

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald.

(Vom 21. Juni 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 26. August 1889 bewarben sich die HH. Pümpin und Herzog, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Grindelwald nach der Wengernscheidegg, und am 23. September gleichen Jahres wurde von Herrn L. Heer-Béatrix in Biel ein Konzessionsgesuch eingebracht für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen und eine elektrische Bahn von Wengen über die Scheidegg nach Grindelwald. In dritter Linie trat Herr Fürsprecher Friedrich Hofer in Bern mit einem, vom 18. Oktober 1889 datirten, Konzessionsbegehren für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen auf.

Infolge Vereinbarung mit Herrn Heer-Béatrix zogen später die Herren Pümpin und Herzog ihr Konzessionsgesuch zurück, so daß dasselbe hier nicht weiter in Betracht fällt.

Herr Heer seinerseits sah sich infolge vorgenommener genauerer Studien veranlaßt, sein ursprüngliches Projekt auf eine wesentlich andere technische Grundlage zu stellen und an Stelle der Drahtseil- und elektrischen Bahn eine durchgehende Zahnradbahn von 80 cm. Spurweite mit Dampftrieb in Aussicht zu nehmen.

Wie das zur Anwendung zu bringende System, so ist auch das Tracé des neuen Projektes vom ursprünglichen wesentlich verschieden. Zunächst wird jetzt als Ausgangspunkt der Linie nicht mehr die Haltestelle Schwendi der Berner Oberlandbahn, sondern das Dorf Grindelwald selbst, und zwar der neuerstellte Bahnhof der Thalbahnen, angenommen. Von da wendet sich die Linie thalwärts zur Lüttschine, wo die Remisen und Werkstätten vorgesehen sind und wo die Züge mittelst einer Spitzkehre gedreht werden sollen. Hier beginnt die Bergfahrt, mit wechselnden Steigungen von 15—25 % und zahlreichen Kurven von 50, 100 und 150 m. Halbmesser, über „vor dem Holz“, „Stauden“, „im Rohr“ und durch den Brandeggwald nach Alpigen, wo eine Station, zunächst dem „Hôtel des Alpes“, vorgesehen ist. Weiter zieht sich die Bahn mit Steigungen von bloß 9—15 % oberhalb des Saumweges durch zur „Salzegg“ und, möglichst dem Terrain sich anschmiegend, mit geringen Steigungen (bis 6 %) zur Station Scheidegg bei km. 9. Von hier fällt die Bahn wieder, und zwar mit 10 % bis zur Wengernalp, die ebenfalls eine Station erhält, wendet sich dann nördlich, um über „Faulenwasser“, „Blessiwald“ und „Gassenmatt“, auch hier oberhalb des Saumpfades sich haltend und mit Gefällen von 15 und 12 %, das Dorf Wengen zu erreichen, wo die letzte Station vorgesehen ist. Hierauf wendet das Tracé wieder gegen Süden und gewinnt mit 25 % Gefäll die Thalsohle, um mit einer kurzen Horizontalen in die Endstation Lauterbrunnen der Thalbahnen einzumünden. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 18,5 km., wovon 10,7 km. gerade Strecken und 7,8 km. Kurven sind.

Die Anlagekosten werden berechnet wie folgt:

1. Verwaltung, Kapitalbeschaffung	Fr.	220,000
2. Projektverfassung und Bauleitung	„	120,000
3. Grunderwerb	„	160,000
4. Unterbau	„	1,650,000
5. Oberbau	„	1,412,000
6. Hochbau	„	211,000
7. Telegraph, Signale, Abschluß etc.	„	38,800
8. Rollmaterial	„	410,000
9. Mobilien und Geräthschaften	„	27,700
10. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	250,500
	Zusammen	Fr. 4,500,000

Mit Rücksicht auf den vermehrten Besuch, welchen die Berner Oberlandbahnen bringen werden, stellt der Konzessionsbewerber nachstehende Rentabilitätsberechnung auf:

15,000 Reisende I. Kl. für die durchgehende Strecke à Fr. 14. 40 (18 km. à 80 Rp.)	Fr. 216,000
25,000 Reisende II. Kl. für die ganze Strecke à Fr. 9 (18 km. à 50 Rp.)	„ 225,000
Einnahme aus dem Gepäck- und Güterverkehr	„ 14,000
	<hr/>
Einnahmen	Fr. 455,000
Die jährlichen Betriebskosten sollen betragen	„ 170,000
	<hr/>

so daß ein Ueberschuß von Fr. 285,000

sich ergibt, der, nach Abzug von Fr. 15,000 für Speisung eines Reservefonds, die Verzinsung des Anlagekapitals zu 6 % erlauben würde.

Wie der Konzessionsbewerber voraussah, stieß auch das vorliegende Konzessionsgesuch, gleich denjenigen für die Thalbahnen und die Mürrenbahn bei einem Theil der anwohnenden Bevölkerung auf Widerspruch, dem in verschiedenen, theils durch Vermittlung der Regierung, theils direkt eingelangten Vorstellungen Ausdruck gegeben wurde. Namentlich nimmt diesmal Grindelwald, welches so entschieden für die Thalbahnen eingetreten war, gegen das Projekt Stellung.

Bei dieser Stimmung der nächstbetheiligten Bevölkerung beantragte die Regierung des Kantons Bern, welcher die drei Eingangs genannten Gesuche vorschrittsgemäß zur Vernehmlassung waren mitgetheilt worden, in ihrer Zuschrift vom 6. November 1889, es sei dem Konzessionsbegehren nicht zu entsprechen. Die wirtschaftliche Krisis, welche durch den Bau mehrerer Eisenbahnen für die Bevölkerung des Oberlandes unabwendbar werde, bedürfe nothwendig, um nicht den Ruin vieler Familien herbeizuführen, einer gewissen Uebergangszeit; die vorliegenden Projekte, die überdies ausschließlich dem Spekulationsgeiste ihre Entstehung verdanken, erscheinen der Regierung deßhalb entschieden als verfrüht. Gleichzeitig aber brachte die Regierung eventuell für den Fall, daß die Konzession doch ertheilt würde, einige besondere Begehren der betheiligten Ortschaften, von denen hienach die Rede sein wird, zur Kenntniß.

In der Folge scheint sich aber die Stimmung in der interessirten Gegend nicht unwesentlich zu Gunsten des nunmehr im Vordergrund stehenden durchgehenden Projektes geändert zu haben,

und es gelangte u. A. auch eine das Konzessionsbegehren empfehlende, mit zahlreichen Unterschriften versehene Eingabe an uns, welche dafür hält, daß die Wengernalpbahn den dabei interessirten Kreisen nicht nur nicht schade, sondern eminent im Interesse des Fremdenverkehrs und seiner Entwicklung liege und deren baldige Erstellung im Ganzen lebhaft begrüßt und unterstützt werde. Dagegen hielt Grindelwald an seinem oppositionellen Standpunkt fest und es übermittelte dessen Gemeinderath noch unterm 26. Mai d. J. eine mit 511 (von Haus zu Haus gesammelten) Unterschriften bedeckte dießbezügliche Eingabe.

Angesichts der sich widersprechenden Kundgebungen, welche ihr bezüglich des Projektes aus der betheiligten Landesgegend eingelangten, hielt die Regierung von Bern an ihrem ursprünglichen ablehnenden Antrage nicht fest, sondern stellte in ihrem Schreiben vom 9. Juni d. J. die Ertheilung der Konzession ganz dem Ermessen der Bundesbehörden anheim.

Wir halten dafür, daß unter den gegebenen Verhältnissen kein hinlänglicher Grund zur Verweigerung der Konzession vorliege. Denn vor Allem ist die Opposition gegen die projektirte Bahn keineswegs eine einhellige, sondern es haben sich auch zahlreiche Stimmen zu deren Gunsten ausgesprochen, und dann handelt es sich, wie s. Z. bei den Thalbahnen und der Bergbahn Lauterbrunnener-Mürren, um einen durch die Sonderinteressen einer einzelnen Bevölkerungsklasse eingegebenen Widerspruch, dem man aber, im Hinblick auf den in Art. 3 des Eisenbahngesetzes aufgestellten Grundsatz, weder 1873 noch 1887 glaubte Rechnung tragen zu sollen. Es wäre eine durch nichts gerechtfertigte Inkonsequenz, wenn man im vorliegenden Fall, unter wesentlich gleichen Verhältnissen, auf die damals abgelehnte Erwägung solcher Bedenken und Sonderinteressen eintreten und die Konzession für eine Wengernalpbahn verweigern wollte, während andere Bergbahnen im Oberland, so die Beatenbergbahn, die Rothhornbahn, die Schynige Plattebahn konzessionirt wurden und eine Jungfraubahn von der Bevölkerung zur Konzessionirung empfohlen wird. Wir beantragen demgemäß, die nachgesuchte, früher schon einmal ertheilte Konzession (s. E. A. S. I, 263) zu erneuern. Immerhin mag nicht unerwähnt bleiben, daß die gegen die Konzessionsertheilung vorgebrachten Gründe, wenn man auf dieselben eintreten wollte, als durchaus unstichhaltig sich erweisen und eine Konzessionsverweigerung nicht zu rechtfertigen vermöchten.

Der Gemeinderath von Grindelwald beruft sich in seiner Eingabe vom 30. Oktober 1889 darauf, daß die in Rede stehende Berg-

bahn auf keinem Bedürfnisse der dortigen Bevölkerung beruhe, wie dies bei den Thalbahnen der Fall gewesen, vielmehr eine bloß auf den Fremdenverkehr berechnete Spekulationsbahn sei, die man sich am Ende gefallen lassen könnte, wenn sie nicht zum Schaden der Thalbewohner gereichen würde. Eine solche schwere Schädigung wird darin erblickt, daß die der Bergschaft Wärgisthal gehörende Alp durch die Eisenbahn zerschnitten und verkleinert und das Vieh fortwährend beunruhigt würde, ein Schaden, der bei der Bedeutung, welche seine Alpen für Grindelwald haben, auch mit einer hohen Summe Geldes nicht aufgewogen werden könnte. Auch die Waldungen der Bezirke Itramen und Wärgisthal würden arg zerschnitten, die Holzschleife unterbrochen und sonst allerlei Hemmungen ausgeführt werden. Endlich könnten Führer und Träger auf der Route Grindelwald-Lauterbrunnen wenig oder nichts mehr verdienen. Was nun das Zerschneiden und Verkleinern der Alpen anbetrifft, so ist dies allerdings ein mit jedem Bahnbau verbundener Nachtheil, für welchen aber die Eigenthümer von der Bahn in vollem Umfange entschädigt werden müssen. Auch ist denn doch das für die Bahn beanspruchte Terrain nicht von so erheblichem Umfang, daß von förmlicher Verkleinerung der Alpen die Rede sein könnte. Ferner ist die Bahn durch das Gesetz (Art. 6 des Expropriationsgesetzes) zu der Ausführung aller Bauten, welche infolge des Bahnbaues behufs Erhaltung ungestörter Kommunikationen nothwendig werden, seien es Straßen oder Wasserbauten oder welche immer (also auch Holzschleife), verpflichtet. Ebenso liegt jeder Bahnunternehmung die Erstellung der im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder derjenigen des Einzelnen nothwendigen Vorrichtungen ob, worunter auch der Abschluß des Bahnkörpers zur Abhaltung des weidenden Viehs u. dgl. zu verstehen ist. Dagegen werden allerdings die Führer und Träger auf dem Uebergang Grindelwald-Lauterbrunnen eine gewisse Einbusse erleiden, die aber, wie der Konzessionsbewerber nicht mit Unrecht bemerkt, in dem bedeutend vermehrten Fremdenstrom und der dadurch gesteigerten Nachfrage nach Führern und Trägern überhaupt, sowie durch namhafte andere Erwerbsquellen kompensirt wird. Sodann könnte, wie schon in der Botschaft betreffend Konzession der Oberländer Thalbahnen (vom 22. April 1887) des Nähern ausgeführt wurde, dem Proteste einer einzelnen Bevölkerungsklasse kein ausschlaggebendes Gewicht beigelegt werden, wenn auf der andern Seite Interessen mit dem Bahnbau verknüpft sind, welche ebenfalls Schutz verdienen. Ueberdies wird der Bahnbau doch etwa drei Jahre in Anspruch nehmen, während deren den genannten Leuten Zeit genug gegeben ist, um sich nach einem andern Erwerbszweig umzusehen.

Für den Fall der Konzessionsertheilung fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen am 18. Dezember v. J. statt.

Auf Grundlage derselben und unter Berücksichtigung einer seitherigen Eingabe des Petenten wurde der unten folgende Konzessionsentwurf aufgestellt, dem sowohl die Regierung als der Konzessionsbewerber, Herr Heer, zustimmten.

Wir können uns in Betreff der vorgeschlagenen Bedingungen auf wenige Bemerkungen beschränken.

Zunächst ist zu konstatiren, daß die Konzession als Ausgangs- bzw. Endpunkt nicht mehr Schwendi, sondern Grindelwald selbst vorsieht und auf eine durchgehende Linie von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald lautet, womit den von der Regierung von Bern und den interessirten Gemeinden geäußerten diesbezüglichen Wünschen entsprochen ist.

Art. 12 enthält die für Bergbahnen übliche Bestimmung. Ebenso Art. 13, der aber im dritten Alinea die seiner Zeit für die Beatenbergbahn aufgenommene Erweiterung erfahren hat, daß dem Bundesrath das Recht zustehen solle, eine Verlängerung des Betriebs über die Touristensaison hinaus, nach Maßgabe des allenfalls eintretenden Bedürfnisses zu verlangen. Man hatte bei Aufstellung dieser Bestimmung den Lokalverkehr von Wengen ob Lauterbrunnen im Auge.

Was die Taxen betrifft, so liegt kein Grund vor, die vom Petenten vorgeschlagenen Ansätze zu beanstanden. Denn einmal übersteigen sie die ähnlichen Unternehmungen admittirten Ansätze nicht (Vitznau-Rigibahn 7000 m. lang, Bergfahrt Fr. 7, Thalfahrt Fr. 3. 50; Rothhornbahn, 7600 m. lang, Bergfahrt Fr. 10, Thalfahrt Fr. 6; Monte Generoso-Bahn, 9200 m. lang, Bergfahrt Fr. 7. 50, Thalfahrt Fr. 5), und dann ist den Interessen der einheimischen Bevölkerung, welche neben den Touristen die Bahn zu benützen in den Fall kommen wird, durch das letzte Alinea von Art. 15 Rechnung getragen, indem für die Bewohner der in Betracht fallenden Gemeinden Lauterbrunnen, Gündlichswand, Lütschenthal und Grindelwald, sowie für Führer und Träger ermäßigte Taxen vorbehalten werden, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird. Ueberdies ist durch die Bestimmung in Art. 19 dafür gesorgt, daß eine ungerechtfertigte Ausbeutung des Verkehrs mit Hilfe der bewilligten Taxen nicht erfolgen kann.

Was endlich das Konzessionsgesuch des Herrn Hofer für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen anbetrifft, so versteht es sich, daß dieses nur eine Theilstrecke beschlagende Projekt

gegenüber der von der Mehrzahl der beteiligten Kreise gewünschten und einem weitem Interessenkreis dienenden, durchgehenden Projekt zurücktreten muß. Wir beantragen Ihnen demgemäß, auf das Gesuch der Herrn Hofer nicht einzutreten.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Juni 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die
Wengernalp nach Grindelwald.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn L. Heer-Béatrix in Biel, vom 23. September 1889;
- 2) eines Gesuches des Herrn F. Hofer, Fürsprecher in Bern, vom 18., eingelangt am 21. Oktober 1889;
- 3) einer Eingabe des Herrn L. Heer-Béatrix, vom 5./10. Mai 1890;
- 4) einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. Juni 1890,

beschließt:

I. Dem Herrn L. Heer-Béatrix in Biel wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 Tage der Konzessionsbewilligung an, verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 24 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 3 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

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

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig und als Zahnradbahn erstellt.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und ferner die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck: Güter werden nur befördert, soweit die Wageneinrichtung und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daheringe Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Dem Bundesrath ist das Recht vorbehalten, eine Verlängerung des Betriebs über die Touristensaison hinaus nach Maßgabe des allenfalls eintretenden Bedürfnisses zu verlangen.

Art. 14. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

a. Für den Transport von Personen:

in der I. Wagenklasse 80 Rappen,

„ „ II. „ 50 „ per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 10 Jahren ist die Hälfte, für solche unter 4 Jahren, sofern für dieselben kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen.

b. Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden, bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm, wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen per 100 kg. und km. bezogen werden.

c. Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 20 Rp. per 100 kg. und km. bezogen werden.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer berechnet.

In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je zehn Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von zehn Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben. Für die einheimische Bevölkerung (Bewohner der Gemeinden Lauterbrunnen, Gündlischwand, Lütschenthal und Grindelwald, sowie Führer und Träger) bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 16. Die in Artikel 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist gehalten, für die Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die darüber aufzustellenden besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 22. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf das Konzessionsgesuch des Herrn F. Hofer, Fürsprech in Bern, für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen, vom 18. Oktober 1889, wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengeralp nach Grindelwald. (Vom 21. Juni
1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1890
Date	
Data	
Seite	548-560
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 851

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.