

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
eine einheitliche Konzession für die Brünigbahn.

(Vom 26. November 1873.)

Tit.!

Nachdem der Große Rath des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 dem Gründungskomite für eine Brünigbahn die Konzession ertheilt hatte für die in drei Sektionen abgetheilte Linie von Thun bis zur Kantonsgrenze auf dem Brünig, beantragten wir Ihnen durch Botschaft vom 24. Juli abhin, dem Konzessionsgesuche jenes Komite mit Bezug auf den zweiten Theil der Brünigbahn, vom Brünig nach Buochs und Luzern, und auf die Fortsetzung derselben von Thun durch den Amtsbezirk Seftigen nach Bern, zu entsprechen. Sie traten jedoch nicht auf das Begehren ein, sondern wiesen durch Beschlüsse vom 20./23. September die Akten an uns zurück mit der Einladung, das Gründungskomite zu veranlassen, für das Gesamtunternehmen der Brünigbahn eine neue, einheitliche Konzession zu erwerben, worauf die bisher erworbenen Theilkonzessionen außer Kraft treten würden.

Auf unsere Einladung hat das Gründungskomite nicht gesäumt, um eine neue, einheitliche Konzession einzukommen.

Es hat sich freilich gezeigt, daß im vollen Umfang dem Postulate der h. Bundesversammlung nicht Erfüllung gegeben werden

kann; denn die Konzession für die in der Eingabe des Gründungskomitees als I. Sektion der Brünigbahn bezeichnete Linie von Därligen über Interlaken nach Bönigen (sogenannte Bödelibahn) befindet sich in den Händen einer vom Brünigkomite verschiedenen Gesellschaft. Und wenn auch letztere nach ihren Statuten verpflichtet ist, unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen die Bödelibahn in das Brünigbahnunternehmen einzuschließen, ferner in hohem Grade wahrscheinlich ist, daß diese Eventualität eintreten werde, endlich das Präsidium beider Körperschaften in ein und derselben Hand vereinigt ist, so sind das Brünigbahnkomite und die Bödelibahngesellschaft zur Zeit doch noch als zwei verschiedene Personen zu betrachten, und es ist klar, daß durch eine dem A zu verleihende Konzession eine in den Händen des B befindliche Konzession nicht gültig abgeändert werden kann.

Wir haben dieses Hinderniß nach Möglichkeit dadurch zu heben gesucht, daß wir den Verwaltungsrath der Bödelibahngesellschaft zu einer Erklärung veranlaßten, wonach auf den Fall der Fortsetzung der Bödelibahn in der einen oder andern Richtung die Bestimmungen der neuen Konzession auch auf die Bödelibahn Anwendung erhalten, und daß wir die neue Konzession für die Brünigbahn und die abgeänderte Konzession für die Bödelibahn in einen Beschlußentwurf zusammenfassen.

Angesichts der §§ 2 und 13 der Statuten der Bödelibahngesellschaft scheint uns indessen nothwendig, daß jene Erklärung des Verwaltungsrathes durch die Generalversammlung ratifizirt und daß daher, sofern die Ratifikation nicht vor Ihrer Schlußnahme stattfindet, nach Art. 29 folgende Bestimmung aufgenommen werde:

„C. Vorstehender Beschluß tritt erst in Kraft, wenn die Generalversammlung der Aktionäre der Bödelibahngesellschaft binnen einer vom Bundesrathe anzusezenden Frist den Beschluß ihres Verwaltungsrathes vom 17. November 1873 ratifizirt haben wird.“

Ob die Bödelibahn und die Brünigbahn in Einer Hand sich vereinigen werden, muß dem Vertragswillen beider Gesellschaften überlassen werden.

Selbstverständlich würde die alte Konzession der Bödelibahn aufrecht bleiben, wenn die neue Konzession vom Gründungskomite nicht angenommen oder wenn keine anschließende Sektion der Brünigbahn gebaut würde.

Nach dieser Klarstellung der Sachlage hinsichtlich der Person des Konzessionärs bleiben als neu zu konzedirend noch vier Sek-

tionen übrig, rücksichtlich deren Beschreibung wir auf unsern angefügten Konzessionsentwurf zu verweisen uns erlauben.

Die Regierung des Kantons Unterwalden ob dem Wald erhob gegen diese Eintheilung in Sektionen Protest, weil sie mit den Intentionen des Bundesbeschlusses vom 20/23. September d. J. im Widerspruch stehe. Bei Anlaß der Konferenz wurde dann aber dieser Protest nur noch insoweit festgehalten, als jene Sektionseintheilung mit der Feststellung erhöhter Taxen in Verbindung stehe.

Da die größte Bedeutung der Sektionseintheilung offenbar in der Bestimmung des Art. 6 a unseres Entwurfes liegt, wonach das Schicksal der Konzession für die eine Sektion von dem Fortbestand der Konzession für die andere Sektion unabhängig sein soll, da die Taxen ohne Rücksicht auf eine im Eingang enthaltene Eintheilung festgestellt werden können, da endlich auch nach der Ansicht der Regierung von Obwalden wenigstens eine Streke (die eigentliche Bergbahn) exceptionell behandelt werden soll, so verweilen wir, die Einsprachen von Obwalden bei Art. 14 u. ff. zu besprechen uns vorbehaltend, nicht länger beim Eingang und den Artikeln 1 und 2, 4—11 unseres Konzessionsentwurfes und machen nur noch aufmerksam, daß die Fristen, innerhalb welcher für den noch zu bauenden Theil der Bodelibahn die technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen und die Arbeiten zu vollenden sind, im Bundesbeschuß vom 15. September d. J. enthalten sind.

Zu Art. 3 wünscht die Regierung von Obwalden, daß für das Obwaldnergebiet Sarnen als Domizil bezeichnet werde.

In den der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen im letzten September ertheilten Konzessionen wurden allerdings Domizile für alle Kantonsgebiete schon in der Konzession bezeichnet, deswegen, weil der Sitz der Gesellschaft nicht in einem von der betreffenden Konzession berührten Kantone liegt. Dieser Fall ist hier nicht vorhanden, und Art. 8 des Eisenbahngesetzes sichert dem Kanton Unterwalden ob dem Wald in unzweideutiger Weise das von ihm beanspruchte Recht, die Gesellschaft zur Verzeigung eines Domizils anzuhalten.

Bei Art. 12 hat das Gründungskomite folgenden Schluß des ersten Lemma beantragt: „Ueber kürzere Unterbrechungen des Betriebes über den Brünig bei außerordentlichem Schneefalle wird jeweilige Verständigung mit dem Bundesrathe vorbehalten.“

Mit der Regierung von Obwalden finden wir diesen Zusatz überflüssig, weil selbstverständlich.

Art. 14 und 15 bilden einen Gegenstand der Controverse.

Die Petenten wollen auf der Bergbahn (Diechtersmatt bis Meiringen) nur Wagen erster und zweiter Klasse führen und auf der ganzen Sektion I. (von Brienz resp. Interlaken bis nach Stanzstad resp. Alpnach-Stad) erhöhte Taxen beziehen, nämlich:

20 Rappen für die erste Wagenklasse,

15 " " " zweite "

6 " " " dritte "

soweit letztere überhaupt mitzuführen ist; sie wünschen ferner auf der ganzen zweiten Sektion 5 Rp. für 50 Kilogramm Reisendengepäck zu beziehen.

Die Regierung des Kts. Unterwalden ob dem Wald dagegen verlangt, daß auch über den Brünig Billets dritter Klasse ausgegeben werden, und daß entweder eine Supertaxe auf die 1. und 2. Wagenklasse auf der ganzen Ausdehnung der Brünigbahn erhoben, für die 3. Klasse aber die Normaltaxe (5 Rp.) gewährt, oder eher, daß die ganze Thalbahn normal gehalten werde (10, 7 und 5 Rp. für die Personen und 2½ Rp. für das Gepäck), und daß eine Erhöhung der Taxen nur für die Bergbahn (Diechtersmatt bis Meiringen) Platz greife, und zwar so, daß die beantragte Taxe für die 2. Wagenklasse reduziert und diejenige für die 3. Wagenklasse möglichst mit der Normaltaxe in Uebereinstimmung gebracht werde.

Diese Begehren werden im Wesentlichen damit begründet, daß die Bahn von Stanzstad bis Diechtersmatt durchaus eine gewöhnliche Thalbahn, und daß auch die Bahn über den Brünig keineswegs eine Touristen-, sondern eine Verkehrsbahn sei. Obwalden mit seiner 28 Kilometer langen Bahnstrecke müßte beinahe allein die Last der Bergbahn tragen, während es durch die Bahn, namentlich wenn durch zu hohe Taxen die Benutzung derselben geschmälert werde, wenig gewinne und große Einnahmen verliere; dieselbe liege hauptsächlich im Interesse der Fremdenindustrie des berner Oberlandes, und doch treffe die Taxerhöhung den Kanton Bern nicht in dem Umfang wie den Kanton Obwalden (bloß 18 Kilometer weit). Wenn eine Erhöhung nöthig sei, um das Unternehmen finanziell zu sichern, so möge man die ganze Linie in Mitleidenschaft ziehen, nicht die für den Lokalverkehr so wichtige unterwaldner Strecke allein oder vorzugsweise.

Was die Frage betrifft, ob auch auf der Bergbahn Wagen dritter Klasse zu führen seien, so hat die Regierung von Obwalden schließlich selbst, in richtiger Würdigung des Charakters der Bahn, die dahin gehende Forderung mit weniger Nachdruck festgehalten.

In eigenthümlicher Lage befindet sich nur die Gemeinde Lungern, welche durch einen Abhang mit 50 ‰ Steigung von dem übrigen

Unterwaldnerland abgeschnitten ist. Es wäre in der That hart, wenn man die ca. 1600 Einwohner von Lungern in ihrem Verkehr mit den weiter unten liegenden, in politischer und socialer Beziehung enger mit ihnen verbundenen Gemeinden, und letztere in ihrem Verkehr mit Lungern in die Lage setzen wollte, entweder für die 8 Kilometer nach resp. von Diechtersmatt 120 Rp. zu bezahlen, oder die Bahn gar nicht zu benutzen. Wir schlagen daher vor, die Koncessionäre zu verpflichten, im Lokalverkehr zwischen Lungern und Stanzstad oder einer dazwischen liegenden Station Billets dritter Klasse auszugeben, mögen sie alsdann wirklich Wagen dritter Klasse mitführen oder, wie sie jetzt glauben, die Passagiere dritter Klasse in Wagen zweiter Klasse spediren, weil sie die Züge in Diechtersmatt rangiren müssen. Im Transitverkehr über Lungern einer- und Stanzstad anderseits hinaus bliebe der Gesellschaft vorbehalten, die Taxe dritter Klasse auszuschließen.

Was dagegen die Route über den Brünigpaß betrifft, so hat sie weniger für den Lokal- als für den Touristenverkehr Bedeutung. Ein nothwendiger und täglicher Verkehr von einiger Bedeutung findet hier nicht in der Weise statt, wie zwischen Lungern und den andern Theilen des Kantons Unterwalden. Wer die 12 Kilometer von Lungern bis Meiringen im Wagen zurücklegen will, fährt mit der Brünigbahn um 180 Rp. immerhin noch wohlfeiler, als bisher um 3 Fr. resp. 3 Fr. 45 Rp. mit der Post oder mit Privatfuhrwerk.

Die Verpflichtung, Personen auch über den Berg mit dem Taxansatz 3. Klasse zu transportiren, würde die finanziellen und theilweise auch technischen Grundlagen des Unternehmens tief erschüttern.

Hinsichtlich der von der Gesellschaft beantragten Taxerhöhung für die I. Sektion (Stanzstad resp. Alpnachstad bis Brienz resp. Interlaken) ist in erster Linie zu konstatiren, daß die Regierungen des dabei mit einer Streke von 4 Kilometern theiligten Kts. Unterwalden nid dem Wald und des Kts. Bern, über dessen Gebiet sich die erste Sektion in einer Länge von 19 resp. (wenn die Bahn bis Interlaken gebaut wird) von mindestens 37 Kilometern erstreckt, gegen die Erhöhung keine Einwendung erheben. Auch der Kanton Luzern, der zwar von der Erhöhung nicht unmittelbar betroffen wird, stellt sich derselben nicht feindselig entgegen.

In zweiter Linie ist zu beachten, daß die Petenten in glaubwürdiger Weise deduziren, bei geringeren Taxansätzen das Unternehmen nicht ausführen, das über die gehofften Subventionen hinaus nöthige Kapital nicht finden zu können. Mit den beantragten Taxen wird die Rendite des Unternehmens auf 3,8 bis 4,4 % berechnet,

eine dreimal größere Frequenz des Brünigpasses vorausgesetzt, als sie im Jahr 1872 sich herausstellte. Die Regierung von Obwalden entgegnet nun zwar, daß in diesem Falle eine Supertaxe auf die ganze Brünigbahn gelegt werden möge. Auf der Streke Bern-Thun ist dies aber wegen der Konkurrenz der schweizerischen Zentralbahn, auf den andern Strecken wegen der Konkurrenz der Dampfschiffe nicht möglich. Die Verlegung auf die Streke Brienz-Stanzstad rechtfertigt sich sodann noch besonders durch den Umstand, daß die beiden vom Brünigpaß auslaufenden Thäler ohne die Ueberschienen des Brünigpasses zu keiner Eisenbahn zu gelangen hoffen können, während die übrigen Strecken entweder bereits Eisenbahn- und Dampfbootverbindungen besitzen, oder von der projektirten Jura-Gotthardbahn berührt werden. Insofern kann die Linie Interlaken-Stanzstad allerdings als eine Einheit betrachtet und behandelt werden. Wir verweisen in dieser Hinsicht auf unsere Botschaft vom 11. September 1873, betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnen mit größeren Steigungen.

Daß die außerordentlich gesteigerten Bau- und Unterhaltungskosten, bei welchen letztern die Abnutzung der Schienen, Bandagen, Bremsen etc. in Betracht kommt, und der schwierige Betrieb eine Steigerung der Taxen nöthig machen, gibt auch die Regierung von Obwalden grundsätzlich zu. Nachdem die Zugkraft dreifach verstärkt werden muß, um eine auf der Thalbahn beförderte Last bei 50 ‰ Steigung zu transportiren, und auch dieses Resultat sich nur durch Anwendung eines besondern Wagensystems erzielen läßt, so kann die Nothwendigkeit der Taxerhöhung grundsätzlich nicht in Abrede gestellt werden. Der Streit dreht sich nur um die Art der Verlegung und um das Maß der Erhöhung.

Unsern obigen Erörterungen fügen wir in dieser Beziehung bei, daß in der vom Kanton Bern, am 28. Dezember 1870 ertheilten Konzession allerdings nur 18, 8. und 5 Rp. als Maximaltaxe für die 1., 2. und 3. Wagenklasse festgesetzt, jedoch bestimmt ist, daß, wenn der Reinertrag des Unternehmens nicht 5 ‰ erreicht, die Gesellschaft berechtigt sei, die Ansätze um 30 ‰ zu erhöhen. In diesem Falle würden sich die Taxen auf 23,4 für die erste, 10,4 für die zweite und 6,5 Rp. für die dritte Wagenklasse stellen. Da die alte Konzession eine Bahn von 65 Kilometern Länge umfaßt, so dürfte die Gesellschaft mit der neuen (52 resp. 68 Kilometer mit einer erhöhten Taxe belegenden) Konzession sich kaum besser stellen, als auf Grund der alten in Verbindung mit einer für die Linie Diechtersmatt-Stanzstad nach den Normaltaxen zu ertheilenden neuen Konzession, und jedenfalls erscheint die am meisten angefochtene Taxe von 6 Rp. für die 3. Klasse nicht als übertrieben.

Auf der Gotthardbahn mit einem gesicherten Transitverkehr und mit Maximalsteigungen von bloß 25 ‰ dürfen die Normaltaxen schon von 15 ‰ Steigung an um 50 ‰ erhöht werden, also (abgerundet) in erster Klasse auf 15, in zweiter auf 10,5, in dritter auf 7,5 Rp. per Kilometer.

Wegen besonderer Betriebsverhältnisse sind folgende Bahnen zum Bezuge folgender Taxen berechtigt:

	Per Kilometer in		
	I.	II.	III. Kl.
Jura Industriel	15	10,8	8,4 Rp.
Franco-Suisse	11	8,5	6,5 „
Lausanne - Freiburg - Bernergrenze auf Freiburger Gebiet (bis die Bahn 4 ‰ rentirt)	11,5	8,3	6,2 „
Bulle-Romont	12	8	6 „
Bödelibahn (so lange sie isolirt bleibt)	19	9	— „
resp., wenn sie nicht 5 ‰ abwirft	24,7	11,7	— „

Für die Touristenbahnen im berner Oberland, mit welchen sich allerdings die Brünigbahn nicht durchweg in Parallele bringen läßt, wurden auf der Abtheilung Thalbahnen, wovon die Strecke Bönigen-Lauterbrunnen eine Maximalsteigung von 42 ‰, die Linie Zweilütschinen-Grindelwald mit Ausnahme einer kurzen Strecke (für welche Seilbetrieb vorgesehen ist) eine Maximalsteigung von 50 ‰ aufweist, folgende Taxen bewilligt:

I. Klasse 25 Rp., II. Klasse 15 Rp.

Eine Vergleichung mit den Posttaxen ergibt folgendes Resultat für den Sommerdienst:

Post.	Coupé.	Intérieur.
Alpnach-Stad-Sarnen	1. 80	1. 50
Sarnen-Lungern	3. 90	3. 35
Lungern-Meiringen	3. 45	3. —
Meiringen-Brienz	2. 75	2. 25
Brünigbahn.	I.	II.
Alpnach-Stad-Sarnen	1. 60	1. 20 —. 50
Sarnen-Lungern	3. 20	2. 40 1. —
Lungern-Meiringen	2. 40	1. 80 —
Meiringen-Brienz	2. 40	1. 80 —. 75

Oder kilometrisch berechnet bezieht die Post auf Alpenpässen für einen Plaz im Coupé 24, im Intérieur 21, auf gewöhnlichen Routen 17 und 14 Rp.

Indem wir Ihnen sonach vorschlagen, dem Begehren des Gründungskomite betreffend die Taxerhöhung auf der I. Sektion zu entsprechen, verkennen wir nicht, daß wir uns nicht in Uebereinstimmung zu befinden scheinen mit den Anschauungen, welche im Berichte der ständeräthlichen Eisenbahnkommission vom 19. September ihren Ausdruck gefunden haben. Allein durch das neue Gesuch hat sich die Sachlage wesentlich verändert. Die Taxe für die 3. Wagenklasse ist auf 6 Rp. herabgesetzt; auf die eventuelle Supertaxe für die Streke Interlaken-Thun wollen die Petenten auf den Fall der Ertheilung einer annehmbaren neuen Konzession verzichten, und die Supertaxe ist auf beiden Seiten des Passes, soweit die natürlichen Verhältnisse es zulassen, gleichmäßig verlegt. (32 Kil. auf unterwaldner, 37 auf berner Seite, darunter dort 12 Kil., hier 7 Kil. eigentliche Bergbahn.)

Was das Maß der Taxerhöhung betrifft, so beziehen wir uns namentlich auf die Berechnungen, welche in unserer Botschaft vom 11. September, betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen, aufgestellt sind.

Die auf den weitem Inhalt der Konzession bezüglichen Begehren der Petenten sind nicht bestritten, und auch wir finden uns nicht veranlaßt, Abweichungen vorzuschlagen. Wir heben lediglich hervor, daß für die eigentliche Bergbahn (Diechtersmatt bis Meiringen) die Maximaltaxen für Vieh um 50 und diejenigen für Waaren um 100 % über die normalen erhöht sind.

Wir beantragen Ihnen Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes und versichern Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 26. November 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

eine einheitliche Konzession für die Brünigbahn (von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen über Thun, Därligen, Interlaken, [resp. Bönigen], Brienz, Meiringen, den Brünig, Sarnen Stansstad [resp. Alpnach-Stad] nach Buochs und Luzern).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Gründungskomite der Brünigbahn, d. d. 15. Oktober 1873;
- 2) eines Beschlusses des Verwaltungsrathes der Bodelibahngesellschaft, vom 17. November 1873;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. November 1873,

beschließt:

A. Dem Gründungskomite für eine Brünigbahn, repräsentirt durch dessen Präsidenten, Herrn Nationalrath F. Seiler in Interlaken, wird unter Aufhebung der vom Kanton Bern am 28. Dezember 1870 erteilten und am 11. Juli 1871 vom Bunde genehmigten Konzession die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, bestehend aus den nachfolgenden vier Sektionen:

- I. Sektion: von Interlaken entweder über das rechte oder über das linke Ufer des Brienzersees, über Meiringen, den Brünig und Sarnen nach Stansstad, mit fakultativer Abzweigung nach Alpnach-Stad, oder aber nach Wahl des Konzessionärs nur von Brienz an, über Meiringen etc. nach Stansstad, resp. Alpnach-Stad;

II. Sektion: von Stansstad einerseits nach Luzern und andererseits über Stans nach Buochs;

III. Sektion: von Därligen nach Thun;

IV. Sektion: von Thun durch den Amtsbezirk Seftigen nach Bern, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

B. Mit dem Zeitpunkt, wo eine die Bödelibahn (Därligen-Interlaken, resp. Bönigen) gegen Brienz oder Thun fortsetzende Sektion der Brünigbahn dem Verkehr übergeben wird, tritt für die Bödelibahn die vom Kanton Bern unterm 28. Dezember 1870 ertheilte und am 11. Juli 1871 vom Bunde genehmigte Konzession sammt Litt. d und e des Bundesbeschlusses vom 1. August und 15. September 1873 außer Kraft und wird durch die in nachfolgenden Art. 1—4, 7—28 enthaltenen Bestimmungen ersetzt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1874 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Interlaken oder Bern.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 20 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe für die in Disp. A bezeichneten Sektionen die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Binnen weitem drei Monaten, von der Genehmigung dieser Ausweise an, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen einer Frist von 30 Monaten, vom Anfang der Arbeiten an gerechnet, sind die in Disp. A bezeichneten Sektionen zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6^a. Das Versäumen der vorerwähnten Fristen für die eine oder andere der konzedirten Sektionen hat den Verlust der Konzession nur für die betreffende Sektion, nicht aber für die übrigen, zur Folge.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

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 und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Auf der Bahn von Diechtersmatt über den Brünig nach Meiringen (Bergbahn) kann indeß der Betrieb in der Zeit vom 1. November bis 30. April auf einen täglichen Zug in jeder Richtung beschränkt werden.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern auf der Thal- und 15 Kilometern auf der Bergbahn in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung auf der Thalbahn Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen

aufstellen; auf der Bergbahn kann sie sich auf Personenwagen erster und zweiter Klasse beschränken, in der Meinung jedoch, dass im Lokalverkehr von Stansstad oder einer auf Unterwaldner Seite oberhalb liegenden Station Billets dritter Klasse bis nach Lungern und vice versa auszugeben sind. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Auf der Sektion I (Brienz, resp. Interlaken-Stansstad, resp. Alpnach-Stad) dürfen die Taxen auf folgende Ansätze erhöht werden:

- in der ersten Wagenklasse 20 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen 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 5 Rappen auf der Sektion I und 2½ Rappen auf den übrigen Linien per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusezen, 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 weitem Rabatt bewilligen.

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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement 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 Stük und per Kilometer:

- Für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Auf der Bergbahn (von Diechtersmatt bis Meiringen) dürfen die Taxen in folgender Weise erhöht werden:

Per Stük und per Kilometer für:

- Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.;
- Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;
- Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon auf der Bergbahn (Diechtersmatt-Meiringen) die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen, auf den übrigen Linien die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $\frac{5}{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen 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 Ansazes 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, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 niedrigeren 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 Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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 Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen 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 acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daherges Project sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der theilhaftigen Kantone, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 Zubehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den Kantonen Bern, Unterwalden ob und nid dem Wald und Luzern 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.
- Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 gesamten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 28. Haben die Kantone Bern, Unterwalden ob und nid dem Wald und Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die obgenannten Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

C. Vorstehender Beschluß tritt erst in Kraft, wenn die Generalversammlung der Aktionäre der Bodelibahngesellschaft binnen einer vom Bundesrathe anzusezenden Frist den Beschluß ihres Verwaltungsrathes vom 17. November 1873 ratifizirt haben wird.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Bödelibahn.

(Vom 28. November 1873.)

Tit.!

Nachdem Sie durch Beschluß vom 15. September d. J. der Bödelibahngesellschaft eine Frist von drei Monaten angesetzt haben, um bezüglich der noch nicht gebauten Streke Interlaken-Zollbrücke-Bönigen die im Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen, und eine weitere Frist von sechs Monaten, von der Genehmigung dieser Ausweise an gerechnet, um jene Streke und damit die erste Sektion der Brünigbahn gänzlich zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Nun gelangt der Verwaltungsrath der Bödelibahn mit dem Gesuche an Sie, die erste Frist bis zum 24. Juli 1874 und die zweite bis zum 1. April 1875 zu erstrecken.

Es werden kiefür folgende Gründe geltend gemacht:

1) Erst im September (statt nach Voraussetzung schon im Juli) sei die erste Sektion der Brünigbahn ausdrücklich bis nach Bönigen ausgedehnt und ein dieser Verlängerung entsprechender Tarif bewilligt worden.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend eine einheitliche Konzession für die Brünigbahn. (Vom 26. November 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1873
Date	
Data	
Seite	460-477
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 976

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.