

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von der Station Riffelalp zum Hotel Riffelalp.

(Vom 17. Juni 1898.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 25. März 1898 stellte Herr Alexander Seiler in Zermatt, als Präsident der Gesellschaft A. Seiler & Cie., das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Eisenbahn zwischen der Station Riffelalp der Gornergratbahn und dem 500 Meter südlich davon gelegenen Hotel Seiler auf Riffelalp.

Die projektierte Linie solle als Tram gebaut und betrieben werden und habe zum Zweck, die Beförderung von Reisenden und deren Effekten, sowie des zum Betrieb des Hotels nötigen Materials möglichst zu erleichtern und bequem<sup>er</sup> zu gestalten.

Die Kosten werden, nach Berechnungen der Firma Haag und Greulich, auf Fr. 53,000 veranschlagt. Die Spurweite betrage 60 Centimeter, die Maximalsteigung 5 ‰ und der Minimalradius 40 Meter. Als Betriebskraft sei Dreiphasenwechselstrom in Aussicht genommen; dieselbe werde von dem Elektrizitätswerk der Gornergratbahn abgegeben und oberirdisch zugeführt. Für die Beförderung der Reisenden sei ein Automobilwagen mit 10 Plätzen, für den Gütertransport ebenfalls ein Automobilwagen mit 1,5 Tonnen Tragkraft vorgesehen.

Die Taxe für eine Person solle 1 Franken betragen; die gleiche Taxe würde auch für 100 kg. Gepäck erhoben. Auf dieser

Basis sei bei einer Frequenz von 4000 Personen und 30 Tonnen Gepäck annähernd Deckung der Auslagen für Betrieb, Unterhalt und Amortisation zu erwarten.

Mit dem Bau soll sofort nach Erteilung der Konzession begonnen werden; die Petenten hoffen, die Bahn bis zum 1. Oktober 1890 zu vollenden.

Der Staatsrat des Kantons Wallis, zur Vernehmlassung eingeladen, übermachte dem Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 6. Juni abhin einen Auszug aus dem Protokoll des Großen Rates vom 25. Mai 1898. Danach widersetzte sich die Gemeinde Zermatt der Erteilung der Konzession aus forstwirtschaftlichen Gründen. Es gehe aber aus einem Berichte des kantonalen Forstinspektors hervor, daß die Ausführung der projektierten Bahn, weit entfernt, dem Forstbetrieb zu schaden, diesem gerade nützlich sei, weil die Bahn eine fast horizontale Terrasse bilde, welche die Entstehung von Lawinen verhindere. Es stehe daher walliserseits der Konzessionserteilung nichts entgegen. Immerhin sei der Staatsrat (und mit ihm der Große Rat) der Meinung, es solle der Gemeinde Zermatt bei der Expropriation dafür Rechnung getragen werden, daß sie wieder eine Waldfläche von gleichem Umfang, wie sie durch die Bahn beseitigt werde, anlegen müsse.

Das Eisenbahndepartement zögerte nicht, auf das Konzessionsgesuch einzutreten, da durch Präcedenzfälle (Tramway Bellavista-Generosokulm, E. A. S. XI, 369, und Rollbahn Mürren, E. A. S. XIII, 78) die Frage bereits entschieden war, daß derartige Anlagen, auch wenn sie nur zur Bedienung eines Hotels gebaut werden, als öffentliche Eisenbahnen aufzufassen sind und einer Bundeskonzession bedürfen. Es wurde denn auch der nachstehende Beschlußentwurf in Anlehnung an die beiden citierten Konzessionen entworfen und vorerst den Petenten, sowie der Kantonsregierung zur Vernehmlassung zugesandt, in der Meinung, daß, falls beide Parteien mit dem Entwurfe einverstanden seien, von der Anordnung einer Konferenz ausnahmsweise abgesehen werden könne, wie dies schon anläßlich der Konzession für ein Tramway auf den Monte Generoso der Fall war.

Die Vernehmlassungen gingen am 16. d. ein und stimmten dem Entwurfe zu, nur wünschten die Konzessionsbewerber nachträglich, daß die Spurweite auf 80 cm. verbreitert werden möchte, zur Erhöhung der Sicherheit. Diesem Wunsche kann um so eher entsprochen werden, als die gewöhnliche Schmalspur nicht nur 60 oder 80 cm., sondern 1 Meter beträgt. Der Staatsrat von

Wallis benützte den Anlaß, um den Vorbehalt betreffend die Entschädigung der Gemeinde Zermatt zu wiederholen, immerhin selbst zugehend, daß derselbe nicht in die Konzession gehöre. Es kann unseres Erachtens keinem Zweifel unterliegen, daß es ausschließlich Sache der Schätzungskommission bzw. des Bundesgerichtes sein wird, den Ansprüchen der Gemeinde Zermatt gerecht zu werden.

Der Beschlußentwurf giebt uns noch zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

In Art. 12 werden die von den Petenten gewünschten Ansätze aufgenommen, weil dieselben den ausnahmsweisen Verhältnissen entsprechen, unter welchen der Betrieb dieser Bahn stattfinden wird. Aus dem gleichen Grunde wurde auch die Gesellschaft von der Pflicht entbunden, Retour- und Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben und Kinder zwischen 3 und 10 Jahren zur halben Taxe zu befördern.

In Art. 16 haben wir die Rückkaufsbestimmungen, die aller Voraussicht nach in dieser Konzession keinen praktischen Wert haben, kurz gefaßt (analog der Konzession für die Rollbahn in Mürren) und die 30 Jahre von der Betriebseröffnung an durch das bestimmte Datum des 1. Mai 1928 ersetzt.

Wir empfehlen Ihnen den Entwurf zur Annahme und benützen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Juni 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruffy.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von der Station  
Riffelalp zum Hotel Riffelalp.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Gesellschaft A. Seiler & Cie. in Zermatt,  
vom 25. März 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Juni 1898,

beschließt:

Der Gesellschaft A. Seiler & Cie. in Zermatt wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von der Station Riffelalp der Gornergratbahn zum Hotel Riffelalp unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

Art. 3. Binnen einer Frist von 2 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorchriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Innert 2 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 4. Binnen 1 Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden ist.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird mit Spurweite von 0,8 Meter erstellt.

Art. 7. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist 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. 8. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Konzessionäre, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Konzessionäre nicht von sich aus einschreiten, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 9. Die Bahn ist während der Sommersaison zur Beförderung von Personen und Reisendengepäck verpflichtet.

Art. 10. Im allgemeinen ist den Konzessionären anheimgestellt, die Zahl und Zeit der täglichen Fahrten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Fahrten beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit ist dem Bundesrat vorbehalten.

Art. 11. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 12. Die Taxe für den Personentransport beträgt 1 Franken für die einfache Fahrt.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 1 Franken per 100 Kilogramm bezogen werden.

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

Art. 13. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 14. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 15. Die Konzessionäre sind verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 16. Vom 1. Mai 1928 an sollen sowohl der Bund, als auch der Kanton Wallis jederzeit das Recht haben, die Bahn samt dem Betriebsmaterial und allem Zugehör gegen Ersatz der Erstellungskosten an sich zu ziehen. Streitigkeiten, welche über die Feststellung dieser Kosten entstehen, sind durch das Bundesgericht zu entscheiden.

Wenn der Kanton Wallis demgemäß die Bahn an sich gebracht hat, so kann der Bund sein Rückkaufsrecht auch ihm gegenüber geltend machen.

Art. 17. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von der Station Riffelalp zum Hotel Riffelalp. (Vom 17. Juni 1898.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1898
Date	
Data	
Seite	826-831
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 381

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.