . . . . .	0	8,5
Maximalsteigung in ‰ . . . . .	60	70
Minimalradius (Meter) . . . . .	60	60
Kostenvoranschlag . . . . .	Fr. 5,760,000	5,800,000
Personentaxen { II. Klasse . . . . .	15 bzw. 45	32
{ III. „ . . . . .	10 bzw. 25	20

Das Projekt Vontobel-Probst weist also eine geringere Maximalsteigung auf und besitzt den Vorteil, daß es von der Anwendung der Zahnstange absieht. Ferner nimmt es für die Strecke Visp-Obergestelen, d. h. für 44 km., Personentaxen in Aussicht, die bedeutend unter den Taxen des Gegenprojektes stehen; nur für die 7 km. lange Strecke Obergestelen-Gletsch sollen die höheren Taxen von 25 und 45 Rappen zur Anwendung kommen. Das Eisenbahndepartement gab daher dem Projekte des Herrn Vontobel und Probst den Vorzug.

Wir schließen uns dieser Meinung an, und zwar um so eher, als seither den gleichen Konzessionsbewerbern auch die Konzession für eine elektrische Bahn von Meiringen beziehungsweise Innertkirchen über die Grimsel nach Gletsch erteilt worden ist.

Wir sind indessen der Ansicht, daß die Herren Strub und Imfeld nicht unter allen Umständen von der Erteilung einer Konzession ausgeschlossen sein sollen, sondern daß ihnen unbenommen bleibe, ihr Gesuch zu wiederholen, falls den Herren Vontobel und Probst die Finanzierung dieses Projekts in absehbarer Zeit nicht gelingen sollte.

Den Vorlagen, welche das Konzessionsgesuch der Herren Vontobel und Probst begleiteten, entnehmen wir folgende Details über die projektierte Bahnlinie:

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß durch die Konzessionierung der Visp-Gletsch-Bahn eine ununterbrochene schmalspurige Bahnverbindung von verkehrspolitischer Bedeutung zwischen Zermatt und Luzern entstehen würde, nämlich Zermatt-Visp (in Betrieb), Visp-Gletsch (Konzessionsobjekt), Gletsch-Meiringen (am 22. Dezember 1904 konzessioniert) und Meiringen-Luzern (in Betrieb).

Betreffend das Projekt Visp-Gletsch selbst sei zu bemerken, daß der Touristenverkehr durch das Oberwallis noch größer sei als derjenige über die Grimsel; es vereinige sich hier die Großzahl der Passanten der Grimsel- und Furkaroute; außerdem weise das ziemlich dichtbevölkerte Oberwallis einen ansehnlichen internen Verkehr auf. Die Postfuhrwerke allein beförderten in dem Zeitraum vom 15. Juni bis 15. September 1903 auf der Furkaroute zirka 12,500 Passagiere. Es könne also jetzt schon ein Verkehr von zirka 40,000 bis 50,000 Passanten angenommen werden.

Die Bahnanlage selbst gestalte sich durch das langsam ansteigende Oberwallisertal ungleich einfacher als durch das Haslital;

kostspielige Tunnels seien auf dieser Strecke nicht erforderlich. Die günstigen Steigungs- und Richtungsverhältnisse gestatten, die Fahrgeschwindigkeit auf großen Strecken bis zum gesetzlich erlaubten Maximum zu steigern.

Von Obergestelen aus lasse sich die Höhe von Gletsch mit einer Maximalsteigung von 6 % gewinnen; es könne also von der Anwendung einer Zahnstange Umgang genommen werden, was insofern sehr wichtig sei, als die durch den Zahnstangenbetrieb verursachte Betriebserschwerung auf den Durchgangsverkehr äußerst hemmend wirken und die Fahrpreise unnötig verteuern würde.

In dem 1150 m. über dem Fieschertal liegenden Märjelensee biete sich eine sehr vorteilhafte Wasserkraft, welche in Verbindung mit der Anlage in Handeck gestatte, die erforderliche elektrische Energie von einer einzigen Generatorenstation aus zu liefern. Aus dem vom großen Aletschgletscher gespiesenen See werde infolge des bedeutenden Höhenunterschiedes bei relativ kleinen Kosten jede wünschbare Energiemenge zu gewinnen sein.

Als Anfangspunkt der Bahn sei Visp gewählt worden, um einesteils den zwischen Visp und Brig gelegenen Dörfern den Vorteil einer Bahnverbindung zukommen zu lassen und anderntheils, um direkten Anschluß an die schmalspurige Visp-Zermattbahn zu erhalten, wodurch später der Verkehr direkter Wagen von Zermatt bis Luzern ermöglicht werde.

Nicht bloß die kürzere Fahrzeit und die billigeren Taxen, sondern in erhöhtem Maße die landschaftlichen Schönheiten der zu durchfahrenden Gegend werden einen großen Teil der vom Simplon nach der Ostschweiz reisenden Passagiere veranlassen, die Route über Gletsch zu wählen.

Dem lokalen Verkehrsbedürfnis sei in weitgehendem Maße Rechnung getragen, indem für die zahlreichen kleineren Ortschaften Haltestellen vorgesehen seien.

Schließlich sei noch bemerkt, daß die gesamte Bahnanlage nach den nämlichen Gesichtspunkten gebaut werden solle wie die Grimselbahn.

Gemäß dem technischen Bericht soll die Visp-Gletschbahn, wie die Grimselbahn, auf durchwegs eigenem Bahnkörper mit 1 m. Spurweite als Adhäsionsbahn gebaut werden. Der minimale Kurvenradius sei für die Strecke Visp-Ulrichen zu 100 m. vorgesehen; auf der Bergstrecke Ulrichen-Gletsch werde dieses Maß

auf 50 m. reduziert; die gesamte Bahnlänge betrage von Mitte Station Visp bis Mitte Station Gletsch 51,300 m. Von Visp (659 m. ü. M.) bis Gletsch (1770 m. ü. M.) überwinde die Bahn eine Höhendifferenz von 1111 m. Die ganze Linie liege ausschließlich auf dem Gebiete des Kantons Wallis.

Die minimale Geschwindigkeit sei mit 18 bis 20 km. pro Stunde gesetzt, während die Maximalgeschwindigkeit auf den hierfür geeigneten Strecken auf das für solche Bahnen erlaubte Höchstmaß von 40 km. pro Stunde gebracht werden solle. Es könne also die Strecke Visp-Gletsch einschließlich der Aufenthalte in 2 Stunden 15 Minuten zurückgelegt werden. Ein beschleunigter Zug, der nur an den Hauptstationen anhalte, werde die Strecke Brig-Meiringen in  $3\frac{1}{4}$ , und Brig-Luzern in zirka 6 Stunden durchfahren; die Reise von Brig über Lausanne-Bern nach Luzern erfordere heute unter Benützung der Schnellzüge  $10\frac{3}{4}$  Stunden. Für das gesamte Berner Oberland sei die Differenz zu gunsten der Route über Gletsch natürlich noch weit günstiger.

Während der Sommermonate sollen in jeder Richtung mindestens 8 Züge, in der Wintersaison deren 4 verkehren. Die Züge werden zwei Wagenklassen führen.

Eigentliche Stationen mit Personen- und Güterabfertigung seien projektiert in Visp, Brig, Naters, Mörel-Ried, Fiesch, Reckingen-Grüringen und Münster. Gletsch sei Gemeinschaftsstation mit der Grimselbahn.

Haltestellen seien vorgesehen in Eyholz-Lalden, Gamsen, Glis, Grengiols, Lax-Hernen, Niederwald, Selkingen-Ritzingen, Geschinen, Ulrichen, Obergestelen, Oberwald.

Was die Linienführung anbelangt, so nehme die Bahn ihren Anfang in der Station Visp der S. B. B. und folge, in der Richtung der Bahnachse gesehen, der rechtsseitigen Tallehne bis zur Station Brig der S. B. B. (km. 8,800). Zwischen Visp und Brig liegen die Haltestellen Eyholz-Lalden (km. 2,100), Gamsen (km. 6,050) und Glis (km. 7,750). Nach der Station Brig werde die Bahn unter den Linien der S. B. B. hindurchgeführt und erreiche nach Überschreiten der Rhone bei km. 9,650 die Station Naters; in stetsfort sanften Steigungen von  $7,5\text{‰}$  bis  $20,4\text{‰}$  führe die Linie, den Rhonefluß zur Rechten lassend, nach der Station Mörel-Ried (km. 15,800). Hinter der Station hebe sich das Tracé mit  $40\text{‰}$ ; bei km. 18,000 übersetze es mit einem größeren Viadukt die Rhone und gelange bei km. 20,375 zur Haltestelle Grengiols (949 m. ü. M.). Das Dorf Grengiols selbst liege zirka 50 m.

höher als die Bahn und sei mit letzterer durch eine zirka 700 m. lange Zufahrtsstraße von 8 ‰ Maximalsteigung zu verbinden. Bei km. 20,700 überschreite die Linie neuerdings die Rhone, passiere die Haltestelle Lax-Hernen (km. 23,100), und erreiche mit 38,47 ‰ Steigung die Station Fiesch (km. 24,750—1080 m. ü. M.). Von nun an halte sich das Tracé stets an der linksseitigen Tallehne. Nach der Station Fiesch sei eine Rampe von 46 ‰ eingeschaltet, welche zirka 2,6 km. vor der auf Kote 1275 ü. M. gelegenen Haltestelle Niederwald (km. 30,750) auf 17 ‰ ermäßigt werde. Mit 19,35 ‰ Steigung werde bei km. 33,900 die Haltestelle Selkingen-Ritzingen (1320 m. ü. M.) erreiche und mit 19,5 ‰ bei km. 36,325 die Station Reckingen-Gluringen (1360 m. ü. M.). Auf gleicher Höhe befinden sich bei km. 38,700 die Station Münster, und bei km. 40,750 die Haltestelle Geschinen, von wo aus die Linie wieder mit 10,5 ‰ zur Haltestelle Ulrichen steige (1380 m. ü. M., km. 42,750). Nach der auf der nämlichen Höhe liegenden Haltestelle Obergestelen (km. 44,325) beginne die Rampe mit der maximalen Steigung von 60 ‰. Die auf 1530 m. ü. M. gelegene Haltestelle Oberwald (km. 46,925) befinde sich ungefähr 160 m. höher als die gleichnamige Ortschaft und das Dörfchen Unterwasser. Zur Bedienung dieser Ortschaften sei deshalb eine Zufahrtsstraße von zirka 1600 m. Länge erforderlich, die eine maximale Steigung von 10 ‰ aufweise. Mit Rücksicht auf die ganz bedeutenden Vorteile, welche die Vermeidung einer Zahnstangenstrecke mit sich bringe, könne diese Tracéföhrung unbedenklich akzeptiert werden. Nach weiteren 4,4 km. erreiche schließlich die Linie bei km. 51,300 die Station Gletsch der Grimselbahn (1770 m. ü. M.). Die größte Steigung von 60 ‰ komme auf einer Gesamtlänge von 6500 m. vor, d. h. auf zirka 13 ‰ der gesamten Bahnlänge. Die Stationsniveletten weisen durchwegs eine Horizontale von mindestens 100 m. auf.

Beim Unterbau betrage das Planum 3,60 m. Die Seitengräben erhalten eine Breite von 0,30 m. und eine Tiefe von 0,30 m. An bedeutenderen Kunstbauten seien zu erwähnen: ein Viadukt über die Rhone, zwei größere Brücken über die Rhone, und zirka 36 kleinere Brücken und Durchlässe. Die Kunstbauten sollen vorzugsweise in Stein erstellt werden.

Für den Oberbau werden Vignolschienen vorgesehen, die auf eisernen Querschwellen verlegt werden sollen.

Als Hochbauten bekomme die Linie Stationsgebäude mit angebauten Güterschuppen und Verladerampe, sowie aufgebaute Wohnung für den Stationsvorstand in Brig, Naters, Mörel-Ried,

Fiesch, Reckingen-Glurigen und Münster. In Visp könne die Reisendenabfertigung im Stationsgebäude der S. B. B. erfolgen, während für die Güterabfertigung ein spezieller Schuppen mit Verladerampe errichtet werde. In Gletsch diene zur Reisenden- und Güterabfertigung das Gebäude der Grimselbahn. Die Haltestellen erhalten kleine Wartehallen; außerdem seien für das Bahnpersonal einige Wärterbuden zu erstellen.

Das Maschinenhaus im Fieschertale werde als massives, zweistöckiges Gebäude mit Werkstätten und Maschinistenwohnung gebaut. In Brig solle eine Reparaturwerkstätte mit Wagenremise errichtet werden. Im Werkstättengebäude werden auch die Bureaux für Betrieb und Verwaltung untergebracht.

Eine oberirdische Kontaktleitung werde die elektrische Betriebskraft zuführen.

Das Rollmaterial werde bestehen aus 6 vierachsigen Personenmotorwagen, 8 vierachsigen Personenanhängewagen, 2 vierachsigen Gepäck und Postwagen, 2 vierachsigen Gütermotorwagen und 12 vierachsigen Güterwagen.

Dem sehr eingehenden Kostenvoranschlag entnehmen wir folgende Hauptposten:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen:			
a. Organisations- und Verwaltungskosten . .	Fr.	210,000	
b. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	"	95,000	
e. Expropriation . . . . .	"	400,000	
d. Bahnbau:			
Unterbau . . . . .	Fr.	1,781,000	
Oberbau . . . . .	"	1,060,000	
Hochbau . . . . .	"	215,000	
Telephon, Signale und Verschiedenes . . . . .	"	169,000	
			" 3,225,000
c. Elektrische Installationen:			
Generatorenstation . .	Fr.	530,000	
Kontakt- und Speiselei- tung . . . . .	"	500,000	
			" 1,030,000
2. Rollmaterial . . . . .	"	660,000	
3. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	"	60,000	
4. Betriebsfonds . . . . .	"	80,000	
			<hr/>
	Total der Baukosten	Fr.	5,760,000
	oder pro Bahnkilometer	Fr.	111,000.

In der gesetzlich vorgeschriebenen Konferenz lud das Eisenbahndepartement außer den Konzessionsbewerbern Vontobel und Probst und der Regierung des Kantons Wallis auch die Herren Strub und Imfeld ein. Die letztern gaben, ohne zu erscheinen, die schriftliche Erklärung ab, daß sie eine Untersuchung durch die Kommissionen des Nationalrates und des Ständerates wünschen, wem die Konzession zu erteilen sei; eventuell sei ihrem Projekte der Vorzug zu geben, wenn es den Herren Vontobel und Probst nicht gelingen sollte, innerhalb der in Art. 5 festgesetzten Frist den Finanzausweis zu leisten.

Die Regierung des Kantons Wallis lehnte den Besuch der Konferenz mit der Begründung ab, daß sie es nicht für opportun halte, sich vertreten zu lassen.

Die Konferenz fand am 13. Dezember 1904 in Bern statt. Der vom Departement ausgearbeitete Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch wurde, mit einigen unerheblichen Abänderungen allseitig angenommen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf, der uns zu besondern Bemerkungen keinen Anlaß gibt, zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluß**

betreffend

### **Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren E. Strub und X. Imfeld-Seiler, vom 3. Januar 1904;
2. einer Eingabe der Herren R. Vontobel und K. Probst, vom 12. Februar 1904;
3. einer Erklärung des Herrn R. Abt, vom 23. Mai 1903;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1905,

beschließt:

I. Den Herren Robert Vontobel, Elektrotechniker in Winterthur, und Karl Probst, Ingenieur in Luzern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp S. B. B. nach Gletsch 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Brig.

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 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der 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 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Für den Fall, daß das definitive Tracé ausnahmsweise die Benützung der öffentlichen Straßen in Aussicht nehmen sollte, gelten für die Anlage und den Betrieb der Bahn auf diesen Strecken die Vorschriften der zwischen der Bahngesellschaft und den beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden abzuschließenden Verträge, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 Beförderung von Personen soll vom 1. Mai bis 15. Oktober täglich mindestens sechsmal auf der Strecke Visp-Münster und viermal auf der Strecke Münster-Gletsch nach beiden Richtungen und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen. Vom 16. Oktober bis 30. April kann der Betrieb auf die Strecke Visp-Oberwald mit täglich drei Zügen in jeder Richtung beschränkt werden.

Wenn der Reinertrag der Bahn während drei aufeinanderfolgenden Jahren 5 % oder mehr beträgt, ist der Bundesrat berechtigt, den Winterbetrieb auf der ganzen Strecke zu verlangen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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 wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Über die Einführung der ersten Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

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. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

a. auf der Strecke Visp-Obergestelen:  
in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 10 Rappen  
per Kilometer der Bahnlänge;

b. auf der Strecke Obergestelen-Gletsch:  
in der zweiten Wagenklasse 45 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 25 Rappen  
per Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung der ersten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten 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, 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 für die Strecke Visp-Obergestelen eine Taxe von höchstens 10 Rappen und für die Strecke Obergestelen-Gletsch eine solche von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck 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 für die Strecke Visp-Obergestelen nicht über 5 Rappen und für die Strecke Obergestelen-Gletsch nicht über 7 Rappen und deren niedrigste für die Strecke Visp-Obergestelen nicht über 3 Rappen und für die Strecke Obergestelen-Gletsch nicht über 4,5 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 3 Rappen auf der Strecke Visp-Obergestelen und 4,5 Rappen auf der Strecke Obergestelen-Gletsch 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 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, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und per Stück und Kilometer folgende Beträge nicht übersteigen dürfen:

a. in der höchsten Klasse:	
für die Strecke Visp-Obergestelen . . . . .	20 Rappen
„ „ „ Obergestelen-Gletsch . . . . .	35 „
b. in der niedrigsten Klasse:	
für die Strecke Visp-Obergestelen . . . . .	5 Rappen
„ „ „ Obergestelen-Gletsch . . . . .	7,5 „

Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

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 Wagenladungs-

gütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütereudungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und 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 gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten und 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. 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 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 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Herren E. Strub und X. Imfeld-Seiler vom 3. Januar 1904 wird zurzeit nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge des Beschlusses, welcher am 1. Mai 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Visp nach Gletsch. (Vom 25. März 1905.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1905
Date	
Data	
Seite	764-780
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 380

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.