Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau.

(Vom 17. Juni 1890.)

Tit.

Am 16. Oktober v. J. reichte Herr Moritz Köchlin von Zürich, Ingenieur im Hause J. Eiffel in Paris, ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau ein.

Diesem Gesuche waren im Sinne der Verordnung zum Eisenbahngesetz beigegeben:

1) Ein Situationsplan im Maßstab 1 : 25,000 mit eingezeichnetem Tracé;
2) ein Längenprofil im Maßstab $1 : \frac{1,000}{25,000}$ für die erste und 1 : 25,000 für die zweite Sektion;
3) ein allgemeiner und technischer Bericht mit Kostenvoranschlag und Rentabilitätsberechnung.

Schon unterm 22. Oktober gl. J. wurde ein zweites, das nämliche Projekt betreffendes Konzessionsgesuch eingebracht, welches Herrn A. Trautweiler von Laufenburg, Ingenieur in Luzern, zum Autor hatte. Auch dieses Gesuch war von den vorschriftgemäßen Beilagen begleitet, nämlich:

1) Einem Uebersichtsplan im Maßstab 1 : 100,000;
2) einem Situationsplan und Längenprofil, beide im Maßstab 1 : 50,000;
3) einem summarischen Kostenvoranschlag;
4) einem allgemeinen und
5) einem technischen Bericht.

Die beiden Konzessionsbewerber ließen ferner ihren Gesuchen noch Erklärungen und Mittheilungen folgen, welche jene in einzelnen Beziehungen ergänzen sollten und wesentlich durch das Konkurrenzverhältniß veranlaßt wurden.

In seinem allgemeinen Bericht geht Herr Köchlin davon aus, daß Angesichts des ungeahnten Erfolges der Rigi- und Pilatusbahn und der großen Zahl jährlich von ihnen auf die Bergesgipfel beförderten Personen an einem noch größern Erfolge einer Jungfraubahn keinen Moment gezweifelt werden könne.

In der That habe die Jungfrau eine unvergleichliche Lage, die Jedermann kenne, und die Wenigen, denen es gelungen, bis zu ihrem Gipfel vorzudringen, bezeichnen die daselbst sich bietende Aussicht als die schönste, ausgedehnteste und großartigste, die man sich denken könne. Im Mittelpunkt der Berner Alpen gelegen, beherrsche die Jungfrau alle die prächtigen Gipfel und Gletscher des Berner Oberlandes. Noch einmal so hoch als der Rigi, biete die Jungfrau einen ganz neuen Blick dar auf die ewigen Schneefelder.

Der Gesuchsteller hält es für sicher, daß nicht nur die gewohnten Besucher des Oberlandes alle die Fahrt nach dem Gipfel unternehmen werden, sondern daß überdieß die durch diese neue Art von Bergfahrt ausgeübte Anziehung die gegenwärtige Besucherzahl bedeutend vermehren werde. Daraus erwachse auch für die andern Bahnen des Oberlandes ein entsprechender Gewinn, wie ferner die Bevölkerung daraus in beträchtlichem Maße Nutzen ziehen werde; und die Führer, welchen der Gewinn einiger seltener Jungfraubesteigungen entgehe, finden ein Entgelt in den um so zahlreicheren sonstigen Touren.

Der Allen zugänglich gemachte Gipfel der Jungfrau werde für das Oberland die nämliche Bedeutung gewinnen, wie der 300 m. hohe Thurm der Ausstellung für Paris, d. h. ein mächtiger Anziehungspunkt sein.

Auf dem Gipfel könnte auch ein kleines meteorologisches und astronomisches Observatorium errichtet werden, das zu viel-

seitigen Beobachtungen von hohem wissenschaftlichem Werth dienen würde.

Die Bahn würde in zwei Sektionen zerfallen, von denen die erste als Thalbahn die Fortsetzung der Berner Oberlandbahnen bilden, während die zweite Sektion als Bergbahn am Endpunkt der ersteren (bei Stegmatten oder Stechelberg) beginnen und an einem Punkte nahe dem Jungfraugipfel endigen würde.

Die erste Abtheilung soll wie die Linie Interlaken-Lauterbrunnen schmalspurig und überhaupt dieser entsprechend gebaut und ausgerüstet werden. Der kleinste Kurvenradius beträgt 110 m., die Maximalsteigung 37 ‰ und die Gesammtlänge 4210 m. bei einer zu überwindenden Niveaudifferenz von 70 m.

Mit Bezug auf die zweite Abtheilung habe das Studium ergeben, daß sowohl ein Zahnradsystem, ähnlich demjenigen am Pilatus, mit ungefähr 50 % Maximalsteigung, als auch eine Reihe von fünf aufeinanderfolgenden Drahtseilbahnen zur Anwendung kommen könne. Auf dem beigegebenen Situationsplane ist das Tracé für fünf Seilbahnen angegeben; dasjenige der Zahnradbahn würde ungefähr das nämliche sein, die einzelnen Strecken aber weniger gerade verlaufen, indem sie sich mittelst Kurven mehr der Gestaltung des Gebirges anschmiegen könnten, wodurch das Tracé etwas verlängert, dagegen die Steigungen vermindert und die Tunnellängen verkürzt würden.

Petent zieht es vor, in seinem Gesuche das anzuwendende System noch nicht abschließlich zu bestimmen; die eingehenderen Detailstudien werden erst erzeigen, welches System bezüglich Bauzeit, Anlagekosten, Sicherheit und Betrieb die meisten Vortheile biete. Immerhin aber hätten die vorläufigen Studien die Ausführkeit des Projekts nach dem einen oder andern System, sowie genügende Sicherheit über die der Konzessionsbewerbung zu Grunde zu legenden Zahlen ergeben.

Die Zahnradbahn würde derjenigen auf den Pilatus entsprechen und aus zwei äußern Schienen und einer doppelten Zahnstange in der Mitte bestehen. Die Anlage wäre eingeleisig mit vier Kreuzungsstationen, die auch zum Kohlen- und Wasserfassen dienen würden.

Die Drahtseilbahn würde aus fünf verschiedenen, gerade verlaufenden, aber unter sich einen Winkel bildenden Linien sich zusammensetzen. An jedem Ende einer solchen Seilbahn hätten die Reisenden in den Wagen der andern Seilbahn umzusteigen. Die erste Seilbahnstrecke erhebt sich von Cote 870 bis 1500 m., die zweite von 1500 bis 2100, die dritte von 2100 bis 2800, die

vierte von 2800 bis 3431 und die fünfte von 3431 bis 4045 m., so daß die Gesammterhebung 3175 m. beträgt. Die Länge der einzelnen Strecken, horizontal gemessen, wird zu 1100, 1100, 1160, 1060 und 1030, die Gesammtlänge zu 5460 m. angegeben. Die Steigung wechselt von 55 bis 59 %. Die zweite Sektion weist (fast auf ihrer ganzen Ausdehnung) 6 Tunnel auf, von denen der längste (der auf dem Gipfel ausmündende) in der Steigung 2420 m. messen würde.

Der Gesuchsteller macht aufmerksam, daß die Grundzüge seines Projektes nichts Neues enthalten, was an der Ausführbarkeit, dem gutem Gang oder der Sicherheit zweifeln ließe. Es handle sich einfach um eine Reihe von Drahtseilbahnen mit Zahnstange nach dem bei Mürren, Territet-Glion, Biel-Magglingen angewendeten System. Für sich betrachtet, seien die einzelnen Seilbahnen den genannten durchaus ähnlich. Das größte Gefäll mit 59% bleibe unter dem bei Mürren erreichten (60%) und auch die Kabellänge, die Geschwindigkeit und die Fassungskraft der Wagen, letztere zu 50 Personen angenommen, halten sich innerhalb der erprobten Grenzen.

Das zur Belastung der absteigenden Wagen erforderliche Wasser soll so hoch als möglich gefaßt und mittelst Pumpen, sowie unter Verwendung von kleinern Zwischenreservoirs in ein auf der Gipfelstation in geschützter Lage im Tunnel angebrachtes Reservoir geschafft werden. Das für die oberste Linie benutzte Wasser soll dann successive auch für die untern Linien dienen, so daß das benöthigte Wasserquantum auf nicht über 150 m^3 per Tag veranschlagt wird. Vor dem Gefrieren würde das Betriebswasser gegebenen Falls durch eine chemische Mischung bewahrt werden.

Eventuell nimmt das Gesuch auch Elektrizität als Betriebskraft in Aussicht, zu deren Herstellung einer der in der Nähe befindlichen Wasserfälle ins Auge gefaßt wird.

Nach der Ansicht des Herrn Köchlin unterliegt die Ausführbarkeit vom technischen Standpunkte aus durchaus keinem Zweifel. Die untere Partie werde keine größern Schwierigkeiten bieten, als die Pilatusbahn, und die, allerdings in bedeutender Länge vorkommenden Tunnel weisen zahlreiche Angriffspunkte auf und können daher verhältnißmäßig rasch erstellt werden. Der große obere Tunnel soll durch zahlreiche Seitengallerien mit der Oberfläche und der äußern Luft verbunden werden, um auf diese Weise die Herausschaffung des Ausbruchmaterials zu erleichtern und ferner einen allzu heftigen Luftzug im Tunnel zu verhindern.

Unter Hinweis auf die Schwierigkeit, bei Verhältnissen, wie den hier in Frage kommenden, in einem Vorprojekt das Trace zu bestimmen, behält sich Petent, namentlich für die obere Partie, spätere Abänderungen an demselben ausdrücklich vor.

Auf dem Gipfel der Jungfrau ist ein geschützter Raum oder selbst ein Hotel vorgesehen, die beide mit dem Tunnel in direkter Verbindung stehen würden.

Die Anlagekosten werden für die erste Sektion an Hand derjenigen der Berner-Oberland-Bahnen auf zusammen Fr. 546,000 und für die zweite, gestützt auf die Baukosten der Pilatusbahn, unter erheblicher Erhöhung mit Rücksicht auf die bedeutendere Höhenlage, auf Fr. 9,200,000 veranschlagt. Die letztere Summe setzt sich zusammen wie folgt:

1.	Studien, Konzessionserwerbung, Verwaltungskosten, Kapitalbeschaffung	Fr.	800,000
2.	Pläne und Bauleitung	„	300,000
3.	Grunderwerb	„	25,000
4.	Unterbau	„	5,100,000
5.	Oberbau	„	720.000
6.	Hochbauten	„	90,000
7.	Mechanische Einrichtungen (elektrische) . .	„	600,000
8.	Rollmaterial	„	200,000
9.	Einrichtungen auf dem Gipfel	„	250,000
10.	Unvorhergesehenes und Verschiedenes . .	„	500,000
11.	Bauzinsen	„	615.000
	Zusammen	Fr.	9,200,000

Bei Berechnung der muthmaßlichen Rentabilität geht der Gesuchsteller von der sich auf jährlich rund 120,000 belaufenden Zahl der Besucher Interlakens aus und nimmt an, daß ein Viertheil die Fahrt auf die Jungfrau unternehmen werde. Er gelangt demgemäß für die erste Sektion zu einer Einnahme von Fr. 63,000 und für die zweite zu einer solchen von Fr. 1,050,000 (30,000 Reisende à Fr. 35) oder zu einer Gesammteinnahme von 1,113,000 Franken, welcher Betriebskosten für die erste Sektion von

	Fr.	37,000
und für die zweite Sektion von	„	350,000
zusammen	Fr.	387,000

gegenübergestellt werden, so daß ein Einnahmenüberschuß von Fr. 726,000 sich ergäbe, der eine Verzinsung des Baukapitals von zusammen Fr. 9,746,000 zu rund 7 % erlauben würde.

Herr Trautweiler, in seinem Gesuche, bezeichnet die Gründe, welche für das Unternehmen einer Jungfraubahn sprechen, im Wesentlichen als dieselben, wie bei andern Bergbahnen, nur seien sie hier in unvergleichlich höherem Grade vorhanden. Die mühelose Ersteigung eines der höchsten Alpengipfel, eines Berges, der wegen seiner majestätischen Schönheit über allen Meeren bekannt sei und alljährlich von den die Schweiz besuchenden Vergnügungsreisenden angestaunt und bewundert werde, wäre offenbar für die Letztern ein sehr verlockendes, aber auch äußerst dankbares Vergnügen. Ein glänzender Erfolg stehe deßhalb für eine Jungfraubahn außer allem Zweifel.

Was die technischen Grundlagen des Projektes Trautweiler anbetrifft, so ist folgendes das Wesentliche: Die Bahn soll von der Thalsohle, ungefähr 3 km. hinter Lauterbrunnen, bei Cote 870, ausgehend ebenfalls in mehreren, sich unmittelbar aneinander schließenden Drahtseilrampen bis ungefähr 30 m. unter die Spitze der Jungfrau (auf Cote 4130) geführt werden. Petent betont, daß das Gebot einer unter allen Umständen sichern, weder von Sturm und Gewitter, noch von Lawinen oder Steinschlag bedrohten Anlage hier ein doppelt strenges sei, so daß unbedingt die Verlegung der Bahn in das Innere des Berges die Grundidee für das Projekt bilden müsse. Die ganze Einrichtung für die Beförderung von Personen in der fertigen Tunnelröhre biete dann durchaus nichts Ungewöhnliches mehr; sie sei ein bekanntes und schon oft gelöstes Problem, bezüglich dessen die Technik bereits über reiche Erfahrungen verfüge. Nachdem dies feststehe, handle es sich in erster Linie darum, die zu schaffende Tunnelröhre so anzulegen, daß ihre Ausführung nicht außerordentliche Schwierigkeiten biete. Bei richtiger Wahl des Tracé's werde es möglich sein, den Tunnel meist nahe an der Oberfläche zu führen, so daß durch Anlage von Seitenstollen die Förderung des Ausbruchsmaterials erleichtert werden könne.

Das Projekt Trautweiler sieht bloß vier Seilbahnen vor. Die erste würde vom Fuße des schwarzen Mönch in einem Tunnel von 1380 m. Länge mit gleichmäßiger Steigung von 98 % bis auf die Stellifluh, Cote 1850, führen und eine Niveaudifferenz von 980 m. überwinden. Die folgenden würden Längen von 1840, 1880 und 1400 m. erhalten, dabei mittlere Steigungen von 48, 67 und 33 % aufweisen und je Höhen von 750, 1039 und 491 m. zu ersteigen haben. Die ganze Tunnellänge, im Gefäll gemessen, beträgt 6500 m. Das Längenprofil soll in der Ausführung eine möglichst vollkommene Anpassung an die theoretische Seilkurve erhalten. Jede Theilstrecke erhielte in der Mitte eine Ausweichstelle, während im Uebrigen die Richtung eine vollständig gerade wäre.

Der Oberbau soll zum Unterschied vom Projekt Köchlin, welches dreischienige Anlage vorsieht, nur aus zwei Laufschienen mit 1 m. Spurweite und einer doppelten Lamellenzahnstange bestehen, die auf eisernen, solid festgeschraubten Querschwellen ruhen. Die Wagen würden aus drei Abtheilungen bestehen und im Ganzen 18 Personen fassen.

Das Betriebssystem soll dem der zweischienigen Seilbahnen entsprechen. Als Bewegungsmittel ist komprimirte Luft vorgesehen, die in einer durch Wasser zu betreibenden Kompressorenanlage bei der untern Tunnelmündung hergestellt und durch eine im Tunnel liegende Röhre vom Thal aus den einzelnen Kraftstationen zugeführt würde.

An Sicherheitsvorkehrungen soll das Beste und Vollkommenste zur Anwendung kommen, was auf diesem Gebiete bereits bekannt sei. Die Gesammtfahrzeit wird zu zwei Stunden angegeben.

Die Anlagekosten werden folgendermaßen veranschlagt:

1.	Vorarbeiten und Expropriation	Fr.	175,000
2.	Unterbau (Erdarbeiten, Tunnel, Ausbruch und Ausmauerung der Stationen)	„	3,030,000
3.	Oberbau	„	850,000
4.	Ausstattung der Stationen	„	50,000
5.	Mechanische Einrichtungen und Wagen . .	„	400,000
6.	Unvorhergesehenes	„	325,000
7.	Bauzinsen, Kapitalbeschaffung, Betriebskapital etc.	„	945,000
	Zusammen	Fr.	5,775,000

Herr Trautweiler rechnet auf bloß 8000 Reisende jährlich und gelangt bei einer Fahrtaxe von Fr. 65 zu einer Einnahme von . . . . . Fr. 520,000
er setzt für Betriebskosten und Diverses (Fr. 80,000), sowie für Erneuerungsfonds und Reserve (Fr. 35,000) an zusammen . . . . . „ 115,000

so daß ein Ueberschuß von . . . . . Fr. 405,000
und damit eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 7 % sich ergibt.

In spätern Eingaben erklärte sich Herr Trautweiler eventuell zur Herstellung der Verbindung zwischen der untern Station und Lauterbrunnen, wenn die Berner-Oberland-Bahnen dies nicht übernehmen würden, sowie dazu bereit, eventuell von der zweischienigen Anlage abzugehen und sich den Anschauungen der Behörden anzubequemen.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Bern theilte unterm 23. November v. J. mit, daß die nächstbetheiligte Landesgegend dem Projekt durchaus günstig gesinnt sei und sich keine Opposition gegen die Konzessionsertheilung geltend mache. Auch sie, die Regierung selbst, sehe sich zu Einwendungen nicht veranlaßt und überlasse die Entscheidung der Konkurrenzfrage vertrauensvoll den Bundesbehörden. Immerhin müsse sie sich vorbehalten, anläßlich der Genehmigung der Baupläne bezüglich allfälliger Verunstaltung der Jungfrau und Versicherung der Arbeiter gegen Unfall und Krankheit gutfindende Maßregeln zu ergreifen oder Anträge zu stellen.

Der ebenfalls um seine Meinung begrüßte Staatsrath des Kantons Wallis gab mit Bezug auf das erste, Köchlin'sche, Projekt eine günstig lautende Vernehmlassung ab, machte dann aber auf Mittheilung des zweiten Gesuches die Bemerkung, daß er mit diesen mehr als außerordentlichen Projekten nichts zu thun haben wolle und die Entscheidung der Konkurrenzfrage der kompetenten Stelle überlasse.

Unser Eisenbahndepartement legte sich zunächst die Frage vor, ob nicht die in der That außergewöhnlichen Verhältnisse, welche bei diesem Projekt in Betracht kommen, auch außerordentliche Vorsichtsmaßregeln zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter beim Bau sowohl, als später des Personals und der Passagiere beim Betrieb erforderlich machen und ob nicht hierauf abzielende, spezielle Bedingungen schon in die eventuell zu ertheilende Konzession aufgenommen werden sollten.

Um sich hierüber Klarheit zu verschaffen, berief das Departement drei mit den alpinen Verhältnissen und speziell denjenigen der Jungfrau besonders vertraute Fachleute als Experten und legte denselben folgende Fragen zur Beantwortung vor:

a. Welches sind die Bedingungen, unter denen Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf die Jungfrau ohne ausnahmsweise Gefährdung von Menschenleben und Gesundheit möglich sind?

b. Sind zur Beantwortung dieser Frage Vorarbeiten nothwendig?

c. Wenn ja, worin haben dieselben zu bestehen?

Die Experten befaßten sich aber in ihrem Gutachten, vom 9. Dezember 1889, wesentlich mit der Frage nach den zur Aufstellung eines definitiven Bauprojektes erforderlichen Vorarbeiten (Terrainaufnahmen) und der Art und Weise der Ausführung derselben, statt mit den allfällig durch die Hochgebirgsnatur und die außergewöhnlichen Verhältnisse des Unternehmens überhaupt bedingten besondern

Sicherheitsvorkehren beim Bau und Betrieb. Immerhin kann aus dem Stillschweigen über den Kern der Frage auf deren Verneinung geschlossen und angenommen werden, daß die Experten eben nicht im Falle waren, solche spezielle Maßnahmen vorzuschlagen. Da auch die technischen Organe des Departements in ihren bezüglichen Berichten keine besondern Bedingungen, an welche die Konzession zu knüpfen wäre, beantragen, so ist die Annahme gerechtfertigt, daß auch bei diesem, in seiner Art neuen Bahnunternehmen die üblichen Konzessionsbestimmungen in Verbindung mit den gesetzlichen Vorschriften zur Wahrung der öffentlichen, Interessen ausreichen werden und eine Abweichung von der gewohnten Behandlung der Konzessionsfrage nicht Platz zu greifen braucht.

Daß z. B. schon für die Terrainaufnahmen sichere Unterkunftsräume und Kommunikationen geschaffen werden müssen, daß ferner während des Baues die ruhenden Arbeiterriegen nicht in dem mit Explosivgasen der Sprengstoffe angefüllten Tunnel untergebracht werden dürfen und auf die Wetterführung größte Sorgfalt zu verwenden ist, wie die Experten es verlangen, sind spezielle Forderungen, die als selbstverständlich hier ebensowenig wie bei anderen Bahnen, welche große Tunnels etc. aufweisen, zum Gegenstand von Konzessionsbedingungen gemacht werden können. Vielmehr geben die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen den Bundesbehörden ausreichende Kompetenz in die Hand, um eventuell dießfalls das Erforderliche zu verfügen.

Eine weitere Frage, die wir uns stellten, war die, ob überhaupt auf Grundlage der nur ganz allgemein gehaltenen Vorlagen und Angaben der beiden Gesuche die Konzession für ein so außergewöhnliche Verhälnisse aufweisendes Bergbahnprojekt zu ertheilen sei, oder ob nicht vielmehr eingehendere Studien verlangt werden müssen, aus denen sich, wenigstens mit annähernder Sicherheit, vor Allem die Ausführbarkeit des Projektes ergeben, und welche einigermaßen dessen Bau- und Betriebsverhältnisse zu beurtheilen erlauben würden. Allein, so sehr wir im Interesse einer gründlichen Prüfung der Projekte der letztern Ansicht zuneigten, so erschien es zunächst schon fraglich, ob nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften die Forderung detaillirterer Vorlagen gerechtfertigt wäre, und dann stand einer solchen Aktenvervollständigung die Rücksicht auf das bestehende Konkurrenzverhältniß entgegen. Denn es konnten den beiden Konzessionsbewerbern nicht wohl mit bedeutenden Kosten und Schwierigkeiten verbundene Studien zugemuthet werden, auf die Gefahr hin, bei dem spätern Entscheide über die Konzessionsertheilung nicht berücksichtigt zu werden. Den öffentlichen Interessen aber wird durch die Konzessionsertheilung ohne voran-

gegangene eingehende Studien durchaus nichts vergeben. Es entspricht vielmehr der bestehenden Praxis und ist in der Natur der Verhältnisse begründet, daß die eingehendere Prüfung und die Erledigung der offen bleibenden Fragen nach der Ausführbarkeit und den im Interesse der Sicherheit des Personals beim Bau wie der Reisenden und des Personals beim Betrieb zu stellenden Forderungen hier, wie bei jedem andern Projekte, auf den Zeitpunkt der Vorlage der Detailpläne verschoben wird, an deren Hand jene Prüfung sachgemäß überhaupt erst möglich sein wird, insbesondere bei einem Projekt, das, wie das vorliegende, vom Gewohnten und Erprobten vielfach abweicht. Der dannzumaligen Geltendmachung der im allgemeinen Interesse als nothwendig erachteten Verfügungen wird durch die Konzessionsertheilung in der gewohnten Form (s. Art. 7 und 8 des Entwurfs) nicht vorgegriffen.

Das Departement hat es sich ferner angelegen sein lassen, die beiden Postulanten auf den Weg der Verständigung zu verweisen, allein ohne Erfolg.

Angesichts des bestehenden Konkurrenzverhältnisses ermächtigten und beauftragten wir dann das Eisenbahndepartement, mit dem erstangemeldeten Konzessionsbewerber, Hrn. Ingenieur M. Köchlin, zum Zwecke der Vorlage an die Räthe Verhandlungen im Sinne von Art. 2 Eisenbahngesetz zu pflegen.

Bei diesem Beschluß ließen wir uns von nachstehenden Erwägungen leiten, die wir für Entscheidung der vorliegenden Konkurrenzfrage überhaupt für maßgebend erachten.

Zunächst ist einleuchtend, daß es unter keinen Umständen angeht, die Konzession an beide Bewerber zu ertheilen oder eventuell an denjenigen, welcher zuerst den Finanzausweis leisten würde, da mit einem solchen Vorgehen einerseits die Entscheidung der Konkurrenzfrage bloß hinausgeschoben, aber nicht beseitigt und anderseits eine Hast und Ueberstürzung in der Bauvorbereitung veranlaßt würde, welche bei dem vorliegenden Projekt ganz besonders vermieden werden sollte. Vielmehr erscheint es als das Angemessene, die Konzession nur einem Bewerber zu ertheilen und so dem Fortdauern eines Konkurrenzkampfes — wie er in den zahlreichen Eingaben und Vorstellungen und den bezüglichen Publikationen in der Presse spricht — den Riegel zu schieben.

Wie schon oben erwähnt, liegen beiden Konzessionsgesuchen nur ganz summarische Projekte zu Grunde, deren Aufstellung eingehendere Vorarbeiten nicht bedingte. Eine Inferiorität des Köchlin'schen gegenüber demjenigen des Herrn Trautweiler, wie letzterer sie glaubt prätendiren zu dürfen, besteht nicht, indem beide nur

in sehr allgemeinen Zügen die Grundlagen für eine Jungfraubahn angeben, und es dürfte wohl nicht im Ernste gesprochen sein, wenn Herr Trautweiler sein ebenfalls nur skizzirtes Projekt als ein „nach reifem Studium in allen Theilen wohlbegründetes und präzisirtes" bezeichnet. Es wäre daher unseres Erachtens ganz ungerechtfertigt, bei diesem durchaus vorläufigen und allgemeinen Charakter der Projekte, wie sie in den beiden Konzessionseingaben mit Beilagen niedergelegt sind, dem einen vor dem andern als dem reiferen oder größere Sicherheit bietenden, oder aus dergleichen Gründen mehr den Vorzug geben zu wollen.

Es entbehrt ferner der Begründung, wenn behauptet wird, das Konzessionsgesuch Köchlin entspreche den gesetzlichen Anforderungen in formeller Beziehung nicht und es müsse aus diesem Grunde vor dem Trautweiler'schen zurücktreten. Es wird von Herrn Trautweiler in dieser Beziehung speziell betont, daß sein Gesuch sowohl Betriebssystem als Tracé bereits angebe, das Köchlin'sche dagegen nicht. Allein diesem Einwand gegenüber ist zu bemerken, daß auch Herr Köchlin in seiner Konzessionseingabe in großen Zügen 2 Systeme charakterisirt, unter denen er sich allerdings die Wahl vorbehält. In dem Umstande, daß die endgültige Feststellung des Systems bis nach weitern Studien vorbehalten wird, erblicken wir eher einen Vortheil als einen Nachtheil des betreffenden Projektes. Es ist denn auch in zahlreichen andern Fällen die Konzession unbeanstandet ertheilt worden, ohne daß das Bau- und Betriebssystem definitiv bestimmt war, bezw. ohne daß eine bezügliche Bestimmung in die Konzession aufgenommen worden wäre, in der Meinung, daß darüber besser erst nach genauern Studien bei der Planvorlage ein Entscheid zu treffen sein werde. Ein solches Verfahren ist aber gerade im vorliegenden Falle zu sehr in der Natur der Verhältnisse begründet, als daß zu dessen Begründung weit ausgeholt zu werden brauchte. Selbst wenn Herr Köchlin später keines der im Gesuche erwähnten Systeme, sondern ein ganz neues an deren Stelle setzen und zur Anwendung bringen wird, so geht dies nach der bestehenden Praxis sehr wohl an, indem die Ausführungen der Konzessionseingabe in dieser Beziehung nie als schlechtweg bindend angesehen wurden (z. B. bei der Pilatusbahn). Auch was das Tracé betrifft, so würde es eine Ausnahme von der Regel bedeuten, wenn man die definitive Bezeichnung schon bei der Konzessionsbewerbung verlangen wollte. Vielmehr ist bisher immer von der Annahme ausgegangen worden, daß die Konzession, beziehungsweise die Konzessionsvorlagen für die Tracéführung nicht bindend seien, über letztere vielmehr erst bei der Planvorlage abschließlich zu ent-

scheiden sei und bis dahin dem Konzessionär Abänderungen freistehen.

Es geht offenbar auch nicht an, dem ohne vorangegangene Studien aufgestellten niedrigern Kostenvoranschlag Trautweiler's gegenüber Köchlin oder der im Projekt des Letztern vorgesehenen größern Leistungsfähigkeit der Bahn oder den verschiedenen Taxvorschlägen entscheidende Bedeutung beizumessen. Auch der Umstand kann nicht maßgebend sein, daß Herr Trautweiler sein Gesuch durch einige Ausführungen ergänzte, welche er als Entgegnung auf geäußerte Bedenken in Betreff der Möglichkeit des Baues und Betriebes einer Jungfraubahn in Nr. 22 der Schweizer. Bauzeitung von 1889 erscheinen ließ, ebenso wenig wie die von Herrn Köchlin mitgetheilte Gewinnung eines bekannten Technikers, des Erbauers der Pilatusbahn, für sein Unternehmen oder die ihm gewährte Garantieleistung der eidg. Bank für ein Studienkapital von Fr. 200,000 geeignet erscheinen, eine Priorität zu begründen. Der letztere Umstand kann um so weniger in die Waagschale fallen, als seither auch Herr Trautweiler Mitarbeiter von Ruf gewann und die Erklärung von Banken betreffend Beschaffung des vorläufig erforderlichen Kapitals beigebracht hat.

Maßgebend können nach hierseitiger Ansicht überhaupt einzig die den Konzessionsgesuchen b e i d e r E i n r e i c h u n g beigegebenen Vorlagen und Darstellungen sein, während auf die nachträglichen, wohl lediglich durch die Konkurrenz veranlaßten Ergänzungen und Abänderungen resp. neuen Projekte, wie sie übrigens von Seite b e i d e r Bewerber erfolgten, entscheidendes Gewicht nicht gelegt werden darf, wenn man nicht eventuell denjenigen benachtheiligen will, der sich in seiner Eingabe auf das gesetzlich Vorgeschriebene glaubte beschränken zu sollen.

Da endlich auch die Persönlichkeit der beiden Bewerber und ihrer Mitarbeiter keinen Anhalt für Entscheidung der Konkurrenzfrage gibt, so bleibt demnach einzig die, wenn auch nur um 6 Tage, frühere Einreichung des Köchlin'schen vor dem Trautweiler'schen Gesuche, auf welche abgestellt werden kann. Wir sind darauf angewiesen, Ihnen die Berücksichtigung dieser zeitlichen Priorität zu empfehlen, da ein anderer billigerweise anzuerkennender Prioritätsgrund fehlt und grundsätzlich der Zeitpunkt der Einreichung des Gesuches auch in andern Fällen schon als entscheidend anerkannt wurde und inskünftig wohl überhaupt die Regel wird bilden müssen, wenn, wie es allen Anschein hat, die Fälle sich mehren, wo für ein und dasselbe Projekt verschiedene Bewerber um die Konzession sich bewerben.

Zu den konferenziellen Verhandlungen, welche am 2. d. M. stattfanden, wurde demgemäß von den beiden Konkurrenzbewerbern bloß Herr Köchlin beigezogen, so daß, im Falle Ihnen entgegen unserm Antrage die Konzessionsertheilung an Herrn Trautweiler belieben sollte, eine Rückweisung der Angelegenheit erfolgen müßte, um mit letzterem eine Konzessionskonferenz nachzuholen. Anläßlich dieser Verhandlungen, bei welchen von den Kantonsregierungen nur Bern vertreten war, während Wallis sich zur Beschickung nicht veranlaßt sah, gab der Konzessionsentwurf nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß, von denen hienach die Rede sein wird.

Aus den entwickelten Gründen beantragen wir Ihnen, dem Konzessionsgesuche des Herrn Köchlin im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, dagegen auf das Gesuch des Herrn Trautweiler nicht einzutreten.

Was die Konzessionsbedingungen betrifft, welche von den für Spezialbahnen üblichen nicht wesentlich abweichen, so bemerken wir dazu kurz Folgendes.

Die Fristen sind in Berücksichtigung der schwierigen Verhältnisse etwas länger bemessen als gewöhnlich.

Die Bestimmung in Art. 7 hat gegenüber dem üblichen Wortlaut nur insofern eine Erweiterung erfahren, als im 2. Alinea das Recht vorbehalten ist, Aenderungen, welche durch die Fürsorge für die Betriebssicherheit geboten erscheinen, nicht bloß nach der Plangenehmigung, sondern auch nach Eröffnung des Betriebes noch verlangen zu können, eine Erweiterung, die Angesichts des in manchen Beziehungen eigenartigen und neuen Projektes keiner weitern Rechtfertigung bedarf und auch vom Konzessionsbewerber nicht beanstandet wurde.

Art. 8 bestimmt bloß für die I. Sektion das Betriebssystem, während dagegen für die II. Sektion die Festsetzung durch den Bundesrath bis nach Vorlage der Detailpläne vorbehalten wird.

Wie schon oben angeführt ist, müßte es in der That als nicht unbedenklich bezeichnet werden, wenn man ohne vorangegangene genaue Studien, lediglich auf Grund höchst summarischer Projekte in einem Falle, wo mit so vielfach neuen und unbekannten Faktoren, die bei den bestehenden Bergbahnen nicht in Frage kamen, zu rechnen ist, eine definitive Festsetzung des Systems treffen wollte. Es rechtfertigt sich vielmehr aus der Natur der Sache, damit zuzuwarten, bis eingehendere Studien über alle in Betracht kommenden Verhältnisse Klarheit verschafft haben und ein bis ins Einzelne ausgearbeitetes Projekt vorliegt.

Neu ist ferner in Art. 8 (in fine) der Vorbehalt, eventuell vor der Festsetzung des Betriebssystems die Erstellung von Probestrecken verlangen zu können. Auch diese Bestimmung hat ihren Grund in den außergewöhnlichen Verhältnissen, welche bei einer Jungfraubahn in Betracht kommen. Die Wünschbarkeit, eventuell vor der endgültigen Genehmigung die praktische Durchführbarkeit und Sicherheit eines vorgeschlagenen Betriebssystems an Probestrecken prüfen zu können, dürfte im gegebenen Fall namentlich dann sich fühlbar machen, wenn ein nicht bloß in der Ausführung, sondern auch im Prinzip neues System (pneumatischer Betrieb) zur Anwendung gebracht werden will. Die Erstellung von Probestrecken wird in diesem Fall übrigens im Interesse des Unternehmens selbst liegen, weßhalb denn auch vom Petenten gegen die daherige Bestimmung keine Einwendung erhoben wurde. Die Uebernahme einer solchen Verpflichtung und eines solchen Risiko kann aber selbstverständlich nur demjenigen zugemuthet werden, der wirklich in den Besitz der Konzession gelangt, während eine der Konzessionsertheilung vorgängige, diesbezügliche Auflage an den oder die Bewerber unstatthaft erscheint.

Es versteht sich ohne Weiteres, daß in Art. 13 die Verpflichtung zum Güter- und Viehtransport auf die I. Sektion beschränkt wird.

Die Art. 15 bis 21 enthalten die selbstverständlich nur für die Thalbahn Lauterbrunnen-Stegmatten bezw. Stechelberg gültigen Tarifbestimmungen der Normalkonzession mit den gleichen Taxansätzen wie in der Konzession der Berner Oberlandbahnen (vom 29. April 1887, E. A. S. IX, 273 ff.), deren Fortsetzung die I. Sektion bildet. Der Petent, welcher in seinem Gesuche etwas höhere Ansätze vorgeschlagen hatte, erklärte sich damit anläßlich der Konferenz einverstanden.

Art. 22 setzt die Taxen für die eigentliche Bergbahn fest. In Anbetracht der ohne Zweifel sehr hoch ansteigenden Anlagekosten und des Umstandes, daß es sich um eine reine Luxusbahn handelt, welche für den allgemeinen Verkehr nicht in Betracht kommt, erblicken wir kein Hinderniß, die Taxen nach dem Wunsche des Petenten von Fr. 25 und 35 auf Fr. 35 und 50 zu erhöhen. Diese Ansätze bedeuten bloß das Maximum und innerhalb desselben wird der Bundesrath später erst die wirklich zu beziehenden Taxen festsetzen, wenn nicht bloß das Betriebssytem bestimmt sein wird, sondern auch die Baukosten übersehen werden können und die Fassungskraft der Wagen, wie überhaupt die Leistungsfähigkeit der

Bahn bekannt sein werden, alles Verhältnisse, welche bei Festsetzung der Taxen naturgemäß und billigerweise Berücksichtigung verdienen.

Der Konzessionsbewerber hat sodann zu Art. 24 dem Wunsche Ausdruck gegeben, es möchte dem für die Begründung einer Jungfraubahn in Anspruch zu nehmenden Kapital als billige Kompensation für das große Risiko, dem es sich aussetze, auch die Chance eines etwas über das gewöhnliche Maß hinausgehenden Gewinnes eingeräumt und demgemäß der zur Reduktion der Taxen verpflichtende Prozentsatz-Reinertrag von 6 % angemessen erhöht werden. Würde an diesem Ansatz festgehalten, so könnte das Kapital, bei der großen Unsicherheit der Anlage in einer solchen Unternehmung, leicht abgeschreckt und die Finanzirung ganz verunmöglicht werden. Uebrigens werde die Gesellschaft in ihrem eigenen Interesse die Taxen herabsetzen, sobald die Verhältnisse es gestatten. Der Vertreter der Regierung von Bern erblickte mit Rücksicht auf das Aleatorische des Unternehmens und den Umstand, daß das öffentliche Interesse nicht betheiligt erscheine, kein Hinderniß, dem Wunsche des Gesuchstellers im vorliegenden Fall zu entsprechen. Auch wir glauben, Ihnen dies empfehlen zu sollen. Zwar ist das zur Begründung vorgebrachte Argument kein neues, sondern je bei der Konzessionsverhandlung betreffend Bergbahnen geltend gemacht worden, ohne daß seit 1886 mehr darauf eingetreten worden wäre. Es ist aber nicht zu verkennen, daß es sich im vorliegenden Falle doch um eigenartige Verhältnisse handelt, die Berücksichtigung verdienen. Nicht nur ist das in die Jungfraubahn zu steckende Kapital ein sehr bedeutendes, wesentlich größeres, als das auf andere Bergbahnen verwendete, sondern es bedingen die vielen unbestimmten und zum Voraus überhaupt nicht bestimmbaren Faktoren, welche beim Bau sowohl, als nicht weniger beim Betrieb von Einfluß sein können, ja die Möglichkeit sogar, daß man unter Umständen noch während des Baues auf unübersteigliche Hindernisse stößt, ein Risiko, wie es mit der Realisirung von Bergbahnprojekten, die sich nach Bau und Betriebsart an bestehende anlehnen, nicht verbunden ist. Diese besondern Verhältnisse dürften unseres Erachtens ein Abgehen von der sonst konsequent beobachteten Praxis rechtfertigen, so daß wir Ihnen vorschlagen, die übliche Bestimmung (6 %) nur für die I. Sektion, welche keine besondern Verhältnisse aufweist, anwendbar zu erklären, mit Bezug auf die II. Sektion dagegen die Verpflichtung zur Taxreduktion erst eintreten zu lassen, wenn der Reinertrag drei aufeinanderfolgende Jahre 8 % übersteigt.

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

Bern, den 17. Juni 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
L. Ruchonnet.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe des Herrn Maurice Köchlin, Ingenieur, in Paris, vom 15., eingelangt am 16. Oktober 1889;
2) einer Eingabe des Herrn A. Trautweiler, Ingenieur, in Luzern, vom 21., eingelangt am 22. Oktober 1889;
3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 17. Juni 1890,

beschließt:

I. Dem Herrn Moritz Köchlin von Zürich, Ingenieur in Paris, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau 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 schweiz. Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 30 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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 5 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne und nach Eröffnung des Betriebes Abänderungen zu verlangen, wenn solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten sind.

Art. 8. Die I. Sektion von Lauterbrunnen bis Stegmatten oder Stechelberg wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig zum Betrieb mit Adhäsionslokomotiven erstellt.

Für die II. Sektion von Stegmatten, bezw. Stechelberg bis auf den Gipfel der Jungfrau bleibt die Festsetzung bezw. Genehmigung des Betriebssystems durch den Bundesrath bis nach Vorlage der Detailpläne vorbehalten. Der Bundesrath ist berechtigt, eventuell vorher die Erstellung von Probestrecken zu verlangen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Touristensaison beschränken. Die Beförderung von Personen soll auf beiden Sektionen täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit wird für beide Sektionen, der Betriebseröffnung vorgehend, vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Die Verpflichtung zum Transport von Gütern und Vieh ist auf die I. Sektion beschränkt.

Art. 14. Auf der I. Sektion wird die Gesellschaft zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

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.

Auf der II. Sektion wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, auf der I. Sektion Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

für den Transport von Personen:

in der zweiten Wagenklasse 25 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 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 10 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.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Für den Lokalverkehr wird der Bundesrath ermäßigte Taxen festsetzen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 30 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 20 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren auf der I. Sektion sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen

von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die II. Sektion werden die Taxen vor der Betriebseröffnung durch den Bundesrath festgesetzt. Dieselben dürfen den Betrag folgender Ansätze nicht überschreiten:

für den Transport von Personen:

Fr. 35 für einfache Fahrt,
„ 50 „ Hin- und Rückfahrt.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden darf eine Taxe von 20 Rp. per Kilogramm für die einfache Fahrt bezogen werden.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen auf der I. Sektion verhältnißmäßig herabzusetzen. Bezüglich der II. Sektion tritt diese Verpflichtung erst bei einem Reinertrag von acht Prozent ein. Kann diesfalls 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Wallis, 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 abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der 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; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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. 27. Haben die Kantone Bern und Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben 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 A. Trautweiler, Ingenieur in Luzern, wird nicht eingetreten.

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

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau. (Vom 17. Juni 1890.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1890
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	27
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	28.06.1890
Seite Page Pagina	482-505
Ref. No	10 014 847

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.