

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession der Grindelwald-Eismeerbahn von Grindelwald (Station der B. O. B.) zur Station Bäregg am Eismeer.

(Vom 25. Juni 1906.)

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluss vom 30. März 1900 (E. A. S., XVI, 71) haben sie den Herren Adolf Michel, Notar, und F. Marti, beide in Interlaken, und Theophil Boss in Grindelwald, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer erteilt.

Ferner wurde unterm 1. Juli 1905 (E. A. S., XXI, 200) den Herren Haag und Greulich, Bauunternehmer in Biel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer erteilt.

Anlässlich der Einreichung eines Fristverlängerungsgesuches für die Drahtseilbahn von Grindelwald nach dem Eismeer erklärte Herr Michel, Notar in Interlaken, namens der Konzessionäre unterm 26. Februar 1906, dass die HH. Haag und Greulich, Bauunternehmer in Biel, beabsichtigen, die beiden bestehenden

Konzessionen für eine Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer und der Schmalspurbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station von Grindelwald zum Eismeer zusammenzulegen, unter gleichzeitiger Verlängerung der fusionierten Bahnen einerseits bis zum Bahnhof der B. O. B. in Grindelwald und andererseits bis zur Bäregg, und dass in diesem Fall die jetzigen Konzessionäre der Drahtseilbahn Grindelwald-Eismeer zu gunsten der HH. Haag und Greulich auf ihre Konzession verzichten.

II.

Unterm 30. März 1906 unterbreiteten nun die HH. Haag und Greulich in Biel dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine Grindelwald-Eismeerbahn, welche folgende drei Sektionen enthalten soll:

- I. Sektion, elektrische Adhäsionsbahn vom Bahnhof der B. O. B. in Grindelwald nach der Station Mettenberg;
- II. Sektion, Drahtseilbahn von Station Mettenberg nach Station Wurzeltanne;
- III. Sektion, Zahnradbahn von Station Wurzeltanne zur Station Eismeer.

Gemäss dem technischen Bericht sollen alle drei Sektionen mit einem Meter Spurweite erstellt werden.

Die I. Sektion, elektrische Adhäsionsbahn, habe eine Länge von 1280 m. horizontal gemessen und ein Maximalgefälle von 6%. Diese Bahn beginne beim Bahnhof Grindelwald der Berner-Oberlandbahnen, benutze auf eine Länge von zirka 600 m. die Dorfstrasse bis zum Restaurant Bellevue, verlasse dort die Strasse und führe auf eigenem Trace dem Südhang entlang, und über eine eiserne Brücke zur Station Mettenberg, der untern Station der Drahtseilbahn. Dasselbst werde eine Umsteighalle mit den nötigen Diensträumen und Schuppen zur Unterbringung der Bahnwagen erstellt. Für den Betrieb sei ein automobiler Wagen mit 40 Personen Fassungsraum vorgesehen. Die Fahrzeit werde zirka 8 Minuten erfordern, und es sei hierbei in Aussicht genommen, dass auf der Dorfstrassenstrecke an mehreren Punkten zum Ein- und Aussteigen angehalten werden könne.

Die II. Sektion, Drahtseilbahn mit elektrischem Antrieb, führe von der Station Mettenberg in einer Länge von 1190 m. (schief gemessen) und mit einer maximalen Steigung von 50% über zwei steinerne Viadukte und durch zwei Tunnels nach der Station

Wurzeltanne, wo eine Umstiegstation mit Wartehalle und den nötigen Diensträumen erstellt werde. Die beiden Seilbahnwagen haben je drei Coupés und zwei Plattformen für 40 Personen. Es sei vorgesehen, auf der Drahtseilbahn mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m. in der Sekunde zu fahren, was eine Fahrzeit auf dieser Strecke von 17 Minuten ausmache.

Die III. Sektion, elektrische Zahnradbahn, habe eine Länge von 1016 m. (horizontal gemessen); sie beginne in der Station Wurzeltanne und endige in der Station Eismeer, etwas unterhalb des kürzlich durch Lawinensturz geschädigten Hotels Bäregg. Die Maximalsteigung betrage 20 ‰. Von der Station Eismeer aus sei eine bequeme Weganlage nach der Stiereggalp vorgesehen, einem Aussichtspunkt ersten Ranges. Der Bau dieser Zahnradbahn erfordere zwei Tunnels, zwei Galerien zum Schutze gegen Lawinen und zwei grosse steinerne Viadukte. Der Betrieb geschehe mittelst eines Automobilwagens mit Fassungsraum für 40 Personen, entsprechend den Wagen der beiden untern Sektionen. Die Strecke Wurzeltanne-Eismeer könne in zirka acht Minuten gefahren werden. In der Station Eismeer sei eine Wartehalle mit den nötigen Diensträumen vorgesehen. Die Remiesierung des Automobilwagens geschehe in Station Wurzeltanne.

Die Anlagekosten für alle drei Sektionen gestalten sich folgendermassen:

	I. Sektion	II. Sektion	III. Sektion	Zusammen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Organisations- und Verwaltungskosten	26,500	100,200	53,300	180,000
Verzinsung des Baukapitals	16,400	43,200	32,800	92,400
Landerwerbung	37,900	20,000	12,600	70,500
Bahnbau:				
Unterbau	166,070	510,000	480,600	1,156,670
Oberbau	40,070	40,100	57,000	137,170
Hochbau	6,000	40,000	24,000	70,000
Telegraph und Signale	3,420	3,000	3,800	10,220
Rollmaterial und elektrische Einrichtungen, hydraulische Anlage und Kraftstation	82,600	269,000	127,000	478,600
Mobiliar und Gerätschaften	—	6,500	—	6,500
Verschiedenes, Weganlagen, Reservebestandteile und Unvorhergesehenes	21,040	48,000	28,900	97,940
Total	400,000	1,080,000	820,000	2,300,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte unterm 17. Mai 1906, dass er gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen

zu erheben habe. Zugleich sprach er den Wunsch aus, die Konzessionsbewerber möchten verhalten werden, von der Abzweigung der Linie von der Staatsstrasse beim Restaurant Bellevue bis zur Lüttschine auf der Westseite der Bahnlinie ein öffentliches Fahrsträsschen zu erstellen zur bessern Verbindung von Mettenberg und den auf dieser Seite der Linie befindlichen Wohnsitze mit Grindelwald-Dorf.

Die Bedingungen über die Bewilligung betreffend die Benützung der Staatsstrasse in Grindelwald sind niedergelegt in dem vom Regierungsrate des Kantons Bern unterm 23. Mai 1906 erstellten Pflichtenhefte.

Ein zwischen dem Verwaltungsrat der Jungfraubahn und den Konzessionären der Grindelwald-Eismeerbahn entstandener Anstand betreffend den Namen der Station „Eismeer“ ist laut Schreiben der Jungfraubahn vom 18. Juni und der Herren Haag & Greulich vom 19. Juni 1906 in folgender Weise gütlich beigelegt worden: Die Konzessionäre der Grindelwald-Eismeerbahn verzichten jetzt und in Zukunft darauf, eine ihrer Stationen mit dem Namen Eismeer zu bezeichnen. Die Jungfraubahn ihrerseits erhebt keinen Einspruch dagegen, dass die Konzessionäre der Grindelwald-Eismeerbahn für ihr Unternehmen als Ganzes diese Bezeichnung wählen. Die vorgesehene Endstation dieser Bahn erhält den Namen Bäregg.

III.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, welche am 19. Juni in Bern stattfanden, wurde neben einigen redaktionellen Änderungen auf Wunsch der Konzessionsbewerber und im Einverständnis mit der Regierung eine etwelche Erhöhung der vom Eisenbahndepartement für die erste Sektion Grindelwald-Mettenberg reduzierten Taxen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vorgenommen.

Über nachstehende zwei Fragen konnte dagegen keine Einigung erzielt werden:

1. Das Eisenbahndepartement hatte im Art. 18 des Entwurfes nach Absatz 1 die in den neuern Konzessionen übliche Bestimmung aufgenommen: „Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen.“ Die Konzessionsbewerber verlangten dringend Streichung dieser Bestim-

mung, indem sie ausführten, dass die verlangte Reduktion von 20 % eine ordentliche Rendite des Unternehmens unmöglich mache, wodurch auch die Möglichkeit der Finanzierung ernstlich in Frage gestellt werde. Die fragliche Bestimmung finde sich übrigens nicht in allen Konzessionen, so z. B. nicht in denjenigen einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren vom 18. Juni 1887 (E. A. S. IX, 284) und einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 52).

Der Herr Inspektor für das Tarif- und Transportwesen führte jedoch aus, es handle sich um eine grundsätzliche Frage; wollte man bei dieser Bahn eine Ausnahme gestatten, so müsste diese Begünstigung auch andern ähnlichen Unternehmungen zugestanden werden; er müsse daher an der vorgesehenen Reduktion der Taxen von 20 % für die Retourbillette festhalten.

2. Die Konzessionsbewerber wünschten unter Hinweis auf den Bundesbeschluss betreffend Übertragung und Änderung der Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden vom 22. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 282), dass im Art. 26 „sechs Prozent“ durch „acht Prozent“ ersetzt werden möchten, während die Vertreter des Eisenbahndepartements glaubten, dieses Zugeständnis nicht machen zu dürfen, weil von den neuern Konzessionen einzig diejenigen der Jungfraubahn und der Muottasbahn 8 % vorsehen.

Auf den Antrag des Eisenbahndepartements empfehlen wir Ihnen, dem unter Ziffer 1 gestellten Begehren, mit Rücksicht darauf, dass es sich um eine reine Touristen- und Saisonbahn handelt, zu entsprechen, dagegen das Begehren zu Ziffer 2 abzulehnen, da kein hinlänglicher Grund vorliegt, über die im Art. 26 vorgesehenen 6 % hinauszugehen.

Im nachstehenden Beschlussesentwürfe haben wir daher im Art. 18 die sonst übliche Klausel, dass für Hin- und Rückfahrten die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen sind, weggelassen, und im Art. 26 die „sechs Prozent“ unverändert belassen.

Es erübrigt uns, noch zu erwähnen, dass die Konzessionsbewerber bei den konferenziellen Verhandlungen die Bereitwilligkeit aussprachen, mit der Gemeinde Grindelwald behufs Erstellung des von ihr verlangten Strässchens vom Restaurant Bellevue in Grindelwald bis zur Lutschine auf der Westseite der Bahnlinie in Unterhandlung zu treten.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. Juni 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession der Grindelwald-Eismeerbahn von Grindelwald
(Station der B. O. B.) zur Station Bäregg am Eismeer.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Haag & Greulich, Bauunternehmer in Biel, vom 30. März 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. Juni 1906,

beschliesst:

Den Herren Haag & Greulich, Bauunternehmer in Biel, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Grindelwald (Station der B. O. B.) zur Station Bäregg am Eismeer unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die durch die Bundesbeschlüsse vom 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 71) und vom 1. Juli 1905 (E. A. S. XXI, 200) erteilten Konzessionen für eine Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer, und für eine elektrische Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer aufgehoben.

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 Grindelwald.

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

Art. 5. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in 3 Sektionen auszuführen, die folgende Strecken umfassen:

1. Grindelwald (Station der B. O. B.)-Mettenberg (Adhäsionsbahn).
2. Mettenberg-Wurzeltanne (Drahtseilbahn).
3. Wurzeltanne-Bäregg (Zahnradbahn).

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Sektion Grindelwald (Station der B. O. B.)-Mettenberg nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 7. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion Grindelwald (Station der B. O. B.)-Mettenberg zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. und 3. Sektion sind vom Bundesrat festzusetzen.

Art. 8. Die Nichteinhaltung der in Art. 6 und 7, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluss angesetzten Fristen für die eine der drei Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die anderen Sektionen zur Folge.

Art. 9. 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. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des von der Regierung des Kantons Bern aufgestellten Pflichtenheftes vom 23. Mai 1906, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 11. 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. 12. 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. 13. 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. 14. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und von Stückgütern; zum Transport von Gütern in Wagenladungen und von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 15. 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. 16. Der Betrieb der Bahn kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September beschränkt werden. Es bleibt der Gesellschaft

im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle dahergen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 17. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt sein muss.

Art. 18. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	Bergfahrt.	Talfahrt.
	Fr.	Fr.
I. Sektion: Grindelwald-Mettenberg	1. —	1. —
II. Sektion: Mettenberg-Wurzeltanne	3. —	2. —
III. Sektion: Wurzeltanne-Bäregg	1. 50	1. —

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 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. 19. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck können für Berg- oder Talfahrt per 100 Kilogramm höchstens folgende Taxen bezogen werden:

	Fr.
I. Sektion: Grindelwald-Mettenberg	1. —
II. Sektion: Mettenberg-Wurzeltanne	3. —
III. Sektion: Wurzeltanne-Bäregg	1. 50

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe

eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 20. Für Güter können für Berg- oder Talfahrt per 100 Kilogramm höchstens folgende Taxen bezogen werden:

	Fr.
I. Sektion: Grindelwald-Mettenberg	0. 50
II. Sektion: Mettenberg-Wurzeltanne	1. 50
III. Sektion: Wurzeltanne-Bäregg	0. 75

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 22. 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 Bestimmungsstation abzuholen.

Für den Transport nach und von Zwischenstationen sind die Taxen proportional der Länge der durchfahrenen Strecke zu berechnen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 23. 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.

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. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art 26. 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. 27. 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 Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten, rücksichtlich des letztern vorbehaltlich der besondern Bestimmungen des Pflichtenheftes für die Strassenbahn, 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.

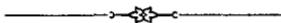
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1945 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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. 29. Hat der Kanton Bern oder die Gemeinde Grindelwald den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton, beziehungsweise die Gemeinde Grindelwald, 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession der
Grindelwald-Eismeerbah von Grindelwald (Station der B. 0. B.) zur Station Bäregg am
Eismeer. (Vom 25. Juni 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.06.1906
Date	
Data	
Seite	106-118
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 003

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.