

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend einheitliche Konzession der Furka-Oberalp-Bahn (Brig-Andermatt-Disentis).

(Vom 6. Dezember 1926.)

1. Die im Jahre 1925 gegründete neue Gesellschaft der Furka-Oberalp-Bahn (A.-G.) beruht auf folgenden zwei im Konkurse der alten Furkabahn-gesellschaft erworbenen Konzessionen:

I. Konzession für eine Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch, vom 21. Juni 1907 (E. A. S. Bd. 23, S. 120).

II. Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Gletsch über Andermatt nach Disentis (Furka-Oberalp-Bahn), vom 8. Oktober 1908 (E. A. S. Bd. 24, S. 376).

Mit Eingabe vom 15. Mai 1925 stellte die Direktion der neuen Bahngesellschaft, welche die beiden Teilstücke nun als durchgehende Linie Brig-Disentis betreibt, beim Eisenbahndepartement das Gesuch um Vereinigung der beiden Konzessionen zu einer einheitlichen neuen Konzession.

2. Die Vereinheitlichung ist ohne weiteres gegeben. In dem nachstehenden Entwurf einer neuen Konzession sind einige bisherige Bestimmungen, welche den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen, durch neue ersetzt worden, andere, z. B. über die Baufristen, konnten als gegenstandslos weggelassen werden.

Der Art. 13 der beiden gegenwärtigen Konzessionen (neu Art. 12) hat eine Abänderung in dem Sinne erfahren, dass die Bahngesellschaft verpflichtet wird, den Betrieb auf den Strecken Brig-Oberwald und Disentis-Sedrun während des ganzen Jahres mit mindestens zwei täglichen Personenzügen in beiden Richtungen aufrecht zu erhalten, in der Meinung, dass die Anwohner dieser Strecken beim Schneebruch auf den Stationen und im Falle von Lawinengängen angemessene Hilfe leisten. Die Gesellschaft ist jedoch ermächtigt, den Betrieb auf der Strecke Münster-Oberwald in der Zeit vom 1. Dezember bis 31. März mit Bewilligung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes ausnahmsweise einzustellen; sie ist ferner berechtigt, den Betrieb der Strecken Oberwald-Sedrun auf die Zeit vom 1. Juni bis zum 30. September zu beschränken. Das eidgenössische Eisenbahndepartement kann ihr aber gestatten, auch

auf dieser Strecke den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen. Der letzte Absatz des (neuen) Art. 12 sieht sodann vor, dass die Strecke Münster-Sedrun nicht als Bergbahn im Sinne von Art. 6 des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 gelten soll. Es wird dadurch klargestellt, dass die in Art. 25 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 vorgesehenen Vergünstigungen für Militärtransporte auf der ganzen Linie der Furka-Oberalp-Bahn zu gewähren sind, also auch auf den Strecken, die nicht während des ganzen Jahres betrieben werden. Im übrigen sind die militärischen Bestimmungen aus der Konzession herausgenommen und durch zwei bereits unterzeichnete Vereinbarungen zwischen dem eidgenössischen Militärdepartement und der Bahngesellschaft besonders geregelt worden.

In Art. 14 des Entwurfes erfahren die Rechte der Anwohner der Bahn auf ermässigte Taxen eine genauere Umschreibung. Für den Fall, dass über den örtlichen Geltungsbereich der Vergünstigung Streit entstehen sollte, ist der Entscheid des Eisenbahndepartementes vorgesehen.

Wir bemerken ferner, dass die in den früheren Konzessionen vorgesehenen Taxen für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Tieren mit den heutigen veränderten Verhältnissen in Einklang gebracht worden sind. Weitere materielle Änderungen sind in dem Entwurf zu einer neuen einheitlichen Konzession nur angebracht worden, soweit Übereinstimmung mit den entsprechenden Bestimmungen anderer neuerer Konzessionen herzustellen war.

Da die neue Konzession auf die Dauer von 80 Jahren erteilt wird (Art. 2 des Entwurfes), mussten schliesslich in Art. 30 des Entwurfes die Rückkaufstermine entsprechend geändert werden.

8. Die Regierungen der beteiligten Kantone Uri, Graubünden und Wallis stellten in ihren Vernehmlassungen zum Entwurfe der neuen Konzession im Namen der Anwohnerschaft der Bahn verschiedene, zum Teil sehr weitgehende Begehren, deren Erfüllung eine bedeutende Mehrbelastung der Bahngesellschaft zur Folge hätte. Die Begehren zielen vor allem auf eine weitere zeitliche Ausdehnung des Betriebes auf den nicht während des ganzen Jahres betriebenen Strecken und auf weitergehende Taxvergünstigungen ab. Sie konnten nicht berücksichtigt werden, weil es sich heute nicht um die Konzessionierung einer neuen Bahn, sondern in der Hauptsache nur um die Zusammenfassung des auf Grund der bestehenden Konzessionen aus den Jahren 1907 und 1908 bestehenden Rechtszustandes in einen einheitlichen Konzessionsakt handelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die neue Unternehmung auf der Grundlage der im Konkurse der alten Gesellschaft an das Gründerkonsortium der neuen Gesellschaft übertragenen Konzessionen von 1907 und 1908 aufgebaut wurde und dass bereits die Steuerungsbedingungen in Art. 5 ausdrücklich die Möglichkeit einer Erleichterung der aus den bestehenden Konzessionen sich ergebenden Verpflichtungen der Konzessionärin durch die Bundesversammlung vorsahen. Auch wir haben in unserer Botschaft an Sie betreffend Beteili-

gung des Bundes an der Furkabahn vom 17. Februar 1925 (Bundesbl. 1925 I 496) von der Änderung gewisser Bestimmungen der alten Konzessionen im Sinne der Erleichterung gesprochen. Es ginge daher nicht wohl an, statt dessen der Bahn heute neue Lasten aufzuerlegen, von denen von vornherein feststeht, dass sie dieselben in absehbarer Zeit nicht zu tragen vermöchte. Der Bund, wie auch die Kantone Wallis und Graubünden, haben übrigens schon um der übernommenen Defizitgarantie willen (Botschaft S. 11) allen Grund, eine derartige Belastung des neuen Unternehmens vermieden zu sehen.

Wir halten dafür, dass der nachstehende Entwurf unter den gegebenen Verhältnissen eine Lösung darstellt, die einem gerechten Ausgleich der verschiedenen Interessen entspricht und empfehlen Ihnen daher die Annahme der Vorlage.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 6. Dezember 1926.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Häberlin.

Der Bundeskanzler:

Kaelin.

Bundesbeschluss

betreffend

einheitliche Konzession einer Schmalspurbahn von Brig nach
Disentis (Furka-Oberalp-Bahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben der Direktion der Furka-Oberalp-Bahn vom 15. Mai und 30. November 1925,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 6. Dezember 1926,

beschliesst:

Der Furka-Oberalp-Bahngesellschaft wird die Konzession für eine Schmalspurbahn von Brig nach Disentis unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die früheren Konzessionen für eine elektrische Schmalspurbahn von Brig nach Gletsch, vom 21. Juni 1907 (E. A. S. Bd. 23, S. 120), und für eine elektrische Schmalspurbahn von Gletsch über Andermatt nach Disentis (Furka-Oberalp-Bahn), vom 8. Oktober 1908 (E. A. S. Bd. 24, S. 376), aufgehoben.

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Der Bahnbetrieb ist durch schweizerisches Personal zu besorgen.

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

Art. 6. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 7. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mit Dampf oder Motorwagen betrieben.

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden wurden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 10. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

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

Art. 11. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12. Die Anzahl der täglichen Züge in beiden Richtungen mit Personenbeförderung und Anhalten auf allen Stationen soll mindestens zwei betragen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom eidgenössischen Eisenbahndepartement festgesetzt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Betrieb auf den Strecken Brig-Oberwald und Disentis-Sedrun während des ganzen Jahres aufrechtzuerhalten, in der Meinung, dass die anwohnende Bevölkerung ihr beim Schneebruch auf den Stationen und im Falle von Lawinengängen angemessene Hilfe leistet. Ausnahmsweise kann jedoch der Betrieb auf der Strecke Münster-Oberwald in der Zeit vom 1. Dezember bis 31. März mit Bewilligung des eidgenössischen Eisenbahndepartements eingestellt werden.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Betrieb der Strecke Oberwald-Sedrun auf die Zeit vom 1. Juni bis zum 30. September zu beschränken. Das eidgenössische Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen.

Die Strecke Münster-Sedrun gilt nicht als Bergbahn im Sinne von Art. 6 des Bundesgesetzes vom 31. Dezember 1899 über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen einstellen, deren Type vom Bundesrat genehmigt sein muss; auf Verlangen der Gesellschaft kann der Bundesrat die Ausschaltung der ersten Klasse gewähren.

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

Art. 14. Für die Beförderung von Personen können für den Kilometer der Bahnlänge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

- in der ersten Wagenklasse 70 Rp.;
- in der zweiten Wagenklasse 50 Rp.;
- in der dritten Wagenklasse 30 Rp.

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

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre darf in allen Klassen die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Für die Anwohner der Bahn bleiben für Fahrten in dritter Wagenklasse zwischen den innerhalb ihres Kantons gelegenen Stationen (für den Kanton Wallis: zwischen Brig-Muttbach; für den Kanton Uri: zwischen Furka-Oberalpsee; für den Kanton Graubünden: zwischen Tschamutt-Disentis) ermässigte Taxen vorbehalten, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgestellt werden. Im Streitfalle entscheidet das Eisenbahndepartement über den örtlichen Geltungsbereich dieser Berechtigung.

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

Art. 15. Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 16. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 85 Rappen für 100 kg und für den Kilometer bezogen werden.

Art. 17. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht mehr als 16 Rappen und deren niedrigste nicht mehr als 12 Rappen für 100 kg und für den Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. wenigstens 5000 kg) hat gegenüber den Stückgutsendungen Anspruch auf Ermässigung.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 18. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert dürfen für Fr. 1000 für den Kilometer höchstens 8 Rappen erhoben werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, die in Begleitung des Trägers befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind bis zum Gewicht von 15 kg

frachtfrei. Für das Mehrgewicht kann die Taxe der Waren in gewöhnlicher Fracht erhoben werden.

Art. 20. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für die Beförderung von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrat festgesetzt werden.

Art. 21. Für die Beförderung lebender Tiere können Taxen erhoben werden, die nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 80 Rappen für das Stück und für den Kilometer für die höchste und von 10 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 22. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen darf eine Mindesttaxe bis zu der vom Bundesrat festgesetzten Höhe erhoben werden.

Art. 23. Der Gesellschaft wird gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen folgende Zuschläge zugerechnet werden:

für die Strecken Oberwald-Realp (ohne Furkascheiteltunnel) und Andermatt-Sedrun höchstens 50 %;
für den Furkascheiteltunnel höchstens 100 %.

Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, sofern sie mindestens 1 Meter betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern 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. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

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

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

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Wallis, Uri und Graubünden gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Januar 1956 und von da je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritt desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. 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 Zu-

stande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungsfonds- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1956 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1956 und dem 1. Januar 1971 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1971 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und in Berechnung gezogen werden.

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

Art. 31. Haben die Kantone Wallis, Uri und Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es in Art. 30 definiert ist, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend einheitliche Konzession der Furka-Oberalp-Bahn (Brig-Andermatt-Disentis). (Vom 6. Dezember 1926.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1926
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1926
Date	
Data	
Seite	788-796
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 891

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.