

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. III. Nr. 48. 2. Dezember 1871.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einkaufsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerlei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte).

(Vom 18. November 1871.)

Tit. I

Mit Zuschrift vom 9. d. d. übermittelte die Regierung des Kantons Bern die vom Großen Rathe unterm 4. gl. Mts. den Herren Ab. Naeff, Ingenieur in St. Gallen und Mitinteressenten erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte); und ersuchte um Auswirkung der Bundesgenehmigung für dieselbe.

Die fragliche Eisenbahn soll nach dem gleichen System gebaut und betrieben werden, welches bei der Nigibahn Wignau-Nigistaffel zum ersten Male zur Anwendung gekommen ist. Demgemäß ist denn auch die vorliegende Konzession, mit alleiniger Ausnahme mehrerer durch die abweichenden besondern Verhältnisse dieses neuen Bergbahnunternehmens bedingten Modifikationen untergeordneter Bedeutung, genau der für die Nigibahn bestehenden, durch Bundesbeschluß vom 24. Heumonats 1869 genehmigten Konzession nachgebildet.

Bei dieser Sachlage glauben wir, um überflüssige Wiederholungen zu vermeiden, uns einer eingehenden Berichterstattung enthalten und Ihnen, hinsichtlich der nähern Erörterung dieser Konzessionsvorlage auf

unsere Botschaft vom 9. Juli 1869 betreffend die Konzession Bignau-Nigistaffel verweisend*), den nachfolgenden, in den allgemeinen Bestimmungen ganz mit der Genehmigung letzterer Konzession (Bundesbeschuß vom 24. Juli 1869) übereinstimmenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen zu können.

— Bern, den 18. November 1871.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

(Entwurf)

Bundesbeschuß

betreffend

die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte).

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer durch den Großen Rath des Kantons Bern den Herren Ad. Naeff, Ingenieur in St. Gallen, Olivier Fscholke, Ingenieur in Aarau, und N. Niggenbach, Vorsteher der Maschinenwerkstätte in Olten; J. Stämpfli, Bankpräsident in Bern, G. C. Bürki, Präsident des gemeinnützigen Vereins in Interlaken, J. Strübin,

*) Da die oberwähnte Botschaft seinerzeit nicht gedruckt worden ist, so wird sie hienach (Seite 984) gegeben.

Präsident der Kurshausgesellschaft in Interlaken, N. Kaufmann-Neufkirch, Banquier in Basel, und C. Stähelin-Bucknor, Banquier in Basel, für sich oder zuhanden einer nach den Gesetzen des Kantons Bern zu bildenden Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte) erteilten Konzeption vom 4. November 1871;

eines Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 18. November 1871;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

b e s c h l i e ß t :

Es wird der Konzeption, mit Ausnahme der Artikel 26 und 36, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung erteilt:

Art. 1. Die durch Artikel 8, Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852 den schweizerischen Eisenbahnen zu Gunsten der Postverwaltung auferlegten Leistungen werden hiemit vorbehalten; hingegen wird die Postverwaltung von der im Absatz 2 des nämlichen Gesetzartikels vorgesehenen Berechtigung zur Errichtung fahrender Postbüreaux auf dieser Strecke keinen Gebrauch machen.

In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Die Bestimmungen des gleichen Bundesgesetzes, Art. 5 und 9, betreffend die Verhältnisse der Bahnunternehmung zur Telegraphenverwaltung, werden hiemit vorbehalten, jedoch sind die bezüglichlichen Verpflichtungen der Bahngesellschaft nur während der Dauer des Bahnbetriebes überbunden.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke

an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22¹/₂fache Werth dieses Reinertrages, und im 90. Jahre dessen 20facher Werth zu bezahlen; immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagkapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reserwefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von zwölf Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten dieser Eisenbahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

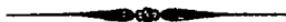
Art. 4. Bezüglich der Zollvergünstigungen für das zum Bau und Betrieb der Bahn nothwendige Material findet der Bundesbeschluß vom 9. Juni 1864 (VIII, 94) Anwendung.

Der Bundesrath ist ermächtigt, die Zollvergünstigung auch für die zur Anlage der Bahn erforderliche Bahnstange eintreten zu lassen.

Art. 5. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung, namentlich das Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 30 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Dagegen ist die Verordnung des Bundesrathes vom 9. August 1854 über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen (IV, 327) für die vorliegende Bahnunternehmung nur in so weit verbindlich, als dies mit dem anzuwendenden Baupysteme vereinbar ist.

Art. 7. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



B o t t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für eine Eisenbahn Wignau-Rigistaffel,
Luzerner Kantonsgrenze.

(Vom 9. Juli 1869.)

Tit.!

Der Große Rath des Kantons Luzern hat unterm 9. Juni d. J. den Herren Ad. Käff, Ingenieur in St. Gallen, Olivier Bschoffe, Ingenieur in Aarau, und N. Riggerbach, Vorsteher der Maschinenwerkstätte in Olten, für sich oder zuhanden einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Seeufer in Wignau nach Kaltbad und bis an die Kantonsgrenze gegen Rigi-Staffel eine Konzession ertheilt, welche von der dortigen Regierung unterm 24. Juni behufs Einholung der Bundesgenehmigung eingeschickt worden ist.

Diese Konzession unterscheidet sich von den gewöhnlichen Eisenbahnkonzessionen in mehrfacher Beziehung.

Zunächst in Betreff des bei der Anlage der Bahn und dem Bau der Lokomotiven anzuwendenden Systems.

Die Fahrbahn wird durch zwei Schienenstränge von Hoch- oder Flachschienen gebildet, auf welchen die Tragräder der Lokomotive und Wagen laufen, ferner durch eine in der Mitte der Fahrbahn liegende Zahnstange, in welcher die gezahnten Triebräder der Lokomotive behufs Fortbewegung der Last eingreifen.

Die Lokomotiven sind dem Zahnstangensystem entsprechend konstruirt, ebenso die Gepätk- und Personenwagen.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn (Scheinige Platte). (Vom 18. November 1871.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1871
Date	
Data	
Seite	979-984
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 090

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.