

Botschaft

des

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

(Vom 7. Juni 1913.)

Tit.

Die beiden Initiativkomitees der projektierten Schmalspurbahnen von Frutigen nach Adelboden und von Adelboden nach Lenk teilten uns durch Eingaben vom 11. Januar 1913 übereinstimmend mit, dass ernsthafte Aussichten vorhanden seien, die Bahnprojekte zu finanzieren. Dabei bemerkten sie, dass die beiden Linien auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung oder möglicherweise schon früher in eine einzige Gesellschaft vereinigt werden sollen. Es sei daher beabsichtigt, den Betrieb der Linien unter eine Verwaltung zu bringen. Auf diese Weise werde alsdann ein Schienenstrang mit einheitlicher Betriebsart und durchgehendem Rollmaterial von Montreux über Zweisimmen-Lenk-Adelboden bis Frutigen (Anschlussstation an die Lötschbergbahn) von 119 Kilometern Länge entstehen. Diese Linie, welche eine der schönsten Landesgegenden, sowie eines der grossartigsten Alpengebiete der Schweiz durchziehen werde, habe eine sichere Zukunft, denn sie verbinde erstklassige Fremdenstationen und Kurorte, wie Montreux, Les Avants, Château d'Œx, Gstaad, Zweisimmen, Lenk, Adelboden und Frutigen miteinander.

Aus der Berechnung der Baukosten und der Vorbereitung der Finanzierung habe sich aber ergeben, dass die konzessionsmässigen Taxen erhöht werden müssten.

Sodann scheine es mit Rücksicht auf den Umstand, dass die beiden Linien Frutigen-Adelboden und Lenk-Adelboden einheitlich gebaut und betrieben werden sollen, auch angezeigt, die Bestimmungen der beiden Konzessionen allgemein in Übereinstimmung zu bringen.

Auch werde in Aussicht genommen, von Montreux bis Frutigen in gewissen Zügen Wagen beziehungsweise Wagenabteile

I. Klasse zu führen. Deshalb seien in den neuen Konzessionen Taxen für die I. Wagenklasse aufzunehmen.

Im fernerer stellten die beiden Initiativkomitees behufs Vereinheitlichung der Bestimmungen beider Konzessionen und zur Erleichterung der Finanzierung folgende besondere Begehren:

1. Mit Rücksicht auf das ausdrückliche Verlangen der Finanzgruppe, welche die erforderlichen Mittel beschaffen will, ist in beiden Konzessionen die Konzessionsdauer von 80 auf 99 Jahre zu erhöhen.

2. Zur Personenbeförderung werden Wagen mit drei Klassen geführt werden. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen II. und III. Klasse beizugeben. Die Schnellzüge führen in der Regel alle drei Klassen und die Expresszüge I. und II. Klasse.

3. Die Taxen für die Personenbeförderung haben

in der I. Klasse	60	Rappen
in der II. "	40	"
in der III. "	25	"

zu betragen.

4. In der Konzession der Lenk-Adelboden-Bahn ist die Bestimmung im letzten Absatz des Art. 15, betreffend die der einheimischen Bevölkerung zu gewährenden ermässigten Taxen, zu streichen.

5. Die Taxen für die Beförderung von Gepäck und von Gütern sind für 100 Kilogramm und für den Kilometer auf 10 Rappen beziehungsweise 20 (höchste Güterklasse) und 10 Rappen (niedrigste Güterklasse) festzusetzen.

6. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert können für Fr. 1000 und für den Kilometer höchstens 4,5 Rappen bezogen werden.

7. Die Taxen für die Beförderung von lebenden Tieren werden in der Konzession der Frutigen-Adelboden-Bahn von 30 auf 35 Rappen (höchste Klasse) und von 7 auf 7,5 Rappen (niedrigste Klasse) erhöht.

Zur Begründung der verlangten Taxerhöhungen machten die Komitees ferner geltend, die Erstellungskosten seien in den Berggegenden verhältnismässig sehr hohe. Auch werde sich der Betrieb mit Steigungen bis auf 60 ‰ in dieser schneereichen Gegend sehr teuer gestalten. In den letzten Jahren seien für Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen noch höhere Gütertaxen bewilligt worden.

Zum Schlusse stellten die beiden Initiativkomitees noch das Gesuch um Gewährung einer Fristverlängerung von 36 Monaten.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, welchem die beiden Gesuche vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung zugestellt wurden, erklärte sich mit der nachgesuchten Konzessionsänderung und Fristverlängerung einverstanden. Dabei betonte er, dass die Taxermässigungen für die einheimische Bevölkerung beibehalten werden müssen und regte die Zusammenlegung der beiden Konzessionen an.

Das Eisenbahndepartement brachte den Initiativkomitees die Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Bern zur Kenntnis und gab dabei die Erklärung ab, dass es den beantragten Taxerhöhungen mit Rücksicht auf die besonderen Bau- und Betriebsverhältnisse der projektierten Linien zustimmen könne. In Anbetracht des Umstandes, dass durchgehende Züge von Montreux bis Frutigen in Aussicht genommen seien, nehme es aber als selbstverständlich an, dass die anlässlich der Konzessionserteilung vorgesehene Zahnstangenstrecke von 80 ‰ Steigung auf der Linie Frutigen-Adelboden ausgemerzt und durch eine Adhäsionsstrecke ersetzt werde, deren grösste Steigung diejenige der Montreux-Oberland-Bahn von 69 oder rund 70 ‰ nicht überschreiten dürfe.

Dem Begehren, die Konzessionsdauer auf 99 statt 80 Jahre festzusetzen, könne nicht entsprochen werden. Seit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen sei die Konzessionsdauer allgemein auf 80 Jahre beschränkt worden und von einer Ausnahme könne im vorliegenden Falle keine Rede sein. Dagegen würde im Falle der Zusammenlegung der beiden Konzessionen die Dauer der neuen einheitlichen Konzession vom Datum des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses an gerechnet werden. Die beiden Rückkaufstermine könnten alsdann auf den 1. Januar 1950 und den 1. Januar 1965 verschoben werden. Es empfehle sich daher, wie bereits von der Kantonsregierung angeregt worden sei, statt ein Gesuch um Änderung der beiden Konzessionen einzureichen, die Erteilung einer einheitlichen Konzession für die genannte Linie Frutigen-Adelboden-Lenk nachzusuchen. Das Departement lade die beiden Initiativkomitees deshalb ein, ein gemeinschaftliches Gesuch um Erteilung einer einheitlichen Konzession einzureichen.

Der Einladung des Eisenbahndepartements Folge gebend, reichte ein neues, aus den Vertretern der früheren Komitees gebildetes Initiativkomitee am 23. April 1913 dem Bundesrat ein Gesuch um Erteilung einer einheitlichen Konzession für die Linie Frutigen-Adelboden-Lenk ein, auf Grundlage der vom Eisenbahndepartement mitgeteilten Bedingungen. In seiner Eingabe ersuchte

jedoch das Initiativkomitee um Weglassung der Bestimmung betreffend Gewährung ermässigter Taxen an Einheimische mit der Begründung, eine richtige Kontrolle der Reisenden, denen diese Vergünstigung zukomme, sei nicht möglich. Der einheimischen Bevölkerung sei mit der Einführung von billigen Abonnementen mit Taxermässigungen z. B. bis zu 40 % auf der Taxe der einfachen Fahrt besser gedient.

Im ferneren müsse das Initiativkomitee darauf hinweisen, dass das Finanzkonsortium, welches sich für den Bau und Betrieb der Frutigen-Adelboden-Lenk-Bahn interessiere, eine möglichst lange Konzessionsdauer verlange und zur ausdrücklichen Bedingung mache. Wenn nun von einer Konzessionsdauer von 99 Jahren nicht die Rede sein könne, so gestatte sich das Komitee das Begehren zu stellen, es möchten die 80 Jahre vom Tage der Betriebsöffnung an, anstatt vom Tage des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses, gerechnet werden.

Im nachstehenden Konzessionsentwurf ist diesen beiden Begehren des Initiativkomitees nicht Rechnung getragen worden. Die Bestimmung betreffend Gewährung von ermässigten Taxen an die einheimische Bevölkerung konnte nicht weggelassen werden, nachdem Sie sich wiederholt für die Aufnahme derselben in Konzessionen mit verhältnismässig hohen Taxen ausgesprochen haben.

In bezug auf die Konzessionsdauer von 80 Jahren ist zu bemerken, dass dieselbe immer vom Tage des Inkrafttretens des bezüglichen Bundesbeschlusses an gerechnet wird. Es besteht kein Grund, im vorliegenden Falle eine Ausnahme von dieser Regel zu machen.

Auf den Wunsch der Konzessionsbewerber ist in Art. 6 der sektionsweise Bau nach der üblichen Fassung vorgesehen.

In bezug auf die Fassung der Rückkaufsbestimmungen (Art. 26) gestatten wir uns, auf das in der Botschaft betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen Gesagte zu verweisen.

Da es sich nicht um die Erteilung einer neuen Konzession handelt, wurde von Verhandlungen zur Besprechung des Konzessionsentwurfes Umgang genommen. Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem der Entwurf vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung zugestellt wurde, erklärte sich unterm 21. Mai 1913 mit demselben einverstanden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 7. Juni 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen über
Adelboden nach Lenk.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Frutigen-Adelboden-Bahn, vom 11. Januar 1913;
2. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Lenk-Adelboden-Bahn, vom 11. Januar 1913;
3. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk, vom 23. April 1913;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 1913,

beschliesst:

Einem durch die Herren Dr. E. Mory in Adelboden und R. Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, in Montreux vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

- a. der Bundesbeschluss vom 23. Juni 1905 betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden (E. A. S. XXI, 129);
- b. der Bundesbeschluss vom 27. September 1907 betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden (E. A. S. XXIII, 268).

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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Adelboden.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, nämlich:

- I. Frutigen-Adelboden,
- II. Adelboden-Lenk.

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

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

Binnen 30 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die zweite Sektion wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion zur Folge.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

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

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen II. und III. Klasse beizugeben. Die Schnellzüge führen in der Regel alle drei Klassen und die Expresszüge I. und II. Klasse. Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

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

- in der ersten Wagenklasse 60 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 40 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 25 Rappen

für den Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind unentgeltlich zu befördern, sofern für solche 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, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässigter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 25 Rappen für 100 Kilogramm und für einen Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 20 Rappen und deren niedrigste nicht über 10 Rappen für 100 Kilogramm und für einen Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 und für einen Kilometer höchstens 4,5 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 35 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7,5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines 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 Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

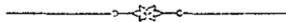
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 welcher 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 Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk. (Vom 7. Juni 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	440
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1913
Date	
Data	
Seite	480-491
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 030

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.