

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.

(Vom 30. Mai 1913.)

Tit.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon hat unterm 26. Oktober/21. November 1912 mit der Thunerseebahngesellschaft einen Fusionsvertrag abgeschlossen, gemäss welchem die beiden Bahnen sich zu einer einzigen Gesellschaft vereinigen und die Konzessionen der Thunerseebahngesellschaft mit Einschluss derjenigen für die Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienzersee, sowie alle ihre Aktiven und Passiven und alle sonstigen von ihr abgeschlossenen und zu Recht bestehenden Verträge mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (B. L. S.) übergehen. Der Vertrag bestimmt ferner, dass die Thunerseebahn sich auf den Zeitpunkt (1. Januar 1913) aufzulösen hat, in welchem die Berner Alpenbahn-Gesellschaft den Betrieb der Thunerseebahn übernimmt. Dabei hat es jedoch die Meinung, dass die Aufstellung, die Prüfung und die Genehmigung der Jahresrechnung der Thunerseebahngesellschaft für das Jahr 1912 und die Festsetzung der Bilanz, sowie die Verfügung über den im Jahre 1912 erzielten Reingewinn gemäss den bisherigen Statuten der Thunerseebahn und durch deren Organe zu geschehen hat.

Nach dem Fusionsvertrag soll das Aktienkapital der Berner Alpenbahn-Gesellschaft infolge der Fusion mit der Thunerseebahngesellschaft um Fr. 5,000,000 erhöht werden. Dasselbe wird somit Fr. 65,600,000 betragen und in 54,560 Stammaktien und 76,640 Prioritätsaktien zu je Fr. 500 eingeteilt sein.

Mittelst Eingabe vom 3. Dezember 1912 an das Eisenbahndepartement zuhnden des Bundesrates und der Bundesversammlung legte nun die Berner Alpenbahn-Gesellschaft den Originalfusionsvertrag vor und stellte gleichzeitig das Gesuch, es möchten die Konzessionen der Linien Spiez-Brig, Scherzligen-Därlichen und Därlichen-Bönigen zu einer einheitlichen Konzession zusammengelegt werden. Gleichzeitig legte die Bahngesellschaft einen von ihr erstellten Entwurf einer einheitlichen Konzession für die Linien Spiez-Brig und Scherzligen-Bönigen mit dem Beifügen vor, dass sich dieser Entwurf möglichst an die bisherige Konzession der Lötschbergbahn anlehne. Da das Gesuch zu spät eingereicht worden war, um Ihnen noch in der Dezembersession des letzten Jahres mit unseren Anträgen unterbreitet werden zu können, gestatteten wir der Bahngesellschaft, die Fusion nach Massgabe der eingereichten Vorlage bereits auf 1. Januar 1913 provisorisch in Kraft treten zu lassen, unter Vorbehalt der näheren Prüfung des vorgelegten Konzessionsentwurfes.

Die Regierungen der Kantone Bern und Wallis, denen das Eisenbahndepartement die Vorlage der Berner Alpenbahn-Gesellschaft zur Kenntnis gebracht hat, haben in ihren Vernehmlassungen vom 5. bezw. 17. Dezember 1912 erklärt, das Gesuch um Erteilung einer einheitlichen Konzession gebe ihnen zu keinen Einwendungen Anlass. Auch wir können die Erteilung einer einheitlichen Konzession für den zusammenhängenden Teil des Netzes der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, die eine Übertragung der Konzessionen der Thunerseebahn auf die Lötschbergbahn überflüssig macht, befürworten. Den Beschlussesentwurf, den wir Ihnen vorlegen, begleiten wir mit folgenden Bemerkungen:

Nach dem Ingress wird die Konzession für eine Eisenbahn von Spiez nach Brig und von Scherzligen nach Bönigen erteilt. Damit wird die Teilstrecke Scherzligen-Spiez als Bestandteil der grossen Transitlinie (Bern-)Thun-Brig zur Hauptbahn erhoben. Ob dem von der Berner Alpenbahn-Gesellschaft gestellten Begehren, dass die Strecke Spiez-Därlichen-Bönigen weiterhin als Nebenbahn zu klassifizieren sei, entsprochen werden solle, möchten wir dem im Nebenbahngesetz vorgeschriebenen Verfahren vorbehalten.

In Absatz 3 des Art. 4 der Konzession soll eine Bestimmung betreffend die Nationalität des Personals der Bahngesellschaft aufgenommen werden. Die Lötschbergbahn hat in ihrer gegenwärtigen Konzession vom 26. März 1909 keine derartige Vorschrift. Da es sich um eine Hauptbahn im Innern des Landes

handelt, beantragen wir im Einverständnis mit der Gesellschaft für diese Bestimmung eine weitgehende Fassung, welche der in bezug auf die Nationalität des Bahnpersonals bei der Bundesbahnverwaltung geltenden Praxis entspricht.

Für den Personenverkehr auf der Strecke Spiez-Brig wurden in Art. 14 die Taxen der Bundesbahnen mit entsprechenden Entfernungszuschlägen eingesetzt. Angesichts der kurzen, noch zur Verfügung stehenden Zeit bis zur Betriebseröffnung der Lötschberglinie erschien es der Bahnverwaltung nicht tunlich, schon jetzt für den Personenverkehr der Strecke Scherzligen-Bönigen zum Taxschema der S. B. B. überzugehen. Die Bahngesellschaft soll aber gemäss den Bestimmungen in den drei letzten Absätzen des Art. 14 verpflichtet werden, auch für diese Strecke das Personentaxschema der Bundesbahnen der Tarifbildung zugrunde zu legen und bis zum 1. Mai 1914 dem Eisenbahndepartement eine bezügliche Vorlage einzureichen. Über die zu bewilligenden Entfernungszuschläge werden wir alsdann entscheiden.

Durch die Bestimmung in Art. 31, lit. a, wird der früheste Rückkaufstermin für die Linie Scherzligen-Bönigen um rund 20 Jahre hinausgeschoben. Nach dem Bundesbeschluss vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 737) betreffend Übertragung und Abänderung der Konzession für die Bödelibahn (Därigen-Interlaken-Bönigen), könnte die Thunerseebahn schon am 1. Juni 1923 konzessionsgemäss zurückgekauft werden, während der erste Rückkaufstermin, wenn die eigentliche Lötschberglinie (Spiez-Brig) und die Thunerseebahn zu einem einzigen Rückkaufsobjekte vereinigt werden, nun auf 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Linie Spiez-Frutigen festgesetzt werden soll. Der konzessionsmässige Rückkauf könnte also frühestens im Jahre 1943 stattfinden. Wollte man aber unbedingt die besonderen Rückkaufsbestimmungen für die Thunerseebahn beibehalten, so wäre die Gesellschaft gezwungen, für die Strecke Scherzligen-Bönigen gesonderte Rechnung zu führen, was für die Bahnverwaltung mit grossen Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten verbunden wäre. Unseres Erachtens kann man diesen Verhältnissen um so eher Rechnung tragen und der Schaffung eines einheitlichen Rückkaufsobjektes zustimmen, als die Hinausschiebung des ersten Rückkaufstermines für die Thunerseebahn, womit sich auch die Bundesbahnverwaltung einverstanden erklärt hat, vom Standpunkte der Interessen des Bundes aus zu Bedenken nicht Anlass gibt.

Zu erwähnen ist noch, dass in Art. 31, lit. b und c, statt wie bisher „Erneuerungs- und Reservefonds“ nur „Erneuerungs-

fonds“ gesagt und in lit. d der Ausdruck „Reservefonds“ durch „Erneuerungsfonds“ ersetzt wird. Diese Änderung ist angezeigt, weil der besondere „Reservefonds“ als Eigentum der Aktionäre zu betrachten ist und dessen Abtretung an den Bund anlässlich des Rückkaufes nicht in Frage kommt.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Berner
Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Berner Alpenbahngesellschaft, vom 3. Dezember 1912, und des Fusionsvertrages mit der Thunerseebahngesellschaft, vom 26. Oktober/21. November 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. Mai 1913,

beschliesst:

Der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon wird eine einheitliche Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Spiez nach Brig und von Scherzligen nach Bönigen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

- a. die Bundesbeschlüsse betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen beziehungsweise Därligen nach Bönigen vom 17. Juni 1890 (E. A. S. XI, 21), 23. März 1896 (E. A. S. XIV, 115), 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 737), 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 92) und 5. Oktober 1911 (E. A. S. XXVII, 184);
- b. der Bundesbeschluss vom 26. März 1909 betreffend eine einheitliche Konzession für den Bau und Betrieb einer Hauptbahn von Spiez nach Brig (E. A. S. XXV, 114).

Der Entscheid darüber, ob und welche Strecken als Nebenbahnen bezeichnet werden, ist Sache des in Art. 1, Absatz 2 und 3, des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, vom 21. Dezember 1899, vorgeschriebenen Verfahrens.

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 bis zum 23. Dezember 1971 erteilt.

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

Art. 4. Mindestens vier Fünftelle der Mitglieder des Verwaltungsrates und des Verwaltungsausschusses müssen aus Schweizerbürgern bestehen, die in der Schweiz ihren Wohnsitz haben. Der Bundesrat ist jedoch befugt, auf den Antrag der Gesellschaft eine Verminderung dieser vier Fünftelle bis auf die einfache Mehrheit zuzulassen.

Die Direktion muss aus Schweizerbürgern bestehen, die in der Schweiz ihren Wohnsitz haben.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 5. Binnen 6 Monaten, von der Konzessionserteilung an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6. Die Ausführung von Bahnbauten, sowie von 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. 7. Die Bahn wird mit Spurweite von 1,435 Meter erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Die Anlage der Doppelspur auf der Strecke Frutigen-Brig richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 24. September 1907 (E. A. S. XXIII, 231).

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgaben 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. 10. 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. 11. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal auf den Linien Scherzligen-Spiez-Brig und Scherzligen-Spiez-Bönigen nach beiden Richtungen, mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit drei Klassen aufstellen.

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

Auf der Strecke Interlaken Oststation-Bönigen ist der Gesellschaft gestattet, nur zwei Wagenklassen (II. und III. Klasse) zu führen.

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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

1. Für die Strecke Scherzligen-Spiez-Därligen:

in der ersten Wagenklasse 13,6 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 9,52 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 6,8 Rappen

für einen Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrt sind die doppelten Personentaxen einfacher Fahrt um mindestens 20 % zu ermässigen.

2. Für die Strecke Därligen-Interlaken-Bönigen:

in der ersten Wagenklasse 20 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 11 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen

für einen Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrt sind die doppelten Personentaxen einfacher Fahrt um mindestens 20 % zu ermässigen.

3. Für die Strecke Spiez-Brig:

die Taxen der schweizerischen Bundesbahnen, wobei höchstens folgende Entfernungszuschläge eingerechnet werden dürfen:

Für die Strecken:

Spiez-Frutigen	20 %
Frutigen-nördliches Tunnelportal	50 %
Südliches Tunnelportal-Brig	50 %
Für den Haupttunnel	100 %

Die Gesellschaft wird verpflichtet, möglichst bald auch für die Strecke Scherzligen-Bönigen das Personentaxschema der schweizerischen Bundesbahnen anzunehmen, wobei ihr die Einrechnung entsprechender Entfernungszuschläge gestattet wird.

Über die Höhe dieser Entfernungszuschläge entscheidet der Bundesrat.

Die Gesellschaft ist gehalten, spätestens bis 1. Mai 1914 dem Eisenbahndepartement eine bezügliche Vorlage einzureichen.

Art. 15. Der Bundesrat kann für die Benützung aussergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen u. dgl.) die Erhebung von Zuschlagstaxen bewilligen.

Art. 16. Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in allen Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe auszugeben.

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 befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, zehn Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck wird eine Taxe von höchstens 5 Rappen für 100 Kilogramm und für einen Kilometer bezogen, wobei höchstens folgende Entfernungszuschläge zu den wirklichen Meterentfernungen eingerechnet werden dürfen:

Für Scherzligen-Därligen	50 %
Für Därligen-Bönigen	100 %
auf den aufgerundeten Kilometerdistanzen.	
Für Spiez-Frutigen	20 %
„ Frutigen-nördliches Tunnelportal	50 %
„ südliches Tunnelportal-Brig	50 %
„ den Haupttunnel	100 %

Für Gepäcksendungen beträgt die Mindesttransporttaxe im internen Verkehr höchstens 25 Rappen und im direkten Verkehr höchstens 40 Rappen.

Es ist vorzusorgen, dass Gepäck und ähnliche Güter, auch wenn sie ohne Begleitung zur Beförderung kommen, zu den Taxen für Gepäck aufgegeben werden können (Expressgut).

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden.

Art. 18. Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei höchstens folgende Entfernungszuschläge zu den wirklichen Meterentfernungen eingerechnet werden dürfen:

Für die Strecken:

Scherzligen-Därligen	50 %
Därligen-Bönigen	100 %
auf den aufgerundeten Kilometerentfernungen.	
Spiez-Frutigen	20 %
Frutigen-nördliches Tunnelportal	50 %
Südliches Tunnelportal-Brig	50 %
Für den Haupttunnel	100 %

Art. 19. Neben den Normaltarifen werden, in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Land- und Forstwirtschaft, die erforderlichen Ausnahmetarife erstellt.

Bei Erstellung solcher Ausnahmetarife ist besonders darauf Rücksicht zu nehmen, dass die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 für einen Tariffkilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 21. 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 befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe der Stückgutklasse 1 des Gütertarifs zu erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif auf Grund der Tarifiedistanzen für den Güterverkehr anzuwenden.

Art. 24. Die Mindesttransporttaxe für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt im internen und im direkten Verkehr höchstens 40 Rappen.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Bahnverwaltung Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Empfängers, zu treffen (Camionnagedienst).

Soweit nicht im Transportreglemente Ausnahmen vorgesehen sind, wird das Aufladen der Güter in die Bahnwagen und das Ausladen aus denselben bei den Eil- und Stückgutsendungen, sowie bei den Sendungen zu den allgemeinen Wagenladungstaxen von der Bahnverwaltung besorgt, und es darf eine besondere Taxe hierfür nicht bezogen werden. Die übrigen Güter, sowie die lebenden Tiere sind seitens der Versender und Empfänger auf die Bahnwagen aufzuladen oder von denselben abzuladen. Werden diese Leistungen vom Versender oder Empfänger der Bahn übertragen und von derselben übernommen, so sind die dafür bestimmten Gebühren zu entrichten.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und 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 gemäss diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 der vorstehenden Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Pensions- 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 Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung 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 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Linie Spiez-Brig 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 des Erneuerungsfonds 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 angekündet 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 des Erneuerungsfonds.

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 dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäuferes 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. 32. Haben die Kantone Bern und Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon.
(Vom 30. Mai 1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	411
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1913
Date	
Data	
Seite	435-446
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 021

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.