441

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Ayent nach Montana (Abzweigung der Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil).

(Vom 7. Juni 1913.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1912 (E. A. S. XXVIII, 130) wurde eine Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil erteilt.

Ein Initiativkomitee, dem die Mehrzahl der Konzessionäre der genannten Bahn angehört, stellte mit Eingabe vom 14. Juni 1912 das Gesuch um Erteilung der Konzession einer Linie von Ayent nach Montana über Lens mit Anschluss in Ayent an die Linie der Eisenbahn Sitten-Rawil-Lenk.

In dem der Eingabe beigefügten allgemeinen Berichte bemerkt das Initiativkomitee, dass die Eisenbahn Ayent-Lens-Montana bestimmt sei, einerseits Sitten, anderseits das Berner Oberland mit Montana-Vermala zu verbinden und die Gegend zwischen Sitten und dem klimatischen Kurort Montana-Vermala zu bedienen. Die Linie beginne in Ayent bei der Station der projektierten Eisenbahn Sitten-Rawil-Lenk, wovon sie eine Zweiglinie bilde. Sie bediene die Dörfer Ayent, Icogne und Lens. Sie verbinde sowohl Sitten als Lenk, d. h. das Berner Oberland direkt mit Montana, und sei zudem von grösstem Nutzen für die zahlreiche Bevölkerung der zwischen Sitten und Montana liegenden Gemeinden.

Das Initiativkomitee fügt bei, dass man einwenden könnte, die Linie Sitten-Ayent-Montana entspreche keinem Bedürfnis, da bereits eine Drahtseilbahn von Siders nach Montana im Betriebe stehe. Das Komitee bezeichnet diesen Einwand als unbegründet, da die Zweiglinie Ayent-Montana der Eisenbahn Sitten-Rawil-Lenk eine andere Gegend zu bedienen habe als die genannte Drahtseilbahn. Diese Gegend umfasse mehrere Gemeinden. Überdies werde die Linie Lenk-Ayent-Montana dem Kurorte Montana von der Nordseite der Berner Alpen her eine grosse Zahl von Reisenden zuführen. Die Drahtseilbahn Sitten-Montana-Vermala werde hieraus sicher Nutzen ziehen. Ferner werde die Schönheit der zu durchfahrenden Gegenden — es seien hier nur die den Malern und Freunden erhabener Naturschönheiten wohlbekannte Gegend von Savièse und die wilden Schluchten der Lienne erwähnt — zahlreiche Touristen veranlassen, von Sitten nach Montana zu fahren, von wo sie mit der Drahtseilbahn wieder ins Tal hinunter gelangen könnten.

Schliesslich verdiene hervorgehoben zu werden, dass die Station Montana-Vermala in voller Entwicklung begriffen sei und an Bedeutung immer mehr zunehme. Eine grosse Zahl von Hotels, Sanatorien und Chalets seien dort schon vorhanden und die Erstellung neuer Hotels sei in Aussicht genommen. Montana, das Davos des Wallis, sei gegenwärtig ein grosser Sportmittelpunkt und klimatischer Kurort ersten Ranges mit Sommer- und Wintersaison.

Es sei daher wohl gerechtfertigt, Montana mit andern Gegenden und mit dem Kantonshauptort durch die genannte Zweiglinie zu verbinden.

Die Linie Ayent-Montana entspreche einem allgemeinen Interesse, da sie sowohl der Bevölkerung der von ihr zu bedienenden Gegenden als auch den Touristen und den Bewohnern Montanas von grossem Nutzen sein werde.

Nach dem der Eingabe beigefügten technischen Bericht soll die Bahn als Adhäsionsbahn auf eigenem Bahnkörper erstellt werden. Sie beginnt in Ayent bei der Station der Eisenbahn Sitten-Rawil-Lenk, 12 km von Sitten und in einer Höhe von 960 m ü. M. Von Ayent verläuft die Linie in nordöstlicher Richtung, überschreitet die Lienne und wendet sich wieder nach Süden, indem sie die Dörfer Icogne (Höhenpunkt 1050) und Lens (Höhenpunkt 1140) durchzieht; dann erreicht sie, indem sie sich dem das Rhonetal beherrschenden südlichen Bergabhang entlang zieht, das Plateau von Montana-Vermala, wo ihre Endstation sich

im Mittelpunkte der Hotels, Sanatorien und Chalets in einer Höhe von 1470 m ü. M. befindet. Die Linie hat eine Länge von $12,_5$ km.

Ausser den Stationen in Ayent und Montana sind Stationen in Icogne und Lens vorgesehen.

Die Bahn hat eine Spurweite von 1 m.

Die höchste Steigung beträgt 70 ‰ und der kleinste Halbmesser der Kurven 60 m.

Die Bahn soll mit Elektrizität oder mit Dampfkraft betrieben werden.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Landerwerb	Fr.	200,000
Erdarbeiten und Kunstbauten	„	1,500,000
Brücke über die Lienne	„	150,000
Geleise	„	375,000
Elektrische Leitungen, elektrische Ausrüstung der Linie usw.	„	250,000
Gebäude und mechanische Stationseinrichtungen	„	62,500
Telegraph, Signale	„	18,750
Rollmaterial	„	150,000
Mobiliar, Gerätschaften usw.	„	12,500
Organisation, Verwaltung, Studien, Bauleitung und Unvorhergesehenes	„	375,000
Zusammen	Fr.	3,093,750

oder rund Fr. 3,100,000 und für den Kilometer Fr. 250,000.

Am 12. November 1912 hat sich der Grosse Rat des Kantons Wallis, gestützt auf einen das Projekt befürwortenden Bericht des Staatsrates, zugunsten der Konzessionserteilung ausgesprochen.

In diesem Bericht betonte die Kantonsregierung, dass die von der projektierten Linie durchzogenen Gemeinden mit lebhaftem Interesse die Ausführung dieses Werkes begrüssen, das berufen sei, die Gegend zu bedienen und die Verbindungen zwischen dem Rhonetal, dem Simmental und den Stationen Sitten, Siders und Montana zu erleichtern.

In der kantonalen Vernehmlassung wurden folgende Vorbehalte gemacht:

1. Die Bau- und Betriebsgesellschaft hat ihr juristisches Domizil im Wallis.

2. Ein Mitglied des Verwaltungsrates wird vom Staatsrat ernannt.

3. Den Bewohnern der Bezirke Sitten, Hérens und Siders ist, wenn möglich, eine Taxermässigung von 50 % zu gewähren.

Den Vorbehalten Nr. 1 und 2 wurde von den Konzessionsbewerbern beigepflichtet. Bezüglich des Vorbehaltes Nr. 3 wurde eine Bestimmung in den Beschlussesentwurf aufgenommen.

Da das Eisenbahndepartement den Konzessionsbewerbern mitgeteilt hatte, dass nach seiner Meinung die verlangte Konzession nicht erteilt werden sollte, solange die am 20. Juni 1912 bewilligte Erstellung der Eisenbahn über den Rawil nicht gesichert wäre, antwortete Herr Ribordy namens der Konzessionsbewerber in seiner Zuschrift vom 20. November 1912 unter anderm folgendes:

„Sie wollen uns gestatten, auf die grosse Bedeutung hinzuweisen, welche die Konzession der Linie Ayent-Montana für uns hat. Die Finanzgruppe, die geneigt ist, die Verwirklichung des Projektes einer Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil zu sichern, beabsichtigt, diese Linie an diejenige von Ayent nach Montana anzuschliessen und ersucht uns dringend, dafür zu sorgen, dass uns die Konzession für letztere Linie möglichst bald erteilt werde. Die Bildung der Gesellschaft, die beide Linien erstellen würde, hängt daher von der Erteilung der Konzession der Linie Ayent-Montana ab. Um dem Einwand zu begegnen, auf den sich der erwähnte Vorbehalt des Departements zu beziehen scheint, dass wir, einmal im Besitze der Konzession der Linie Ayent-Montana, eine Linie von Sitten über Ayent nach Montana bauen und die Linie Ayent-Rawil-Lenk aufgeben könnten, übernehmen wir die Verpflichtung, die Linie Ayent-Montana nicht zu erstellen, bevor der Finanzausweis der Strecke Ayent-Rawil-Lenk der Eisenbahn Sitten-Lenk geleistet sein wird.“

Nach Eingang dieser Erklärung beschloss das Eisenbahndepartement, da es die Interessen der Eisenbahn Siders-Montana-Vermala nun für hinreichend gewahrt hielt, den Beschlussesentwurf für die projektierte Eisenbahn auszuarbeiten.

Mit Eingabe vom 27. November 1912 hat der Verwaltungsrat der Eisenbahn Siders-Montana folgende Einsprache gegen das Konzessionsgesuch für die projektierte Eisenbahn an den Bundesrat gerichtet:

„Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass folgende Gründe uns nötigen, gegen die Erteilung der Konzession einer Eisenbahn von Ayent nach Montana ausdrücklich Einsprache zu erheben.

„Wir berufen uns auf unsere Konzession vom 28. Juni 1900, die am 25. Juni 1902 und 25. Juni 1903 abgeändert worden

ist. Die konzedierte Linie steht seit dem 28. September 1911 im Betrieb.

„Unsere Finanzlage ist so misslich, dass wir sogar genötigt waren, Ihnen ein Gesuch um Abänderung unserer Konzession im Sinne einer Erhöhung der Taxen für Güter und Reisegepäck zu unterbreiten. Wir erlauben uns, Ihnen beigeschlossen ein Exemplar der Rechnung und Bilanz für das erste Betriebsjahr (Ende September 1911 bis Ende September 1912) vorzulegen, die wir aufstellen mussten, um die Notwendigkeit einer Taxerhöhung nachzuweisen.

„Nun würde sich eine Eisenbahn von Ayent nach Montana in Ayent an die Linie Sitten-Lenk anschliessen. Es ist mehr als wahrscheinlich, dass man sich auf die Erstellung der Strecke Sitten-Ayent-Montana beschränken würde, denn nach unserer Ansicht wird es schwierig sein, die für den Bau der äusserst kostspieligen Strecke Ayent-Lenk nötigen Kapitalien zusammenzubringen. Die Linie Sitten-Ayent-Montana hat es offenbar einzig auf den Verkehr mit der Fremdenstation Montana abgesehen, da die beiden Zwischenstationen dieser Strecke, nämlich die Dörfchen Icogne und Lens, den Bau einer Bergbahn, deren Erstellungskosten verhältnismässig hoch sein werden, nicht rechtfertigen könnten. Wenn man die Gegend von Lens mit einer Eisenbahn ausstatten will, so scheint uns eine von Granges ausgehende Drahtseilbahn vollständig genügend.

„Montana wird heute bereits von unserer Drahtseilbahn Siders-Montana bedient, die mit ihren zahlreichen Zügen dem Verkehr und dem Bedürfnisse des Kurortes Montana-Vermala vollständig, und zwar für alle Zukunft, genügt. Siders, der Ausgangspunkt unserer Drahtseilbahn, verfügt für den Verkehr mit dem Kantonshauptort über die ausgezeichneten Zugsverbindungen der Simplonlinie.

„Eine zweite Eisenbahnlinie zur Bedienung Montanas wäre sicher zu viel; denn es ist nicht zu vergessen, dass diese Ortschaft mit ihren wenigen Hotels bei weitem nicht genügend Verkehr aufweist für zwei Eisenbahnlinien.

„Es ist durchaus sicher, dass die Erstellung einer zweiten Linie von Sitten nach Montana den Ruin unserer 5 km langen Drahtseilbahn, die ein Anlagekapital von ungefähr Fr. 1,750,000 erforderte, bedeuten würde und dass auch die Konkurrenzbahn nicht lebensfähig wäre. Der Beweis dafür liegt in der Tatsache, dass die einzige jetzt bestehende Linie zurzeit keinen Ertrag abwirft.

„Wir sind überzeugt, dass es keineswegs in der Absicht der Bundesbehörden liegt, die Konzession für eine Eisenbahn zu erteilen, die einer bereits bestehenden Linie die Lebensfähigkeit abschneiden würde. Ein solches Verfahren würde übrigens den allgemeinen Interessen zuwiderlaufen.

„Auch besitzt nach unserm Dafürhalten die Linie von Ayent nach Montana nicht den Charakter einer Eisenbahn von allgemeinem Nutzen; sie würde ja keine wichtige Ortschaft bedienen, die nicht jetzt schon mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz verbunden ist."

Die Bewerber um die Konzession der Eisenbahn Ayent-Montana gaben in ihrer Zuschrift an das Eisenbahndepartement vom 2. Dezember 1912 auf diese Einsprache, die ihnen mitgeteilt worden war, folgende Antwort:

„Wir gestatten uns, unsere Ansicht zu rechtfertigen und die vom Verwaltungsrat der Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala gegen unser Gesuch betreffend Konzession der Linie Ayent-Montana erhobene Einsprache wie folgt zu widerlegen.

„1. Wir verweisen auf unsere Zuschrift vom 20. November abhin, die jede Befürchtung, dass nur die Strecke Sitten-Ayent-Montana gebaut werden könnte, beseitigt.

„2. Die Dörfer Icogne und Lens sind nicht so klein und unbedeutend, wie sie die Einsprecher darzustellen belieben. Insbesondere Lens hat eine Bevölkerung von mehr als 1100 Seelen und ist im Hinblick auf die Hotelindustrie entwicklungsfähig.

„3. Die Erstellung einer Drahtseilbahn von Granges nach Lens zur Bedienung dieser letztern Ortschaft kann nicht in Frage kommen, da keine Aussicht besteht, dass diese Linie je einen Ertrag abwerfen würde.

„4. Die Gemeinden Chermignon und Montana unterstützen unser Konzessionsgesuch auf das lebhafteste, da die Eisenbahn zur Entwicklung des ganzen obern Gebietes dieser Gemeinden beitragen soll.

„5. Die Vernehmlassungen des Grossen Rates des Kantons Wallis, des Staatsrates und aller beteiligten Gemeinden liefern den unwiderlegbaren Beweis, dass die Linie dem allgemeinen Nutzen dient.

„6. Im Gegensatz zu den Behauptungen der Einsprecher wissen wir sicher, dass in den Monaten Juli, August und September täglich mehr als 20 Tonnen mit Fuhrwerken von Siders nach Montana befördert wurden, weil die Drahtseilbahn den Verkehr nicht zu bewältigen vermochte.

„7. Wir wiederholen, dass die Eisenbahn Lenk-Montana der letztgenannten Ortschaft notwendigerweise eine grosse Zahl von Touristen zuführen und dass die Drahtseilbahn hieraus ebenfalls Nutzen ziehen wird.

„Aus diesen verschiedenen Gründen stellen wir das Gesuch, es möchte der vom Verwaltungsrat der Eisenbahn Siders-Montana-Vermala erhobenen Einsprache keine Folge gegeben und uns die gewünschte Konzession erteilt werden.

„Wir erlauben uns, Sie auf unsere letzten auf diese Angelegenheit bezüglichen Schreiben und vor allem an den Umstand zu erinnern, dass von der Erteilung der Konzession für die Linie Ayent-Montana die Erstellung der Eisenbahn über den Rawil abhängt."

An der Konferenz, die zur Besprechung des vom Eisenbahndepartement ausgearbeiteten Beschlussesentwurfes am 13. Dezember 1912 im Bundeshause stattfand, erklärten die Vertreter der Eisenbahngesellschaft Siders-Montana, die zur Teilnahme an dieser Konferenz eingeladen waren, an ihrer Einsprache vom 27. November 1912 festzuhalten. Auf diese Erklärung hin verlangten die Konzessionsbewerber, dass die Einsprache nicht in Betracht gezogen werde, und zwar mit Rücksicht auf die von ihnen mit Zuschrift vom 20. November 1912 eingegangene Verpflichtung, „die Linie Ayent-Montana nicht zu erstellen, bevor der Finanzausweis für die Strecke Ayent-Rawil-Lenk der Eisenbahn Sitten-Lenk geleistet sei". Unter Bezugnahme auf diese Verpflichtung beantragte der Präsident der Konferenz, namens des Eisenbahndepartements, der Eisenbahngesellschaft Siders-Montana-Vermala dadurch volle Garantie zu bieten, dass folgende die Verpflichtung der Konzessionsbewerber etwas ändernde Bestimmung in den Beschlussesentwurf aufgenommen werde:

„Mit den Erdarbeiten zur Erstellung der Linie darf nicht begonnen werden, bevor für die Strecke Ayent-Rawil-Lenk der Eisenbahn Sitten-Lenk die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen eingereicht und vom Bundesrat genehmigt worden sind."

Dieser Antrag wurde von den Konzessionsbewerbern, sowie auch vom Vertreter der Kantonsregierung angenommen. Letzterer bemerkte immerhin, dass nach seiner Meinung kein Grund vorliege, die Konzessionsbewerber zur Übernahme einer derartigen Verpflichtung zu bestimmen, da die Erteilung der Konzession schon durch die Erwägung, dass die projektierte Linie den allgemeinen Interessen der zu durchfahrenden Gegend entspreche, hinreichend begründet sei.

Die Vertreter der Eisenbahn Siders-Montana-Vermala, die ersucht wurden, sich ebenfalls über die Angelegenheit zu äussern, erklärten, erst nach einer Beratung mit dem Verwaltungsrat der Gesellschaft Stellung nehmen zu können und stellten daher den Antrag, die Verhandlungen zu verschieben.

Da sich die Konzessionsbewerber und der Vertreter der Kantonsregierung diesem Verschiebungsantrage ausdrücklich widersetzten, bestimmte der Präsident der Konferenz, dass der Antrag dem Vorsteher des Eisenbahndepartementes zur Entscheidung vorgelegt werden solle und dass es angezeigt sei, zu der Besprechung der Artikel des Beschlussesentwurfes überzugehen. Der Entwurf wurde von den Konzessionsbewerbern und dem Vertreter der Kantonsregierung mit dem oben erwähnten vom Präsidenten der Konferenz vorgeschlagenen Zusatze angenommen. Dieser Zusatz ist unter Ziffer II des Beschlussesentwurfes enthalten.

Nach der Konferenz beschloss das Eisenbahndepartement, vor Erledigung des Konzessionsgesuches den Bericht des Verwaltungsrates der Eisenbahn Siders-Montana-Vermala abzuwarten.

In einer Ende Dezember 1912 an den Bundesrat gerichteten Eingabe erklärte der genannte Verwaltungsrat, unter ausführlicher Wiederholung der schon früher vorgebrachten Gründe, auf seiner Einsprache vom 27. November 1912 gegen die projektierte Eisenbahn zu beharren.

Mit Eingabe vom 30. Dezember 1912 an das Eisenbahndepartement erhoben auch Siders und die übrigen beteiligten Gemeinden Einsprache gegen die Erteilung der Konzession der Linie Ayent-Montana.

Nachdem das Eisenbahndepartement die oben erwähnten zwei Eingaben den Konzessionsbewerbern und dem Staatsrat des Kantons Wallis mitgeteilt hatte, stellten erstere am 4. Februar, und letzterer am 22. März 1913 das Begehren um Zurückweisung dieser Einsprachen.

Es ist nicht zu bestreiten, dass die projektierte Linie Ayent-Montana, die nur als Fortsetzung der Strecke Sitten-Ayent der Eisenbahn Sitten-Rawil-Lenk erstellt werden kann, mit der Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala in gewissem Grade in Konkurrenz treten wird. Ist dies ein genügender Grund, um die verlangte Konzession zu verweigern?

Wenn es sich nur um die Linie Sitten-Ayent-Montana handelte, würden wir die Frage ohne weiteres bejahen. Allein es ist zu bedenken, dass die projektierte Linie nur eine Abzweigung

einer höchst interessanten Touristenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil bilden und dass diese Abzweigung in Montana den Anschluss an die Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala herstellen wird, die später selbst auch bis Vissoye, Zinal usw. fortgesetzt werden kann. Der vom Berner Oberland über den Rawil nach Montana gehende Verkehr wird sicher auch der Drahtseilbahn Nutzen bringen und wenigstens teilweise den Schaden ausgleichen, den diese Eisenbahn durch den Wettbewerb der Linie Sitten-Ayent-Montana erleiden könnte. Der Beschlussesentwurf enthält, wie wir bereits bemerkt haben, eine Bestimmung, wonach die projektierte Linie nicht erstellt werden darf, bevor die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linie über den Rawil vorgelegt und genehmigt worden sind. Es ist schliesslich auch darauf hinzuweisen, dass der Verkehr der Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala ausserdem durch die Rundreisen gewinnen wird, die zwischen Sitten und Siders über Savièse-Ayent-Lenk-Montana oder in umgekehrter Richtung zur Ausführung gelangen werden, da die Schönheit dieser Gebirgsgegenden nicht verfehlen wird, eine grosse Zahl von Touristen anzuziehen.

Die projektierte Eisenbahn ist ferner auch dazu bestimmt, den Bewohnern der Gemeinden Ayent, Icogne, Lens und des Plateaus von Montana grosse Dienste zu leisten.

Die Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala besitzt nicht den Charakter einer Linie von allgemeinem Nutzen. Sie ist hauptsächlich für die Bedienung der Hotels in Montana erstellt worden und leistet der einheimischen Bevölkerung keine grossen Dienste. Aus den vom Eisenbahndepartement eingeholten Erkundigungen geht hervor, dass die Drahtseilbahn häufig nicht imstande ist, den Anforderungen des Güterverkehrs zu entsprechen. Die Eisenbahn Sitten-Ayent-Montana dagegen wird als Adhäsionsbahn den Transport sämtlicher Güter übernehmen können.

Es ist daher die Tatsache in Erwägung zu ziehen, dass die projektierte Eisenbahn, die eine Abzweigung der Linie Sitten-Rawil-Lenk bildet, im allgemeinen als Lokalbahn wie als Touristenlinie solche Vorteile bietet, dass die geringe Konkurrenz, die sie der Drahtseilbahn machen könnte, nicht als ein genügender Grund angesehen werden darf, um ihr die Konzession zu verweigern. Wenn man stets jeden Wettbewerb unter den Eisenbahnen hätte verhindern wollen, so hätte man die Erteilung einer grossen Zahl anderer Konzessionen verweigern müssen. Jedenfalls hätte man die Konzession der Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil nicht erteilen sollen, wenn man

davon ausging, dass Montana, das in vollem Aufschwunge steht und bald zu einem der grossen klimatischen Kurorte der Schweiz geworden sein wird, nicht mit dieser Linie verbunden werden könne.

Der Vertreter der kantonalen Regierung an der vom Eisenbahndepartement zur Besprechung des Beschlussesentwurfes einberufenen vorschriftsmässigen Konferenz hat mit besonderm Nachdrucke auf die grosse Bedeutung der projektierten Linie für die beteiligten Gegenden aufmerksam gemacht, die in dieser Bahn ein mächtiges Element des Aufschwungs und der Wohlfahrt erblicken. Um die der Erstellung dieser Linie beigelegte hohe Bedeutung noch mehr zu betonen, wies er insbesondere noch auf den Umstand hin, dass nicht nur die Kantonsregierung einstimmig für die Unterstützung des Konzessionsgesuches eingetreten sei, sondern dass sich auch der gesamte Grosse Rat, mit Einschluss der Abgeordneten der Gemeinde Siders, zugunsten der verlangten Konzessionserteilung ausgesprochen habe.

Er sah sich ferner veranlasst, daran zu erinnern, dass die Kantonsregierung, als sie sich vor kurzem trotz der Einsprachen der beteiligten Gegenden in ihrer Vernehmlassung zugunsten des Gesuches um Erhöhung der Güter- und Gepäcktaxen der Drahtseilbahn aussprach, bewiesen habe, dass sie dieser Bahn grosses Interesse entgegenbringe und namentlich darauf halte, ihr Gedeihen zu fördern.

Wir schliessen mit der Bemerkung, dass die Linie Sitten-Savièse-Ayent-Montana, deren Existenzberechtigung als Konkurrenzlinie der Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala fraglich sein könnte, in Verbindung mit der Linie über den Rawil und als Regionalbahn eine solche Bedeutung erhält, dass ihre Existenzberechtigung nicht zu bestreiten ist.

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

Bern, den 7. Juni 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von Ayent nach Montana über Lens (Abzweigung der Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren J. Ribordy, Ständerat in Sitten, P. Corboz, Ingenieur in Sitten, und M. Brémond, Ingenieur in Genf;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 1913,

beschliesst:

I. Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren J. Ribordy, Ständerat in Sitten, P. Corboz, Ingenieur in Sitten, und M. Brémond, Ingenieur in Genf, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Ayent nach Montana (Abzweigung der Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil) 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 weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

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. Die unter Ziffer II hiernach enthaltenen Bestimmungen bleiben jedoch ausdrücklich vorbehalten.

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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Wallis und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Der Bundesrat ist ermächtigt, die Gesellschaft zur Beförderung lebender Tiere anzuhalten. Die Taxen hierfür werden vom Bundesrate festgesetzt.

Die Betriebsdauer kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober beschränkt werden.

Der Bundesrat kann jedoch von der Gesellschaft eine Ausdehnung der Betriebsdauer verlangen.

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

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen zweiter und dritter Klasse aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 75 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 55 Rappen
für den Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu bezahlen.

Den Bewohnern der Bezirke Sitten, Hérens und Siders sind für die dritte Klasse ermässigte Taxen zu gewähren.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 60 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 30 Rappen und deren niedrigste nicht über 15 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Taxermässigung.

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 berechnet werden.

Art. 19. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 und für den Kilometer eine Taxe von höchstens 15 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert 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 usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Mindesttaxe 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 Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei 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 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. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines 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 Hülfsgeschäften 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 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 keine Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rükkauf 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 $22^1/_2$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 des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Aus-

schluss 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 welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds 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.

II. Mit den Erdarbeiten für die Erstellung der konzessionierten Linie darf nicht begonnen werden, bevor die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Ayent-Rawil-Lenk der Eisenbahn Sitten-Lenk eingereicht und vom Bundesrat genehmigt worden sind.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1913 in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Ayent nach Montana (Abzweigung der Eisenbahn von Sitten nach Lenk über den Rawil). (Vom 7. Juni 1913.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1913
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	23
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	441
Datum Date Data	11.06.1913
Seite Page Pagina	492-509
Ref. No	10 025 031

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.