

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
eine neue Konzession für die Ligne d'Italie.

(Vom 19. September 1873)

Tit. I

Durch Beschluß vom 20/23. Dezember 1872 hat die Bundesversammlung den Rekurs abgewiesen, welchen der Graf Adrian de la Valette im Namen der Compagnie de la Ligne Internationale d'Italie par le Simplon gegen den Beschluß des Bundesrathes vom 19. September gleichen Jahres ergriffen hatte. Letzterer Beschluß ging dahin:

„1) Die Bundesgenehmigung der vom Großen Rathe des Kantons Wallis für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Hafen von Bouveret am Genfersee nach Sitten, von Sitten bis an die italienische Grenze, beziehungsweise bis Brieg, und von Bouveret bis zur Grenze von Chablais unterm 6/17. Hornung 1866 an die sogenannte Gesellschaft der Ligne d'Italie erteilten Konzession ist hiemit erloschen erklärt.

„2) Bis zur neuen Vorlage eines bezüglichlichen Konzessionsaktes und dessen Genehmigung durch den Bund ist der Fortbetrieb der Strecken von Bouveret nach Sitten und von Sitten nach Siders, unter Vorbehalt der Beobachtung aller auf den Betrieb von Eisenbahnen bezüglichlichen Bestimmungen der Bundesgesetzgebung, provisorisch gestattet.

„Wenn der Kanton Wallis von dieser Erlaubniß, sei es durch eigene Uebernahme des Betriebes, sei es durch Uebertragung desselben an einen Dritten, Gebrauch macht, so ist er dem Bunde für die Beobachtung der genannten gesetzlichen Vorschriften verantwortlich.“

Um diesem Beschlusse Folge zu geben, muß sich der Bundesrath nach den Bestimmungen des Pflichtenheftes der durch den Kanton Wallis ertheilten Konzession und speziell nach den Bestimmungen des Art. 7 des genannten Aktes richten, welcher lautet:

„Sollte die Gesellschaft innert dem durch Art. 15 festgesetzten Zeitraume die Arbeiten nicht vollendet haben; sollte sie überhaupt die verschiedenen, ihr durch gegenwärtiges Lastenheft auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllen, so hat dieß ihr Dahinfallen (Konzessionsverwirkung) zur Folge, und es wird sowohl für die Fortsetzung und Vollendung der Arbeiten, als für die Vollziehung der von der Gesellschaft übernommenen andern Verbindlichkeiten durch das Mittel einer Adjudikation gesorgt, welche auf Grund einer Versteigerung der ausgeführten Arbeiten, der Materialvorräthe und der bereits dem Betriebe übergebenen Theile der Eisenbahn zu eröffnen ist.

„Die Angebote dürfen unter den Steigerungsansatz herabgehen.

„Die neue Gesellschaft hat sich den Bestimmungen des gegenwärtigen Pflichtenheftes zu unterziehen, und es wird die evinzirte Gesellschaft von ihr den Preis empfangen, welchen die neue Adjudikation festgesetzt haben wird.

„Der Theil der Kautionssumme, welcher noch nicht erstattet sein wird, fällt dem Staate als Eigenthum zu.

„Führt die eröffnete Versteigerung zu keinem Resultat, so wird, nach Verfluß von drei Monaten, eine zweite auf den nämlichen Grundlagen versucht; bleibt aber dieser zweite Versuch resultatlos, so verwirkt die Gesellschaft definitiv alle Rechte, und es werden alsdann die ausgeführten Arbeiten, die Materialvorräthe und die bereits dem Betriebe übergebenen Theile der Eisenbahn sammt Zubehör dem Staate anheimfallen.“

Demgemäß ist durch unsern Beschluß vom 5. Mai d. J. die Versteigerung der Ligne d'Italie angeordnet worden; sie wird am 26. November nächsthin stattfinden. Eine Expertenkommission hat den Auftrag erhalten, den Ausrufspreis zu fixiren; er wurde auf 3,830,000 Fr. festgestellt. Ueber die Steigerungsbedingungen hat eine Verhandlung mit dem Staatsrath von Wallis stattgefunden und sie sind mit gegenseitigem Einverständniß festgesetzt worden. Es erübrigt nur noch, die neue Konzession, welche die Konzession und das Pflichtenheft der derselben verlustig erklärten Gesellschaft ersetzen soll, aufzustellen.

Der Bundesrath konnte hiebei zwei zum gleichen Ziele führende Wege einschlagen.

Entweder konnte er die Bestimmungen dieser neuen Konzession nach Berathung mit der Regierung von Wallis festsetzen, vorläufig

ohne diesen Akt der Bundesversammlung vorzulegen, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der definitiven Genehmigung durch die Räthe, sobald die öffentliche Versteigerung zur Zusage an einen Konzessionär, welcher die durch die Gantbedingungen geforderten Garantien bietet, geführt haben würde.

Dieses Verfahren hätte den Vortheil, neue Unterhandlungen zu ermöglichen und zu erleichtern, wenn die erste Steigerung ohne Resultat bliebe und wenn ernstliche Propositionen gemacht würden, durch welche Modifikationen in den ursprünglich fixirten Bedingungen nöthig würden. Das Konkursyndikat war 1866 und 1867 so verfahren, und es kam damals nach mehreren fruchtlosen Steigerungsversuchen zu einem Zuschlag.

Oder wir konnten die Konzession für die Ligne d'Italie auf Wallisergebiet der h. Bundesversammlung in ihrer gegenwärtigen Session zur Genehmigung vorlegen und erst auf Grundlage dieser neuen, von der gemäß dem Gesetz vom 23. Dezember 1872 allein kompetenten Bundesbehörde definitiv festgestellten Konzession zur Versteigerung schreiten.

Dieser Weg bringt den Uebelstand mit sich, daß den Räthen ein Konzessionsgesuch vorgelegt werden muß, ohne daß die Namen der Konzessionäre angegeben werden können.

Dennoch haben wir uns für diese zweite Alternative entschieden, weil sie allein den Vorschriften des neuen Gesetzes entspricht und in Wirklichkeit kaum erhebliche Inkonvenienzen nach sich zieht. Wenn die Steigerung ohne Resultat bleibt, wird es noch immer möglich sein, wieder Unterhandlungen anzuknüpfen, um diese Eisenbahnlinie aus der bedauerlichen Lage zu befreien, in welche sie durch die die Konzession besitzende Gesellschaft gebracht worden ist. Uebrigens giebt diese Art des Vorgehens der Steigerung eine definitive und sichere Grundlage, und führt so eher zu einem Resultate derselben; denn die Bewerber werden genau und von vornherein die Tragweite der den neuen Konzessionären der Ligne d'Italie auf schweizer Gebiet obliegenden Verpflichtungen kennen.

Wir unterstellen daher den dieser Botschaft beigefügten Konzessionsentwurf Ihrer Prüfung.

Dieser Entwurf entspricht den Bestimmungen, welche Sie als für alle durch den Bund zu ertheilenden Konzessionen maßgebend adoptirt haben. Die darin aufgenommenen Abweichungen sind durch die speziellen Verhältnisse der Ligne d'Italie und durch die alte Konzession vom 6/17. Februar 1866 geboten.

Wir glauben nämlich, diese Konzession, als Grundlage einer öffentlichen Versteigerung, deren Produkt der verlustig erklärten Gesellschaft zufallen wird, dürfe in den wesentlich auf den finan-

ziellen Werth der Bahn einwirkenden Punkten, mithin namentlich bezüglich der Taxen, von welchen die Einnahme, und also in erster Linie und hauptsächlich die Rendite der Unternehmung abhängt, in den den Ausschlag gebenden Ansätzen keine lästigen Bedingungen enthalten, als sie das alte Pflichtenheft aufweist, und der Bund sei gegenüber den Interessenten gehalten, soviel als möglich den Werth dieses Theiles des Gesellschaftsvermögens nicht zu vermindern. Wir haben deshalb die Taxansätze von 12, 8 und 6 Rp. per Kilometer für die Reisenden 1., 2. und 3. Klasse wieder aufgenommen und den Rabatt für die Retourbillets weggelassen. Was den Tarif für den Waarentransport anbetrifft, so fixirt die verwirkte Konzession die zwei Maximalsätze auf $\frac{8}{10}$ und $\frac{6}{10}$ Rp.; die Ansätze der Normalkonzession dürften wohl zu den ziemlich gleichen praktischen Resultaten führen. Wir haben endlich, soweit das vom Bunde abhängen kann, den neuen Konzessionären den Vortheil der vom Kanton Wallis laut Artikel 52 der alten Konzession für alle Immobilien und alle zur Eisenbahn gehörenden Bauten gewährten Befreiung von der Grundsteuer zu verschaffen gesucht.

Für neu zu erstellende Strecken mit größern Steigungen stellen wir Taxerhöhungen in Aussicht, welche gegenwärtig noch nicht genau angegeben, die aber s. Z. nach Analogie verschiedener schon ertheilter und in dieser Session oder später zu ertheilender Konzessionen leicht bemessen werden können.

Die Ligne d'Italie par le Simplon besteht aus drei verschiedenen Theilen:

- 1) der gegenwärtig in Betrieb befindlichen Section von Bouveret bis Siders;
- 2) den Sektionen Siders-Leuk, Leuk-Visp und Bouveret-St. Gingolph, wo die Arbeiten von der der Konzession verlustig erklärten Gesellschaft begonnen, jedoch aufgegeben worden sind;
- 3) der Sektion Visp-Brieg-italienische Grenze.

Wir haben für diese drei Sektionen die frühern Bestimmungen beibehalten, sie jedoch in folgender Weise präzisirt:

Die in Betrieb befindliche Sektion geht in ihrem gegenwärtigen Zustand auf die neuen Konzessionäre über, lediglich mit der Pflicht, sie zu repariren und in dem für den Betrieb und Dienst nöthigen guten Zustand zu erhalten.

Die Arbeiten auf den Strecken Siders-Leuk und Leuk-Visp müssen wieder aufgenommen und in den hiefür fixirten, hinlänglich weit gefaßten Fristen vollendet werden.

Die Arbeiten auf der Sektion Bouveret-St. Gingolph sollen auf den Zeitpunkt vollendet werden, wo die in St. Gingolph ausmün-

dende französische Linie auf savoyischem Gebiete dem Betriebe übergeben wird.

Die Sektion Visp-Brieg-italienische Grenze betreffend, sagte das Pflichtenheft vom 17. Februar 1866 im Art. 15, daß die Linie in 4 Jahren von der Besitznahme an zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben sei; aber der gleiche Artikel in dem durch ein Gesuch des Grafen de la Valette Ns. der neuen Gesellschaft veranlaßten Beschluß vom 7. Juni 1867 fügte bei: „Der Staat wird jedoch in Bezug auf diese Sektion Rücksicht nehmen auf die allfällig durch den künftigen Simplonübergang bedingten Anforderungen.“

Diese Bestimmung, trotz der, wie es scheint, absichtlich gewählten unklaren Ausdrücke, kann keine andere Bedeutung haben als die: die Arbeiten auf der Strecke von Visp bis zur italienischen Grenze bis zu dem Zeitpunkt zu verschieben, wo der Simplonübergang aus dem Stadium des Projektes herausgetreten sein werde. Wir haben diese Klausel in einer klaren und genauen Redaktion adoptirt. Die neuen Konzessionäre haben die Arbeiten dieser Sektion erst zu beginnen, wenn der Simplonübergang auf schweizerischem und italienischem Gebiete gesichert sein wird. Aber wir haben zugleich den Vorbehalt gemacht, daß, wenn die Arbeiten bezüglich dieses Ueberganges nicht vor dem 1. Mai 1880 unternommen werden, der Bund oder der Kanton Wallis immer das Recht haben, wenn sie es in ihrem Interesse halten, wieder in den Besitz der ganzen Ligne d'Italie zu treten, indem sie der Gesellschaft den Kaufpreis und alle auf die Bauten und Akzessorien gemachten Ausgaben ersetzen. Dieser Vorbehalt hat die Billigung des Staatsrathes von Wallis erhalten und scheint uns genügend, um für die Zukunft sicher zu stellen; er gibt leistungsfähigen Konzessionären das Recht, sich zur Ausführung des Simplonüberganges anheischig zu machen, zugleich aber, wenn die neuen Konzessionäre zum zweiten Male ihre Ohnmacht beweisen, dem Bunde die Möglichkeit, diese große internationale Linie zu vollenden.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlusentwurfes zu beantragen und Sie beinebens unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. September 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

eine neue Konzession für die Ligne d'Italie.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

eines Bundesrathsbeschlusses vom 19. September 1872, bestätigt durch Bundesbeschluß vom 20./23. Dezember gl. J., wodurch die Bundesgenehmigung als dahingefallen erklärt wurde, welche am 25. Mai 1868 der an die neue Compagnie de la Ligne Internationale d'Italie par le Simplon durch Pflichtenhefte vom 6./17. Februar 1866 und 7. Juni 1867 verliehenen Konzession ertheilt wurde,

b e s c h l i e ß t

nachfolgende Konzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahn der Ligne d'Italie par le Simplon auf dem Gebiete des Kantons Wallis.

Die durch gegenwärtigen Akt konzedirte Eisenbahn begreift:

- a) die gegenwärtig im Betrieb befindliche Sektion vom Hafen in Bouveret bis Siders;
- b) die Strecken Siders-Leuk, Leuk-Visp und Bouveret-St. Gingolph (französische Grenze), wo die Arbeiten durch die der Konzession verlustig erklärte Gesellschaft zwar angefangen, jedoch wieder aufgegeben worden sind;
- c) die Sektion Visp-Brieg-italienische Grenze.

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. Oktober 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft soll in der Schweiz sein; zu jeder Zeit soll sie eine Vertretung mit Domizil in Sitten haben.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Wenigstens ein Mitglied des Verwaltungsrathes muß Bürger des Kantons Wallis sein.

Art. 5. Binnen einer Frist von zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Januar 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der noch auszuführenden Strecken der Bahn zu machen.

Art. 6. Die Bahn soll in folgenden Fristen vollendet und dem Betrieb übergeben werden:

- a. Die Sektion Siders-Leuk bis spätestens am 1. Mai 1877.
- b. Die Sektion Leuk-Visp bis spätestens am 1. Mai 1878.
- c. Was die Sektion Visp-Brieg bis zur italienischen Grenze betrifft, ist den Konzessionären erlaubt, bei Visp innezuhalten und die Arbeiten dieser Sektion erst zu beginnen, wenn der Simplonübergang auf schweizerischem und italienischem Gebiete gesichert ist.

Immerhin hat, wenn die Arbeiten auf dieser Sektion und bezüglich des Simplonübergangs nicht vor dem 1. Mai 1880 begonnen werden, der Bund und der Kanton Wallis das Recht, sich wieder in den Besitz der Eisenbahn der Ligne d'Italie zu setzen, indem der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis gemäß der Steigerung und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zubehörenden gemachten Ausgaben sammt Zins

zu 5 %, jedoch unter Abzug der den Aktionären ausbezahlten Zinsen und Dividenden, vergütet werden.

- d. Die Sektion Bouveret-St. Gingolph muß auf den Zeitpunkt, wo die in St. Gingolph ausmündende französische Linie auf savoyischem Gebiete dem Betrieb übergeben wird, vollendet und eröffnet werden.

Art. 6^a Die Gesellschaft soll in möglichst kurzer Zeit alle Bahnhöfe und Stationen der Linie von Bouveret bis Siders, sowie die Vollendungsarbeiten der in Betrieb befindlichen Linien und ihrer Zubehörenden vollenden.

Der definitive Bahnhof von Martigny auf der gegenwärtigen Linie soll möglichst nahe an der Stadt angelegt werden. Die Materialgewinnungsgruben bei Bouveret sind binnen zwei Jahren zu colmatiren oder auszufüllen; die Kommunikation zwischen dem Bahnhof und diesem Dorfe soll durch eine unter den nämlichen Verhältnissen wie die Zufahrtsstraßen zu den andern Stationen der Linie zu erbauende Straße hergestellt werden.

Art. 6^b Die Gesellschaft ist gehalten, für ihr Trace und ihre Bauten zwischen Susten und Visp eine mit der Rhone parallele Linie anzunehmen, um so durch ihre Erdarbeiten zur Ausführung der die Korrektion und Eindämmung der Rhone bezweckenden Arbeiten beizutragen. Dem Bundesrath wird vorbehalten, definitiv über alles zu entscheiden, was die Ausführung dieser Arbeiten betrifft.

Art. 6^c Als Garantie für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen sollen die Konzessionäre dem Bunde eine Kautions von Fr. 500,000 in Baar oder öffentlichen Papieren oder Werthschriften, welche der Bundesrath anerkennt, leisten. Die Kautions wird der Gesellschaft zurückgegeben werden, die eine Hälfte von Fr. 250,000, sobald die Linie bis Visp dem Betriebe übergeben wird, die zweite Hälfte, wenn die Arbeiten bis zur italienischen Grenze vollendet sein werden.

Die baar bezahlten Beträge werden der Gesellschaft zu 4 % verzinset.

Diese Kautions fällt der Eidgenossenschaft als Eigenthum zu, wenn die genannten Verpflichtungen nicht erfüllt werden.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace 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, mit Ausnahme der Tunnels und Kunstbauten, welche für den doppelspurigen Bau und Betrieb anzulegen sind.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Wallis 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 gegründeten 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 dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 35 Kilometern, die gemischten Züge mit einer solchen von mindestens 25 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 Wagen nach amerikanischem System mit 3 Klassen aufstellen. Es ist ihr jedoch gestattet, das von der alten Gesellschaft herrührende Material mit Coupésystem zu benutzen. 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, Abs. 2 keine Anwendung.

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

in der ersten Wagenklasse 12 Rappen,

„ „ zweiten „ 8 „

„ „ dritten „ 6 „

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 Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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 10 Rp.,

Kälber, Schweine und Hunde 4 Rp.,

Hämmel, Schafe, Lämmer und Ziegen 2 Rp.

Art. 18. Im Tarife für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1, die niedrigste nicht über 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 Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und der 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 besonderen 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. 18.^a Für zu erbauende Strecken mit größern Steigungen wird der Bundesrath diejenigen Taxerhöhungen für den Transport von Personen, Vieh und Waaren bewilligen, welche für andere schweizerische Bahnen unter ähnlichen Verhältnissen festgesetzt worden sind.

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 500 Fr. volle 500 Fr.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstfolgende 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 diesfalls 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 Tarif-

ansätze gestatten, Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr bisheriges Projekt sammt dem neuen Tarif 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. 26 a. Die Befreiung von jeder Grundsteuer während der Dauer der Konzession wird für alle Immobilien und mit der Eisenbahn zusammenhängenden Bauten gemäß Art 52 der alten Konzession zu Gunsten der Gesellschaft aufrecht erhalten.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des theiligten Kantons, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt 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 Unterstützungsfondes vorbehalten.

Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, beziehungsweise dem Kanton Wallis 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 fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und dem 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Fall des Rückkaufes im Zeitpunkt des Ablaufs der Konzession ist nach Wahl des Rückkäufern 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. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts destoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben und der Kanton Wallis hat 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.

Der Bundesrath ist beauftragt, gegenwärtige Konzession dem Ersteigerer der Bahn zu übertragen und dieselbe in Kraft zu erklären.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Abänderung der Konzession für eine Eisenbahn von
Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, und
Ueübertragung derselben an die schweiz. Zentralbahn-
gesellschaft.

(Vom 19. September 1873.)

Tit.!

Am 15. Juli v. J. hat der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft mit dem Direktorium der schweiz. Zentralbahn einen seither allseitig ratifizirten Vertrag abgeschlossen, der u. A. die Zentralbahngesellschaft zum Bau einer normal- oder schmalspurigen Lokomotivbahn von Waldenburg bis auf einen geeigneten Punkt der Wasserfallbahn, entweder bei einer besondern Station zwischen Liestal und Bubendorf oder in Liestal selbst verpflichtet. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft hinwieder übernahm es, das Erforderliche vorzukehren, damit die am 20. Juli 1871 vom Bunde genehmigte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck (Off. Eisenbahnaktensammlung VII, 90) an die Zentralbahn rechtsförmlich übertragen werde. Nachdem sodann Herr Dr. Bider, Vater, in Waldenburg, für sich und Namens der übrigen Mitglieder des im

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend eine neue Konzession für die Ligne d'Italie. (Vom 19. September 1873)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1873
Date	
Data	
Seite	789-803
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 871

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.