

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden.

(Vom 22. März 1907.)

Tit.

Ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, Krähenbühl, Direktionsadjunkt dieser Bahn, in Montreux, und Wälti, Grossrat in Zweisimmen, unterbreitete uns zu Ihren Händen unterm 6. August 1906 das Gesuch, es möchte ihm die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, das Zustandekommen der Lötschbergbahn und der Zweisimmen-Lenk-Bahn lasse ganz natürlich erscheinen, dass die beiden Punkte Lenk, der aufstrebende Badeort, und Frutigen, die Station der grossen Zufahrtslinie zum Simplon, durch eine Bahn über den heute schon so wichtigen Kurort Adelboden miteinander verbunden werden. Der rasch sich entwickelnde Verkehr der kürzlich eröffneten Touristenbahn Montreux-Zweisimmen werde das Seine ebenfalls dazu beitragen, um diese neue Linie zu alimentieren, die schon infolge der prächtigen Aussicht auf die Gletschermassive eines grossen Teiles der Berner Alpen sicherlich gut besucht werde. Sie biete für die Touristen Gelegenheit zu einer Fahrt, die, durch die Lieblichkeit der Voralpenregion verbunden mit dem Grossartigen der Hochgebirgswelt, ein Bild von seltener Harmonie und Schönheit darstelle. Die Fahrzeuge der Montreux-Berner Oberland-Bahn könnten von Montreux direkt bis Adelboden durchlaufen,

ohne dass für den Reisenden ein Wagenwechsel notwendig würde, und als Güterwagen könnten ebenfalls diejenigen der M. O. B. benützt werden. Eine Konzession sei bereits erteilt für eine Bahn von Frutigen nach Adelboden, so dass noch das Teilstück Lenk-Adelboden fehlen würde.

Gemäss dem technischen Berichte hat die projektierte Bahn ihren Ausgangspunkt im Bahnhof Lenk der M. O. B. auf 1080 m. über Meer. Die Linie läuft von hier in gleicher Richtung wie die Zweisimmen-Lenk-Bahn, d. h. in südöstlicher Richtung, indem sie sich sofort nach Verlassen des Dorfes Lenk, stets mit 6 % ansteigend, den Bergabhang hinaufzieht. Bei km. 1,7 tritt sie zur Vermeidung des Rutschgebietes des Metschwaldgrabens in einen Kehrtunnel ein, den sie bei km. 2,100 verlässt, um, parallel dem ersten Teilstück zurücklaufend, bei km. 3,575 die Ausweich- und Haltestelle Brand (1280 m. ü. M.) zu erreichen, nachdem sie den Weg nach dem Hahnenmoospass überschritten hat. Immer in gleicher Richtung ansteigend, erreicht die Linie (km. 5) einen neuen 250 m. langen Kehrtunnel, überschreitet bei km. 6,8 eine kleine Talmulde und kehrt zurück gegen Brandegg, wo die Passstrasse wieder überschritten wird. Das Terrain benötigt kurz vor der bei km. 9,925 auf 1653 m. über Meer gelegenen Station Bühlberg, einen dritten Kehrtunnel von einer Länge von 550 m. Bei km. 10 wird der Passweg wieder gekreuzt. Unter zahlreichen Kurven schlängelt sich die Linie zur Passhöhe hinauf, wozu noch zwei Tunnels von km. 11,4—11,75 und km. 13,70—14,10 nötig werden.

Auf dem Kulminationspunkt (1935 m. ü. M.) liegt bei km. 15,075 die Station Hahnenmoos. Von hier fällt die Linie in nordöstlicher Richtung ab, biegt bei km. 19 nach Westen um, überschreitet bei km. 20,5, 20,70 und 20,8 die Hauptzuflüsse des Altenbaches, wendet sich wieder in östlicher Richtung, um bei km. 22,875 die Station Stiegelschwand zu bedienen (1475 m. ü. M.). Das Tracé erreicht endlich nach Passierung einer Galerie gegen Steinschlag bei den Geröllhalden bei km. 23,500—23,700 oberhalb dem Geilsbach die Endstation Adelboden (km. 25; 1354 m. ü. M.). Die Bahn befindet sich auf ihrer ganzen Länge auf Gebiet des Kantons Bern.

Die Anzahl der Ausweichstellen beträgt vier ausser denjenigen der beiden Stationen Lenk und Adelboden. Die mittlere Distanz der Ausweichstationen beläuft sich auf 5 km.

Die Linie soll als Schmalspurbahn von 1 m. Spurweite ausgeführt werden. Diese Spurweite erlaubt die Anwendung von Minimalradien von 70 m. ohne Schwierigkeit, sowie die Anwendung von verhältnismässig grossen Steigungen ohne zu grosse

Einschränkung der Leistungsfähigkeit. In Anbetracht der Tatsache, dass hier nur Sommerbetrieb ist, und der verhältnismässig grossen Höhe, welche überwunden werden muss und welche der Linie den Charakter einer Vergnügungsbahn verleiht, werden Steigungen von im Maximum 6 % vorgesehen, und zwar mit reinem Adhäsionsbetrieb.

Als Rollmaterialtypen werden vorgesehen Automobilwagen mit Drehgestellen, 2- und 4achsige Personenanhangewagen, 2- und 4achsige Güterwagen; sämtliche Fahrzeuge sind mit der kontinuierlichen und automatischen Hardybremse versehen.

Die elektrische Kraft soll der Hochspannungsleitung der M. O. B. entnommen und in zwei Unterstationen umtransformiert werden. Man wird wahrscheinlich gleiche Stromart und Spannung wie die der M. O. B. wählen, vorausgesetzt, dass diese Gesellschaft die Linie betreiben wird.

Der Kostenvoranschlag weist folgende Hauptposten auf:

I. Vorprojekt, Konzession und Verwaltungskosten	Fr.	200,000
II. Kapitalzinsen und Geldbeschaffungskosten	"	230,000
III. Expropriationen	"	125,000
IV. Bahnanlage und feste Einrichtungen	"	1,435,000
V. Hochbauten	"	480,000
VI. Oberbau	"	570,000
VII. Kontakt- und Speiseleitung	"	350,000
VIII. Rollmaterial	"	500,000
IX. Mobiliar und Gerätschaften	"	30,000
X. Unvorhergesehenes	"	80,000
Total	Fr.	4,000,000
oder per km.	"	160,000

Die jährlichen Betriebseinnahmen werden veranschlagt auf	Fr.	342,000
die Betriebsausgaben auf	"	160,000

Einnahmenüberschuss	Fr.	182,000
Nach Abzug einer Einlage in den Erneuerungsfonds von	"	12,000
verbleibt ein Aktivüberschuss von	"	170,000
was einer Verzinsung des Baukapitals von 4,25 % entsprechen würde. Falls der Betrieb durch die M. O. B. geführt werde, so würde sich dieses Resultat noch günstiger gestalten, indem dann die Betriebskosten noch mehr reduziert werden könnten.		

In seiner Vernehmlassung vom 12. Januar 1907 befürwortete der Regierungsrat des Kantons Bern die Erteilung der Konzession. Dabei empfiehlt er die Vermehrung der Haltestellen, sowie in Anbetracht der Gesteinverhältnisse etwelche Tracevarianten. Die Erledigung dieser Begehren wird im Plangenehmigungsverfahren stattfinden. Ein weiteres, auf Anregung des Gemeinderates Adelsboden gestelltes Gesuch geht dahin, es möchten der einheimischen Bevölkerung in Bezug auf Personen- und Güterverkehr Fahrpreiseremässigungen eingeräumt werden. Hierüber werden wir uns später noch aussprechen. Ein letztes, vom Regierungsrat unterstütztes Gesuch der Gemeinde Lenk geht dahin, es sollte diese Gemeinde berechtigt sein, die Konzession jederzeit zum Selbstkostenpreis zu übernehmen. Auf dieses Gesuch trat unser Eisenbahndepartement nicht ein, weil dasselbe der beständigen Praxis widerspricht. Die kantonale Regierung hielt das Gesuch dann auch nicht aufrecht.

Die reglementarische Konferenz fand am 7. Februar 1907 in Bern statt. Der Konzessionsentwurf, welcher mitfolgt, fand die allgemeine Zustimmung bis auf folgende Punkte:

1. Art. 15. Einschaltung der Klausel von Fahrpreiseremässigungen für die einheimische Bevölkerung. Nach Anhörung der Ausführungen der Vertreter des Eisenbahndepartements liess der Vertreter der Kantonsregierung diese Klausel für den Güterverkehr fallen, er hielt sie aber aufrecht für den Personenverkehr. Die Konzessionsbewerber verhielten sich neutral und erklärten, den Entscheid der Bundesbehörde annehmen zu wollen. Mit unserem Eisenbahndepartement halten wir dafür, die Taxbegünstigungsklausel sollte nicht aufgenommen werden. In 3 Fällen hat zwar die Bundesversammlung in der Herbst- und Wintersaison 1906 die betreffende Klausel beigefügt, nämlich bei Stalden-Saas-Fee, Martigny-Orsières und Siders-Zinal-Zermatt (E. A. S. XXII, 332, 441 und 416). Diese Fälle können aber immer noch als Ausnahmen von der bestehenden Praxis gelten, die auch dem Art. 35, Ziffer 3, des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entspricht. Diese Ziffer schreibt vor, dass die Taxen überall und für jedermann gleichmässig berechnet werden sollen. Die Bundesversammlung hat auch dieser Vorschrift Nachachtung verschafft in den Konzessionen Vouvry-le Cormat (E. A. S. XVIII, 189) Linthal-Braunwald (E. A. S. XXI, 62), Gunten-Sigriswil (E. A. S. XXI, 171), Grindelwald Dorf-untere Station der Drahtseilbahn zum Eismeer (E. A. S. XXI, 200), Matt-Bürgenberg (E. A. S. XXII, 225), wo von seiten der Interessierten auf diese Fahrpreiseremässigung für die einheimische Bevölkerung gedrungen wurde.

Aber auch abgesehen von der Rechtsfrage, ist die Aufnahme der Begünstigungsklausel ganz inopportun. Diese Fahrpreiserlässigungen, wo sie bestehen, sind in der Tat gar nicht unbemerkt geblieben. Die ausländische Presse, besonders diejenige, die ein Interesse hat, die Reisenden von der Schweiz abzulenken, hat diese Begünstigung der einheimischen Bevölkerung stark kritisiert, und die Schweiz wiederholt als Fremdenausbeutungsland bezeichnet. Die Tatsache, dass die Ermässigung nur der Lokalbevölkerung und nicht der gesamten Landesbevölkerung zu gute kommt, wurde natürlich verschwiegen.

Aus diesen Gründen möchten wir Ihnen des dringendsten empfehlen, anlässlich dieses Falles prinzipiell festzustellen, dass die Klausel der Fahrpreiserlässigung für die einheimische Bevölkerung in die Eisenbahnkonzessionen nicht mehr aufgenommen werden solle. Vielmehr ist darauf hinzuwirken, dass die Taxen im allgemeinen etwas niedrig gehalten werden, damit sie auch von den Einheimischen ohne Mühe bezahlt werden können.

2. Art. 17 (Gepäcktaxen), Art. 18 (Gütertaxen) und Art. 22 (Taxen für lebende Tiere).

Über diese Taxen entspann sich in der Konferenz eine lebhaft Diskussion, indem die Konzessionsbewerber sich absolut nicht mit den Taxen des Konzessionsentwurfes begnügen wollten. In der untenstehenden Tabelle geben wir zuerst zwischen Klammern die im Konzessionsgesuche verlangten Taxen, dann ohne Klammern die Taxen des Entwurfes des Eisenbahndepartements, welchen wir zu unserem machen, zuletzt zwischen Klammern die Taxen, welche die Konzessionsbewerber als letztes Zugeständnis in der Konferenz anboten haben.

Gepäcktaxe (25) 15 (20).

	Für die höchste Klasse	Für die niedrigste Klasse
Gütertaxen	(20) 7 (9)	(10) 4,5 (5,5)
Taxen für lebende Tiere .	(48) 35 (40)	(12) 7,5 (10)

Obgleich der Vertreter der Kantonsregierung jeweilen die Konzessionsbewerber unterstützt hat, mit dem Hinweis, dass die von ihnen verlangten Taxen nicht übertrieben hoch seien und das Zustandekommen der Bahn erleichtern würden, sind wir mit unserm Eisenbahndepartement der Ansicht, dass die Taxen des mitfolgenden Konzessionsentwurfes ganz angemessen sind, und der Finanzierung der Bahn nicht hinderlich sein werden. Die Tendenz der Konzessionsbewerber, beständig höhere Taxen für Bergbahnen zu verlangen, muss man entgegenreten, und es wäre nicht

gerechtfertigt, die Taxen einer ganz gleichartigen Bahn, der Grimselbahn, zu übersteigen, wie es der Fall wäre, wenn man dem Gesuche der Konzessionsbewerber entsprechen wollte.

3. Art. 28. Herabsetzung der Taxen im Falle der Erzielung einer Rendite von mehr als 6 % während drei aufeinanderfolgender Jahre.

Auf ihr Ansuchen wurde den Konzessionsbewerbern in der Konferenz erklärt, dass eine von der Bundesversammlung angenommene Erhöhung dieses Prozentsatzes für Drahtseilbahnen, wenn dieselbe später für Schmalspurbahnen überhaupt zugelassen würde, auch der gegenwärtigen Bahn zu gute kommen würde.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen. Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. März 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk
nach Adelboden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden vom 6. August 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, Krähenbühl, Direktionsadjunkt dieser Bahn, in Montreux, und Wälti, Grossrat in Zweisimmen, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Eisenbahn von Lenk (Station der Montreux-Oberland Bahn) nach Adelboden (Station der Frutigen-Adelboden-Bahn) 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.

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 Lenk.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 30 Monaten 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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung 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 kann auf die Zeit vom 15. Mai bis zum 30. September beschränkt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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

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

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

in der zweiten Wagenklasse 40 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 25 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter 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 transportieren.

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 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck 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 7 Rappen, und deren niedrigste nicht über 4,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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 per Kilometer höchstens 4,5 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 transportiert 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 u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport 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 7,5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation 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. 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. 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. 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 die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des 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. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, 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 Drittmannsrechte 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 der Erneuerungs- und Reservefonds 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen 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 einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè.

(Vom 26. März 1907.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1905 (E. A. S. XXI, 302) haben Sie die unterm 31. März (E. A. S. XXI, 81) den Herren Otto Birken, in Zürich, J. Wennips, in Lugano, und E. Strub, in Zürich, erteilte Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè auf Herrn J. H. Brinkmann in Vallée di Castagnola bei Lugano übertragen.

Mittelst Kollektiveingabe vom 31. Januar 1907 unterbreiteten Herr J. H. Brinkmann und die Società Bancaria Ticinese in Lugano dem Bundesrate zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch, es möchte diese Konzession auf die Società Bancaria Ticinese in Lugano übertragen werden.

Der Staatsrat des Kantons Tessin erklärte unterm 18. Februar 1907, dass er gegen die beabsichtigte Konzessionsübertragung keine Einwendungen erhebe.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden. (Vom 22. März 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1907
Date	
Data	
Seite	357-371
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 345

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.