

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Lauterbrunnen nach Visp (Breithornbahn).

(Vom 14. Dezember 1896.)

Tit. 3

Mit Eingabe vom 17. Dezember 1895 stellte Herr Dr. F. Michel, Fürsprecher in Interlaken, das Gesuch um Konzessionierung einer schmalspurigen Eisenbahn von Lauterbrunnen durch das Breithorn nach Gampel (Station der Jura-Simplon-Bahn) zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Im allgemeinen Berichte zu dem Gesuche führt der Petent aus, daß die Schönheiten des Berner Oberlandes von Jahr zu Jahr mehr gewürdigt werden und daher der Fremdenverkehr in fortwährender Steigerung begriffen sei. Mit dem Aufblühen der Fremdenindustrie wachse aber auch das Bedürfnis, dem Berner Oberland nach allen Richtungen hin eine gute Verbindung zu geben und namentlich durch die Berneralpen Verkehrswege zum Rhonethal zu besitzen. Die große Frequentierung der Grimselstraße gleich im ersten Jahre ihres Bestehens sei ein unumstößlicher Beweis hierfür, aber auch zugleich die Bestätigung, daß bei den hunderttausend Besuchern des Berner Oberlandes eine Landstraßenverbindung über die Alpen nicht genüge, sondern nur eine Bahnverbindung dem Bedürfnisse entsprechen könne. Dieser Gedanke dränge sich im jetzigen Momente, in welchem eine Verbindung des Rhonethales mit Oberitalien via Simplon angebahnt werde, um so mächtiger auf, als nunmehr mittelst

einer Bahn durch die Berner Alpen nicht nur die Verbindung des Berner Oberlandes mit dem Rhonethal, sondern auch mit Italien erzielt werden könne. Bezüglich der Frage, ob eine Vollbahn oder eine Touristenbahn zu erstellen sei, wird folgendermaßen argumentiert:

Seit 1889 bestehe bereits ein Bahnprojekt für eine Vollbahn, die sog. Lötschbergbahn von Thun über Wimmis und Kandersteg durch den Lötschberg ins Lonzathal, unter Einmündung in die Jura-Simplon-Bahn bei Visp. Die Länge dieser Bahn betrage 84 km. und die Kulmination befinde sich 1495 m. ü. M. und solle mit Rampen von 30 ‰ und einem großen Tunnel von 6,9 bis 9,2 km. Länge überwunden werden. Sie komme so teuer zu stehen, daß das Baukapital von etwa 42 Millionen Franken nicht erhältlich sei. Sodann müsse auch der Betrieb auf Rampen von 30 ‰ um so kostspieliger werden, als die Kulmination in so hoher Alpenregion, nämlich 340 m. höher als diejenige des Gotthard (1155 m. ü. M.) liege. Sodann betrage die virtuelle Länge zwischen Bern und Visp via Lötschberg 395 km. und via Lausanne 397 km. (nicht 172, beziehungsweise 272 km.), also fast gleichviel, woraus sich ergebe, daß die Betriebskosten Bern-Visp, abgesehen von den Schneeverhältnissen, ziemlich genau so hoch seien, als auf der mehr als doppelt so langen Bahn über Lausanne.

Da aber die Schneebruchkosten und überhaupt die Schneeverhältnisse auf einer Höhe von 1500 m. ü. M. ganz wesentliche Faktoren seien, werde niemals der Güterverkehr von Bern über die Lötschbergbahn billiger kommen, als via Lausanne. Bei dieser Sachlage würde die Normalbahn über den Lötschberg einzig für den Personenverkehr zu dienen haben, der im Winter sehr gering und wegen der teuern Anlagekosten sogar im Sommer nur eine knappe Rendite abwerfen würde.

Aus diesen Gründen sei es rationeller, von einer Normalbahn abzusehen und lediglich den Touristenverkehr mit einer Touristenbahn in ähnlicher Weise, wie sie über den Brünig bestehe, über die Berneralpen zu leiten.

Für eine Touristenbahn sei natürlich der Centralpunkt des Touristenverkehrs maßgebend und müsse somit die Bahn von Interlaken ausgehen, den nächstliegenden Weg durch das Lauterbrunnenthal einschlagen und durch das Breithorn hindurch ins Lonzathal und dann ins Rhonethal führen. Eine solche Bahn sei schon im Jahre 1891 konzessioniert, aber deshalb bisher wenig in Betracht gezogen worden, weil sie sich als unausführbar herausgestellt habe, indem das Projekt auf viel zu großer Höhe, 2213 m. über Meer, kulminiere und so, abgesehen von vielen andern Inkonvenienzen, nur einen Betrieb von 3—4 Monaten im Sommer ermögliche, wo-

gegen der Touristenverkehr eine Betriebszeit von 8 Monaten erheische, wie die Brünigbahn beweise. Überdies seien die Steigungen jenes Projektes mit 12,5 % so groß, daß ein rationeller Betrieb sich nicht durchführen ließe, und endlich die Anlagekosten, wenn auch zu gering veranschlagt, doch so hoch, daß eine Verzinsung des Baukapitals neben den hohen Betriebskosten nicht vorauszusehen sei. Daher sei zur Erzielung einer lebensfähigen Bahnanlage eine vollkommene Änderung des Projektes und zwar auch in den tiefer liegenden Bahnstrecken nötig. Da die bestehende und seither mehrmals verlängerte Konzessionsfrist bald ablaufe, die jetzige Konzessionsinhaberin aber, weil in Liquidation, wohl nicht in der Lage sei, die Sache weiter zu verfolgen, so habe das gegenwärtige Projekt für eine eingeleisige Touristenbahn nach dem gemischten System (Zahnrad und Adhäsion) neu aufgestellt werden müssen, um dem Oberland die erwünschte Bahnverbindung nicht länger vorzuenthalten.

Der Ausgangspunkt der neu projektierten Breithornbahn ist, wie schon erwähnt, Interlaken, beziehungsweise Lauterbrunnen, bis zu welchem Orte bereits eine Bahn erstellt ist. Von Lauterbrunnen wird das Tracé zunächst parallel mit dem Geleise der Wengernalpbahn geführt, übersetzt dann die weiße Lutschine und zieht sich in südlicher Richtung der rechten Thalseite entlang über Trümmelbach bis Stechelberg, wo die große Steigung des Thales beginnt, die mit der Maximalsteigung und mittelst Entwicklungen und Kehrtunnels auf den jeweiligen günstigeren Uferseiten bewältigt werden soll, um den Steinberg, 1590 m. über Meer, zu erreichen, von wo das Gebirge mit einem 10 Kilometer langen Tunnel gerade unterhalb dem Breithorn durchbrochen wird, um bei Kühmatt in das Lonzathal, 1655 m. über Meer, auszumünden. Ohne besondere Schwierigkeiten folgt dann die Bahn zuerst in dem breiteren, weniger steil abfallenden und verhältnismäßig gut bevölkerten obern Thale dem rechten Ufer der Lonza mit den Stationen Blatten, Ried und Kippel, setzt im untern engern und steilern Thale auf das linke Ufer über und erreicht mit dem Maximum des Gefälles von der Station Goppenstein aus das Rhonethal bei Gampel, für welchen Ort eine Haltestelle vorgesehen ist. Sodann überschreitet die Linie die Rhone und mündet in die Station Gampel der Jura-Simplon-Bahn ein.

Die Gesamtlänge beträgt 41,5 km., wovon 17,5 auf Berner und 24 auf Walliser Gebiet liegen.

Die Spurweite ist zu 1 m. angenommen, die Maximalsteigung beträgt 20 ‰ für die Adhäsionsstrecken und 100 ‰ für die Zahnradsteilrampen; es sind zunächst 16,8 km. Adhäsionsbahn und

24,7 km. Zahnradbahn vorgesehen. Es behält sich aber der Petent Änderungen auf Grund eingehenderer Studien vor. Als Minimal-kurvenradius ist ein solcher von 100 m. in Aussicht genommen. Der Tunnel soll auf der Nordseite eine Steigung von 7 ‰ (auf 6,4 km.) und auf der Südseite ein Gefäll von 3 ‰ (auf 3,4 km.) erhalten, die durch eine kurze Horizontale (200 m.) verbunden würden.

Da der Verkehr auf der Bahn zu manchen Zeiten gering sein werde, so sind nur kleinere Lokomotiven vorgesehen, welche auch für intensiveren Betrieb, durch Abfertigung mehrerer Züge hintereinander, genügen würden. Mit Rücksicht auf das geringe Lokomotivgewicht hofft Petent die Kosten für Brücken und Oberbau sehr ermäßigen zu können.

Es ist Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb mittelst Dampf-lokomotiven vorgesehen. Als Zahnstange ist die Abtsche in Aus-sicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

|   |     |            |
|---|-----|------------|
| 1. Kapitalbeschaffung . . . . .               | Fr. | 575,000    |
| 2. Bauzinsen . . . . .                        | "   | 1,405,000  |
| 3. Allgemeine Verwaltung . . . . .            | "   | 20,000     |
| 4. Projektverfassung und Bauleitung . . . . . | "   | 300,000    |
| 5. Expropriation . . . . .                    | "   | 560,000    |
| 6. Unterbau . . . . .                         | "   | 11,312,000 |
| 7. Oberbau . . . . .                          | "   | 1,335,000  |
| 8. Hochbau . . . . .                          | "   | 320,000    |
| 9. Mechanische Einrichtungen . . . . .        | "   | 118,000    |
| 10. Bahntelegraphie und Abgrenzung . . . . .  | "   | 140,000    |
| 11. Rollmaterial . . . . .                    | "   | 480,000    |
| 12. Inventar . . . . .                        | "   | 40,000     |
| 13. Unvorhergesehenes . . . . .               | "   | 395,000    |

Total Fr. 17,000,000

oder Fr. 409,638 per Kilometer der Baulänge.

Eine Rentabilitätsberechnung liegt nicht vor.

Das Konzessionsgesuch wurde durch Eingabe vom 20. Januar 1896 auf die Strecke Gampel-Visp ausgedehnt, so daß der südliche Endpunkt der Bahn nicht Gampel, sondern Visp wäre. Zur Begründung dieser Erweiterung wird angegeben, daß bei Ausführung der Bahn mit Endpunkt Gampel nicht nur die vom Berner Oberland durch den Simplontunnel reisenden, sondern auch die vom Berner Oberland auf die Visp-Zermatt-Bahn (oder umgekehrt) übergehenden Touristen genötigt wären, in Gampel umzusteigen; auch würde die Jura-Simplon-Bahn durch das allgemeine Umsteigen in

Gampel genötigt sein, allen ihren Zügen daselbst einen größeren Aufenthalt zu geben, wodurch der Verkehr eine nicht unbedeutende Verzögerung erlitt. Durch die Verlängerung bis Visp werde eine durchgehende Schmalspurbahn von Interlaken bis Zermatt geschaffen, was ebensowohl im Interesse des Publikums als des Bahnbetriebes liege. Das Tracé der nachgesuchten Verlängerung würde sich als Adhäsionsbahn direkt an den Bahnkörper der Jura-Simplon-Bahn in gleichem Niveau auf der südlichen Seite anlehnen, so daß die Kosten für dieses 11 km. lange, als Doppelgeleise der Jura-Simplon-Bahn sich darstellende Verlängerungsstück verhältnismäßig nicht sehr hoch, auf rund 1 Million Franken ansteigen werden.

Das ursprüngliche Gesuch, wie die Ergänzungs eingabe wurden den Regierungen von Bern und Wallis übermittlelt; weder die erstere noch der Große Rat des Kantons Wallis erheben Einwendungen gegen Erteilung der Konzession.

Dagegen sah sich die Bernische Bodenkreditanstalt in Liquidation, als Inhaberin der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp vom 16. April 1891, zu einer vom 18. Januar 1896 datierten Einsprache veranlaßt, indem sie die Priorität für ihr Projekt in Anspruch nahm. Das Projekt des Herrn Dr. Michel differiere von dem ihrigen nur darin, daß ein längerer Tunnel durch das Massiv des Breithorns vorgesehen sei, faktisch seien sie identisch. Die Bernische Bodenkreditanstalt habe aber für Vorbereitung des Projektes und für Terrainaufnahmen im Lötschenthal tausende von Franken Auslagen gehabt. Wenn auch die Liquidationsmasse das Projekt niemals selbst zur Ausführung bringen könne und wolle, so habe sie anderseits wiederholt wegen Übertragung dieser Konzession mit Bewerbern verhandelt und es liege möglicherweise ein Abschluß nicht so ferne, da sich seit dem Vorwärtsschreiten des Simplontunnelbauprojektes kapitalkräftige Kreise um das Breithornprojekt ernstlich interessieren. Die Konzessionierung eines zweiten Projektes würde ihr daher ernstlichen Schaden zufügen und sie in eine wesentlich ungünstigere Stellung versetzen. Bei dem neuen Projekt handle es sich nur um eine Spekulation des Besitzers einer großen Alp im Hintergrunde des Lauterbrunnenthal, der auf diese Weise auf Kosten besser Berechtigter seiner Besitzung einen fiktiv höhern Wert beilegen möchte.

Dem gegenüber bestritt der neue Konzessionsbewerber, Herr Dr. Michel, mit Eingabe vom 17. Februar 1896, die Identität der beiden Projekte, indem er sich zur Begründung auf die bezüglichen Ausfüh rungen in seiner Konzessionseingabe berief und speziell folgende Punkte hervorhob: Die wesentliche Verschiedenheit des Tracés der nördlichen Zufahrt zum Tunnel, den bedeutenden Unterschied in der

Länge und Höhenlage des Tunnels, wie in den Steigungsverhältnissen, das weit günstigere Tracé auf der Südseite, infolge der tiefern Lage des Tunnels, die Verschiedenheit der Spurweite und den dadurch ermöglichten Anschluß an die Berner Oberlandbahnen und die Visp-Zermatt-Bahn, sowie endlich die Differenz in der virtuellen Länge zu gunsten des neuen Projektes. Daß es sich bei dem letztern nur um die Spekulation eines Alpbesitzers handle, sei eine aus der Luft gegriffene Behauptung.

Die Konzessionserteilung für das neue Projekt und die Nichtgewährung weiterer Fristverlängerung für die Konzession der Bodenkreditanstalt empfahl sodann eine am 24. Februar 1896 hier eingelangte Kollektiveingabe der Einwohnergemeinderäte von Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Gündlischwand, Unterseen, Matten, Wilderswyl, Bönigen, Därligen, Leißigen, Beatenberg, Brienz und Gsteigwyl, der Kurhausgesellschaft Interlaken, der Hotelbesitzer von Interlaken, Lauterbrunnen und Grindelwald, ferner verschiedener Wirtvereine, gemeinnütziger und Ortsvereine, Gesellschaften, Bank- und Verkehrsinstitute und zahlreicher Privaten. Zur Begründung wird angeführt, das Projekt der Bodenkreditanstalt sei für die Bedürfnisse der Fremdenindustrie durchaus ungenügend und unzweckmäßig, indem die hohe Lage des Tunnels den Betrieb während bloß 3—4 Monaten im Sommer erlauben würde, während das Oberland von einer Breithornbahn, in Verbindung mit der Eröffnung des Simplon, hauptsächlich eine Verlängerung der Fremdensaison im Frühjahr und Herbst erwarte. Diesem Bedürfnis komme hinwieder das neue Projekt des Herrn Michel entgegen, welches eine Betriebszeit von 8 Monaten ermögliche und dessen Verwirklichung in Verbindung mit dem Simplon eine bedeutende Erhöhung der Fremdenfrequenz im Berner Oberlande zur Folge haben werde. Überdies habe sich der neue Konzessionsbewerber bereits mit den Vertretern der Landesgegend in Verbindung gesetzt, und man habe alles Zutrauen, daß er deren Interessen beim Bau und Betrieb wahren werde, während dies von der Bodenkreditanstalt kaum erwartet werden dürfe, deren Liquidationsmasse die Konzession lediglich als Vermögensobjekt betrachte und möglichst teuer zu veräußern bestrebt sei.

Der Einsprache der Bodenkreditanstalt schloß sich mit Zuschrift vom 4. Dezember 1896 Herr Ingenieur W. Hetzel in Basel an, mit der Begründung, daß er als Verfasser des Konzessionsgesuches der genannten Anstalt für seine daherigen Arbeiten noch einen Betrag von Fr. 10,000 zu gut habe, insofern also Mitinteressent sei.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 28. Oktober 1896 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem untenfolgenden Konzessionsentwurf.

Der Einsprache der bernischen Bodenkreditanstalt wurde dabei, auch von seiten der Regierungsvertreter, keine Bedeutung beigemessen, indem man namentlich davon ausging, daß das in Liquidation befindliche Finanzinstitut doch nicht mehr zur Ausführung seines Projektes gelangen werde.

Auch wir vermögen in der zu gunsten der bernischen Bodenkreditanstalt zur Zeit noch bestehenden, aber am 16. April nächsthin auslaufenden Konzession für eine Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp keinen genügenden Grund zur Verweigerung der von Herrn Michel nachgesuchten Konzession zu erblicken.

Aus dem Umstande, daß das Bankinstitut, welches im Jahre 1891 die Konzession erhielt, schon seit längerer Zeit in Liquidation sich befindet, geht zur Genüge hervor und wird übrigens von ihm selbst ausdrücklich zugegeben, daß es nicht mehr in der Lage ist, das Projekt selbst zur Ausführung zu bringen oder sich sonst mit dessen Finanzierung zu befassen, sondern die Konzession einzig noch durch Verkauf für sich fruktifizieren könnte. Zum Zwecke spekulativen Verkaufs werden aber Konzessionen nicht erteilt, und die Anstalt, welcher die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorträge unter zwei Malen verlängert wurde, hätte im Verlauf von bald 6 Jahren reichlich Zeit gehabt, die projektierte Bahn zur Ausführung zu bringen.

Unter diesen Umständen darf füglich angenommen werden, daß der neue Bewerber, dem die Behörden und die beteiligten Kreise der Landesgegend die vollste Sympathie entgegenbringen, mehr Garantie für die wirkliche Ausführung bietet und daher Berücksichtigung verdient.

Ohne auf die unseres Erachtens hier unerhebliche Frage näher einzutreten, ob das heute vorliegende mit dem frühern Projekt ganz oder teilweise identisch sei oder nicht und welches von ihnen in technischer und wirtschaftlicher Beziehung den Vorzug verdiente, beantragen wir Ihnen daher, auf die Einsprache der bernischen Bodenkreditanstalt in Liquidation nicht einzutreten und die nachgesuchte Konzession an den neuen Bewerber im Sinne des untenfolgenden Entwurfes zu erteilen.

Derselbe enthält die für solche Unternehmungen üblichen Konzessionsbedingungen und giebt daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

Die Baufrist ist im Art. 6 nach dem Wunsche des Petenten mit Rücksicht namentlich auf den großen Tunnel etwas länger bemessen als gewöhnlich.

Art. 12 gestattet Saisonbetrieb, behält aber dem Bundesrat das Recht vor, im Falle daß sich das Bedürfnis zeigen sollte, eine

weitere Ausdehnung des Betriebes über die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober hinaus zu verlangen, bezw. zu verfügen.

Ebenso ist in Art. 13 die Bestimmung darüber, ob die Gesellschaft den Transport von Vieh zu übernehmen hat, einer eventuellen spätern Verfügung, d. h. auch hier für den Fall des Bedürfnisses, vorbehalten.

Die Taxen in den Art. 16 und 18 sind zwar etwas hoch bemessen, erscheinen aber im Hinblick auf die vorgesehenen starken Steigungen, welche auf längeren Strecken Zahnradbetrieb notwendig machen, gerechtfertigt. Um trotzdem die Benutzung der Bahn auch der einheimischen Bevölkerung möglich zu machen, sind zu deren Gunsten im letzten Alinea des Art. 16 ermäßigte Personentaxen und im zweiten Alinea des Art. 18 für die Produkte der einheimischen Landwirtschaft ermäßigte Gütertaxen vorbehalten.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur erneuten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 14. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**A. Lachenal.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Lauterbrunnen nach Visp (Breithornbahn).

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. der Eingaben des Herrn Dr. Michel in Interlaken, vom 17. Dezember 1895 und 20. Januar 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1896,

beschließt:

Dem Herrn Dr. F. Michel, Fürsprecher in Interlaken, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp (Breithornbahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Interlaken.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 6 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt. Wo die Steigungen es notwendig machen, wird eine Zahnstange eingelegt.

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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Der Betrieb kann im allgemeinen auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober beschränkt werden. Dem Bundesrate bleibt das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Aus-

dehnung des Betriebes zu verlangen. Vom 1. Juni bis 30. September soll die Beförderung von Personen täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird durch den Bundesrat bestimmt.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Inwieweit dieselbe den Transport von Vieh zu übernehmen hat, wird dem Bundesrate zu bestimmen überlassen.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 50 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 30 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 3 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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Gesellschaft ist gehalten, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Für den Transport der zu Beförderung angenommenen Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 10 Rappen, die niedrigste nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Für die Produkte der einheimischen Landwirtschaft bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten.

Für den Transport von Vieh wird betreffenden Falles der Bundesrat die Taxen feststellen.

Art. 19. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 20. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe in der Regel dafür nicht erhoben werden.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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 diesfalls eine Ver-

stündigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Wallis gelten folgende Bestimmungen:

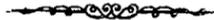
- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen 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 gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 26. Haben die Kantone Bern und Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Lauterbrunnen nach Visp (Breithornbahn). (Vom 14. Dezember 1896.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 51               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 16.12.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1123-1136        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 677       |

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.