

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Gampel nach Hohtenn.

(Vom 21. Oktober 1898.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 21. März 1898 stellte Herr Ed. v. Waldkirch, Advokat in Bern, das Gesuch um Konzession einer Eisenbahn von Gampel (Station der Jura-Simplon-Bahn) nach Hohtenn (Station der projektierten Lötschbergbahn).

Laut dem allgemeinen Bericht soll die Bahn ihren Ausgang am rechten Rhoneufer, gegenüber der Station Gampel der Jura-Simplon-Bahn, nehmen, mit welcher sie durch eine Brücke verbunden werden könne. Hierauf durchquere sie in nördlicher Richtung, ostseits der Lonza entlang, den Rhonethalgrund und bilde an dessen Nordende zwischen den beiden östlichen Häusergruppen der Ortschaft Steg die Station Steg-Gampel. Hier, am Fuße der nördlichen Lehne des Rhonethals, fange die Zahnradstrecke an und es steige die Linie, indem sie sich östlich wende, in der Richtung nach dem Bergdorf Hohtenn, wo eine Haltestelle errichtet werde, und von da bis zu der auf Cote 930 projektierten Station Hohtenn der Lötschbergbahn, an deren Westseite sie bei 925 Meter ü. M. ihre Endstation erhalte. Die Länge der Zahnradstrecke betrage 1700 Meter. Natürlich werde eine Änderung des Tracés für den Fall vorbehalten, daß die Station Hohtenn der Lötschbergbahn eine andere Lage erhalten sollte.

Der Hauptzweck der projektierten Bahn sei, für den Verkehr des Kantons Bern mit dem mittleren und unteren Wallis den Um-

weg der Lötschbergbahn über Brig abzuschneiden. Die Abkürzung betrage nicht weniger als 36 Kilometer, was eine Verminderung der Fahrzeit um ungefähr eine Stunde und eine Fahrkostensparnis von ungefähr einem Franken in der 3. Klasse zur Folge haben werde.

Die Verkehrszone, welcher die neue Bahn dienen werde, umfasse einerseits den Großteil des Kantons Wallis, anderseits den ganzen Kanton Bern, den größten Teil der übrigen Deutschschweiz und den Kanton Neuenburg. Bei einer so bedeutenden Zone intern-schweizerischen Verkehrs, zu welchem noch der Lokalverkehr zwischen Lötsch- und Rhonethal und ein ziemlich zahlreicher Touristenverkehr zu rechnen sei, dürfte die Annahme einer Totalfrequenz von 40,000 Reisenden nicht zu hoch gegriffen sein.

Besonderen Nutzen werden das mittlere und untere Wallis aus der Verbindungsbahn ziehen, indem die Walliser billiger und rascher in der Lötschbergrichtung reisen können und gewisse Produkte (Trauben, Obst, Gemüse etc.) vermehrten Absatz finden.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die gesamte Baulänge der Bahn rund 2800 Meter betragen werde. Die Anfangsstation liege 636, die Endstation 925 Meter ü. M., so daß eine Höhendifferenz von 289 Metern zu überwinden sei. Auf der Adhäsionsstrecke im Thale werde die Steigung bloß 5 ‰, auf der Zahnradstrecke dagegen bis zu 250 ‰ betragen. Als Minimalradius seien einstweilen 100 Meter in Aussicht genommen. Die Spurweite solle 1 Meter betragen.

Für den Betrieb werden vermutlich Dampflokomotiven zur Verwendung kommen, indessen werde die Einführung des elektrischen Betriebes vorbehalten.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Vorarbeiten, allgemeine Verwaltung und Bauleitung	Fr.	25,000
2. Kapitalbeschaffung und Bauzinsen	„	24,000
3. Expropriationen	„	9,000
4. Unterbau:		
a. Erdarbeiten und Mauerwerk	Fr.	130,000
b. Kunstbauten	„	10,000
c. Beschotterung	„	15,000
d. Verschiedenes	„	5,000
		<hr/>
	„	160,000
	Übertrag	Fr. 218,000

	Übertrag	Fr. 218,000
5. Oberbau	„	95,000
6. Hochbau	„	30,000
7. Signale, Telegraph, Abschluß, Barrieren etc. .	„	5,000
8. Rollmaterial	„	98,000
9. Mobiliar und Gerätschaften	„	5,000
	Total	Fr. 451,000

oder rund Fr. 160,000 per Kilometer.

Die Betriebseinnahmen werden geschätzt auf:

Personenverkehr	Fr. 43,500
Gepäck	„ 3,480
Güterverkehr	„ 5,000
	Total
	Fr. 51,980

Die Betriebsausgaben (inkl. Einlagen in den Erneuerungsfonds) werden auf Fr. 11,000 per Bahnkilometer, also total auf Fr. 30,800, veranschlagt, so daß ein Einnahmenüberschuß von Fr. 21,180 verbleiben würde, welcher hinreichte, um das gesamte Anlagekapital mit 4,7 % zu verzinsen.

Laut Auszug aus dem Protokoll des Großen Rates des Kantons Wallis hat dieser unterm 26. Mai abhin beschlossen, dem Konzessionengesuche unter folgenden Vorbehalten zuzustimmen:

1. Es solle das Recht, eine normalspurige Eisenbahnverbindung zwischen der J.-S.-Station Gampel und der zukünftigen Station Hohtenn der Lötschbergbahn zu erstellen, ausdrücklich gewahrt bleiben, da nur eine solche Verbindung den Interessen des Kantons Wallis vollständig gerecht würde.

2. Die Schmalspurbahn solle ihren Ausgang in der Station Gampel der Jura-Simplon-Bahn nehmen oder, wenn dies nicht möglich sei, mit derselben direkt durch eine Brücke verbunden werden.

3. Der Sitz der Gesellschaft müsse im Kanton Wallis sein, und dieser solle einen Vertreter im Verwaltungsrate haben.

4. Die einheimische Bevölkerung des Lötschenthals, von Gampel, Steg, Hohtenn, Nieder-Gestelen und Raron habe nur die halben Personentaxen zu bezahlen.

Der erste dieser Vorbehalte ist insofern selbstverständlich, als durch Erteilung der Konzession die Bundesversammlung sich nicht

des Rechtes begiebt, eine normalspurige Bahn zu konzessionieren, falls sich die Ausführung der Schmalspurbahn verzögern sollte.

Der zweite Vorbehalt betrifft ein Detail des Tracés, das nach konstanter Praxis nicht schon bei der Konzessionierung, sondern erst anlässlich der Vorlage des definitiven Bauplanes zu entscheiden ist.

Dem dritten Vorbehalt wird, soweit es sich um den Sitz der Gesellschaft handelt, in Art. 3 des Beschlußentwurfes entsprochen, während die Forderung einer Vertretung des Kantons Wallis im Verwaltungsrate dann zu berücksichtigen sein wird, wenn die Statuten zur Genehmigung vorgelegt werden.

Durch das letzte Alinea des Artikels 16 des Beschlußentwurfes ist dem vierten Vorbehalte in ausreichender Weise Rechnung getragen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, welche am 12. ds. Mts. stattfanden, führten zur Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes. Dieser entspricht in der Hauptsache den für Nebenbahnen mit ähnlichem Charakter üblichen Bestimmungen und wird Ihnen hiermit zur Annahme empfohlen.

Wir benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Oktober 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Gampel nach Hohtenn.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Ed. von Waldkirch, Advokat in Bern, vom 21. März 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Oktober 1898,

beschließt:

Dem Herrn Ed. von Waldkirch, Advokat in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Gampel (Station der Jura-Simplon-Bahn) nach Hohtenn (Station der projektierten Lötschbergbahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt

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

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

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

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 3 Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 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 Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, unter Einlegung einer Zahnstange, wo die Steigungen dies notwendig machen.

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

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

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern; zum Gütertransport in Wagenladungen und zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll in der Zeit vom 1. Mai bis zum 31. Oktober täglich mindestens viermal, in der übrigen Zeit täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Es werden nur zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der zweiten Wagenklasse 45 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 30 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 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 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung bleibt eine Taxermäßigung von wenigstens 50 % vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzt.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 12 Rappen, die niedrigste nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 3 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich 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 bezahlen.

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

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruch-

teile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern 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.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an jederzeit auf den 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt *konzedierte Eisenbahnunternehmung* mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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 Gésellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Gampel nach Hohtenn. (Vom 21. Oktober 1898.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1898             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 45               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 26.10.1898       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 527-537          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 018 499       |

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.