

Schweizerisches Bundesblatt.

65. Jahrgang.

8. Oktober 1913.

Band IV.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

461

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Ulrichen nach Airolo.

(Vom 3. Oktober 1913.)

Tit.

Mit Eingabe vom 17. Februar 1913 stellte ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren A. Beyeler, Ingenieur in Bern, und H. H. Peter, Ingenieur in Zürich, ein Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Ulrichen nach Airolo.

In seinem Gesuche weist das Initiativkomitee darauf hin, dass die Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Rhonetal und dem Tessin schon seit langen Jahren den Gegenstand von Studien und Gesuchen um Erteilung einer Konzession gebildet habe. Die Erstellung der Furkabahn habe diesem Projekt einen neuen Anstoss gegeben.

Die Linie werde bei der Station Ulrichen der Furkabahn beginnen, durch das Eginen- und das Bedrettetal führen und in Airolo an die Linie der Bundesbahnen anschliessen. Sie werde die Kantone Tessin und Wallis auf dem kürzesten Wege miteinander verbinden und infolgedessen zur Entwicklung eines bedeutenden Verkehrs zwischen den beiden Kantonen beitragen.

Die Nützlichkeit dieser, die Simplonlinie mit der Gotthardlinie auf dem kürzesten Wege verbindenden Eisenbahn, sei nicht zu bestreiten. Sie werde die lieblichen Gegenden des Tessins und die Alpenlandschaften des Bedretto- und des Rhonetales, sodann Gletsch und den Rhonegletscher, den Furka- und den Grimselpass, sowie das Berner Oberland bedienen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Eisenbahn: 26,800 m, wovon 9200 m Zahnradbahn.
Spurweite: 1 m.

Grösste Steigung: 170 ‰ auf der Zahnstangenstrecke, 60 ‰ auf der Adhäsionsstrecke.

Höhenpunkte: Ulrichen 1350,00, Haltestelle Cruina (höchster Punkt) 2250, Airolo 1144,85 m ü. M.

Kleinster Halbmesser: 80 m für die Zahnstangenstrecke, 100 m für die Adhäsionsstrecke.

Zwischenstationen und Haltestellen: 8.

Güterverkehr: Vorgesehen.

Betriebsart: Elektrizität oder Dampf.

Die klimatischen Verhältnisse der von der Linie durchzogenen Gegenden gestatten nicht, die Linie während des ganzen Jahres zu betreiben. Immerhin soll der Betrieb der Talstrecke (Bedrettotal) soweit möglich auch im Winter aufrechterhalten werden.

Bei der Station Ulrichen der Furkabahn beginnend, werde die Linie mittelst einer horizontal gelegenen Brücke von 30 m Spannweite die Rhone überschreiten, das Eginental bis zu der langen Horizontalstrecke bei der kleinen Haltestelle Gälmern durchziehen und sodann die Haltestelle Nufenen am Eingang des 1800 m langen Tunnels erreichen. Dem Tunnel folge eine horizontale Strecke von 400 m Länge. Ungefähr 3 km weiter werde bei der sogenannten Cantina di Cruina eine Haltestelle (Station Cruina) erstellt werden. Dem Tessin folgend, der auf einer 15 m langen Brücke überschritten werde, ziehe sich die Linie zur Haltestelle oder Station Monigolo-All'Acqua Ospizio hinab, wo die Adhäsionsstrecke beginne. Von da an schlage die Linie, indem sie dem linken Ufer des Tessins folge, die Richtung nach Airolo ein. Im Grunde des Bedrettotales werde die Haltestelle oder Station Bedretto errichtet werden. Zwischen Villa und Ossasco überschreite die Linie mittelst einer Brücke nochmals den Tessin und erreiche dann die Horizontale bei der Haltestelle oder Station Ossasco. Dann folge sie dem rechten Ufer des Tessins, erreiche die Horizontale bei der Haltestelle oder Station Fontana, ziehe sich dann dem

Tessin entlang abwärts und überschreite diesen weiter unten mittelst einer Brücke. Dann steige sie auf seinem linken Ufer bis oberhalb des südlichen Eingangs des Gotthardtunnels und ziehe sich dann wieder abwärts bis zur Station Airolo.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Organisation und Verwaltung	Fr.	300,000
Verzinsung des Baukapitals	"	150,000
Landerwerb	"	600,000
Unterbau	"	3,700,000
Oberbau	"	1,200,000
Hochbauten und Einrichtungen	"	250,000
Telegraph, Signale etc.	"	100,000
Rollmaterial etc.	"	900,000
Mobiliar und Gerätschaften	"	50,000
Unvorhergesehenes	"	750,000

Fr. 8,000,000

oder für den Kilometer ungefähr Fr. 300,000.

Die Regierungen der Kantone Wallis und Tessin haben in ihren Vernehmlassungen erklärt, dass sie gegen das Konzessionsgesuch keine Einwendungen zu erheben hätten. Immerhin sah sich die Regierung des Kantons Wallis zu folgenden Vorbehalten veranlasst:

1. Der Sitz der Gesellschaft ist im Kanton Wallis festzusetzen.
2. Ein Mitglied des Verwaltungsrates soll vom Staatsrat gewählt werden.
3. Die Tarifffrage soll vorbehalten und später erörtert werden.

Anlässlich der vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, die am 6. September 1913 zur Besprechung des vom Eisenbahndepartement ausgearbeiteten Konzessionsentwurfes stattfanden, wurde auf Antrag des Vertreters der Regierung des Kantons Wallis beschlossen, dem in der erwähnten Vernehmlassung aufgestellten Vorbehalte des Grossen Rates des Kantons Wallis zu entsprechen und im Beschlussentwurf, der im Art. 4 als Sitz der Gesellschaft Airolo vorsah, Brig als Gesellschaftssitz zu bezeichnen. Da sich die Regierung des Kantons Tessin an der genannten Konferenz nicht hatte vertreten lassen, mit Schreiben vom 4. September 1913 an das Eisenbahndepartement aber die Annahme des ihr vorgelegten Beschlussentwurfes erklärt hatte, wurde vereinbart, dass ihr die betreffende Änderung des Be-

schlussentwurfes mitgeteilt werden solle und dass, falls die Regierung der Bezeichnung von Brig als Gesellschaftssitz nicht zustimmen würde, die Frage dem Eisenbahndepartement, bezw. dem Bundesrat zur Entscheidung vorzulegen sei. Nun hat die Regierung des Kantons Tessin mit Schreiben vom 11. September 1913 an das Eisenbahndepartement gegen die im Beschlussentwurf vorgenommene Änderung Einspruch erhoben und dringend gewünscht, dass Airolo als Gesellschaftssitz beibehalten werde. Dieses Verlangen erscheint gerechtfertigt, weil der grösste Teil der Linie (ungefähr $\frac{2}{3}$) auf das Gebiet des Kantons Tessin zu liegen kommt, und ausserdem der Betrieb auf der Walliser Strecke im Winter gänzlich eingestellt sein wird, während auf der Talstrecke Airolo-Bedretto im Winter täglich zwei Züge verkehren werden.

Die Frage betreffend die Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrates durch die Regierung des Kantons Wallis wird bei der Statutengenehmigung erledigt werden.

Die Tarifffrage endlich ist schon bei den konferenziellen Verhandlungen besprochen und gelöst worden.

Da wir keine andern Bemerkungen zu machen haben, empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme und benutzen diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Oktober 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn, teilweise Zahnradbahn, von Ulrichen nach Airolo.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, vertreten durch die Herren Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, und H. H. Peter, Ingenieur in Zürich, vom 17. Februar 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 3. Oktober 1913,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, und H. H. Peter, Ingenieur in Zürich, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn teilweise Zahnradbahn, von Ulrichen nach Airolo unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

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

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Airolo.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 48 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 4 $\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Die Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelarbeiten am Sonntag, mit Ausnahme der Arbeiten vor Ort und allfälliger unaufschiebbarer Arbeiten, eingestellt werden.

Sie ist ebenfalls verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum der Kantone Wallis oder Tessin und an deren Regierungen unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. 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. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder 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. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Der regelmässige Betrieb der Linie ist auf die Zeit vom 15. Mai bis 30. September beschränkt. Immerhin werden auf der Talstrecke Airolo-Bedretto auch im Winter in jeder Richtung täglich zwei Züge verkehren, sofern nicht höhere Gewalt entgegensteht.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Mit Bewilligung des Bundesrates kann eine erste Wagenklasse eingeführt werden.

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. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 32 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 20 Rappen
für den Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung einer ersten Wagenklasse wird der Bundesrat die Taxen festsetzen.

Die Taxe der dritten Klasse soll für die Bevölkerung der beteiligten Bezirke ermässigt werden.

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 solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. 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 über 8 Rappen und deren niedrigste nicht über 4 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer betragen soll.

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

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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 für den Kilometer höchstens 4 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für die Beförderung lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 35 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Auf der Strecke Bedretto-Ulrichen ist die Anwendung der in den Art. 15—22 vorgesehenen Taxen auf Grund eines Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen gestattet, der 130 % für den Nufenentunnel und 80 % für den Rest der Strecke nicht übersteigen soll.

Art. 24. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Empfänger 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. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; 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. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

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

Art. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Wallis oder Tessin gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 Aus-

schluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder 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. 32. Hat der Kanton Wallis oder Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. November 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer
Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Ulrichen nach Airolo. (Vom 3. Oktober
1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	461
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1913
Date	
Data	
Seite	311-322
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 137

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.