

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des zwischen der Brienz-Rothorn-Bahn und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (B. L. S.) als Rechtsnachfolgerin der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee abgeschlossenen Betriebsvertrages samt Nachtrag, sowie eines Nachtrages zum Betriebsvertrag betreffend die Spiezer Verbindungsbahn.

(Vom 30. März 1915.)

Die Brienz-Rothorn-Bahn, die lange Jahre hindurch mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, suchte seinerzeit Anschluss an die ehemalige Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee. Es geschah dies in der Erwartung, dass es letzterer Verwaltung durch geeignete Massnahmen gelingen werde, Ersparnisse im Betriebe zu erzielen und gute direkte Verbindungen mit Interlaken zu schaffen. Die Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften führten zum Abschluss eines Vertrages vom 16. Februar 1912, durch den die Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee sich zur Übernahme des Betriebes der Brienz-Rothorn-Bahn verpflichtete. Diesen Betriebsvertrag legte die Gesellschaft der Brienz-Rothorn-Bahn dem Bundesrate mittelst Eingabe vom 16. April 1912 behufs Genehmigung durch die Bundesbehörde vor. Da der Vertrag schon mit dem 1. Mai gleichen Jahres in Kraft treten sollte und im ferneren der Ankauf der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee durch die Thunerseebahn, sowie die Fusion dieser letzteren Unternehmung mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon bevorstand, erklärte sich die Aufsichtsbehörde, vorbehältlich der Genehmigung des Abkommens durch die eidgenössischen Räte, mit der Übernahme des Betriebes der Brienz-Rothorn-Bahn durch die Dampfschiffgesellschaft vorläufig einverstanden.

Nach Durchführung der Fusion der Lötschbergbahn mit der Thunerseebahn unterbreitete die Berner Alpenbahn-Gesellschaft dem Eisenbahndepartement mittelst Eingabe vom 11. Januar 1915 einen Nachtrag vom 28. November 1914 zum oben erwähnten Betriebsvertrage betreffend die Brienz-Rothorn-Bahn, gemäss welchem die Gesellschaft der Lötschbergbahn an Stelle der ehemaligen Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee in alle Rechte und Pflichten des Vertrages eingetreten ist. Gleichzeitig legte die Berner Alpenbahn-Gesellschaft noch einen weiteren Nachtrag vom 20./25. November 1914 vor, der sich auf den am 19. April 1905 zwischen der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees und der Spiezer Verbindungsbahn A. G. abgeschlossenen Betriebsvertrag (E. A. S. XXI, A. 27) bezieht. Auch hinsichtlich des Betriebes dieser Linie erklärt die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, in alle durch den Vertrag vom 19. April 1905 für die Dampfschiffgesellschaft begründeten Rechte und Pflichten eintreten zu wollen.

Zum Vertrag vom 16. Februar 1912 betreffend den Betrieb der Brienz-Rothorn-Bahn haben wir folgendes zu bemerken:

Nach Art. 1 übernimmt die Dampfschiffgesellschaft bzw. nun deren Rechtsnachfolgerin, die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, den Betrieb und den Unterhalt der Brienz-Rothorn-Bahn auf Rechnung und Gefahr der Bahneigentümerin. Zu den Obliegenheiten der betriebsführenden Verwaltung gehören nach Art. 2 insbesondere die Anstellung und Entlassung des Personals, die Aufstellung der notwendigen Reglemente und Dienstvorschriften, die Erstellung und Einführung der erforderlichen Tarife für den gesamten Verkehr, die Aufstellung des Fahrplanes, der Unterhalt der Bahnanlagen, der Fahr-, Zugs- und Stationsdienst, die Bahnpolizei, die Buchhaltung, das Kassawesen, die Erledigung der Reklamationen, die Vertretung der Bahneigentümerin gegenüber Behörden und Privaten in allen Angelegenheiten des Betriebes und des Bahnunterhalts, die Entwerfung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung.

Gemäss dem Art. 3 behält sich die Gesellschaft der Brienz-Rothorn-Bahn u. a. die Genehmigung der Tarife (Grundtaxen) und des Fahrplanes, die Kreditbewilligung für die Reklame und die Feststellung der Jahresrechnung vor.

Art. 4, 5 und 6 geben zu besonderen Bemerkungen nicht Anlass.

In Art. 7 wird bestimmt, dass für die im äusseren Dienste der Rothornbahn ständig beschäftigten Angestellten eine Kranken- und Dienstalterskasse bestehen soll.

Nach Art. 8 ernennt und honoriert die Gesellschaft der Brienz-Rothorn-Bahn einen technischen Berater, den die Betriebsführerin bei der Behandlung wichtiger technischer Bau- und Betriebsfragen, wie Hauptreparaturen und Umbauten von Lokomotiven und Wagen, sowie aussergewöhnlichen Arbeiten im Bahnunterhalt, zu Rate zu ziehen hat. Können sich die Betriebsführerin und der technische Berater nicht einigen, so entscheidet der Verwaltungsrat der Brienz-Rothorn-Bahn.

Der jeweilige Stationsvorstand der Brienz-Rothorn-Bahn in Brienz soll von der Betriebsführerin gemäss Art. 9 mit der Leitung oder Überwachung des Bahn-, Fahr-, Zugs- und Stationsdienstes betraut werden können.

Art. 10 bezieht sich auf das Freifahrtwesen und Art. 11 auf das von der Betriebsführerin zu besorgende Rechnungswesen. Für die Rothornbahn soll vollständig gesonderte Rechnung geführt werden. Das gleiche wird hinsichtlich der Kassaführung bestimmt.

Art. 12 bestimmt u. a., dass die Brienz-Rothorn-Bahn im schriftlichen Verkehr mit den Behörden, mit andern Transportanstalten und mit Privaten den Charakter einer selbständigen Unternehmung behält. Sie wird dabei von der Betriebsverwaltung als der „Betriebsdirektion der Brienz-Rothorn-Bahn“ vertreten.

Gemäss Art. 13 besorgt die Betriebsführerin den Betrieb der Brienz-Rothorn-Bahn zu den Selbstkosten. Der Artikel enthält im fernerer die Bestimmungen, nach denen die Betriebskosten ermittelt werden.

Nach Art. 14 fliessen die Einnahmen der Brienz-Rothorn-Bahn direkt in deren Kasse, und ihre Ausgaben werden ebenfalls direkt aus ihrer Kasse bestritten.

Während in Art. 15 das Verfahren bei der Übernahme der Bahn durch die Betriebsführerin festgesetzt ist, bestimmt Art. 17, dass die Bahneigentümerin, wenn sie den Betrieb ihrer Linie wieder übernimmt, das zur Zeit der Vertragskündigung vorhandene Personal auf Grund der bestehenden Anstellungsbedingungen zu übernehmen hat.

Die Haftpflicht aus Eisenbahnbetrieb, aus dem erweiterten Haftpflichtgesetz und aus dem Obligationenrecht übernimmt gemäss Art. 18 die Bahneigentümerin.

Art. 19 enthält besondere Bestimmungen für den Fall der Kündigung des Betriebsvertrages.

Der Vertrag gibt uns zu keinen Einwendungen Anlass. Immerhin ist zu bemerken, dass, sofern die Betriebsführerin die Einholung der gesetzlichen Genehmigung der Transportbestimmungen

und Tarife zu besorgen hat, dies in Art. 2 hätte erwähnt werden sollen. Im Falle jedoch diese Pflicht der Eigentumsverwaltung obliegt, so wäre es angezeigt gewesen, den Art. 3 entsprechend zu ergänzen. Das Eisenbahndepartement machte seinerzeit die Berner Alpenbahn-Gesellschaft auf diese Verhältnisse aufmerksam. Die Bahngesellschaft erwiderte jedoch unterm 13. Februar 1915, es sei nicht mehr möglich, die Bestimmungen in Art. 2 c, bzw. 3 a des Vertrages wie gewünscht zu ergänzen, ohne die Behörden der Brienz-Rothorn-Bahn zu begrüßen. Letzteres sei jedoch nicht wohl tunlich. Wie dies bezüglich der übrigen, von der Lötschbergbahn betriebenen Linien der Fall sei, werde auch für die Rothornbahn die Einholung der gesetzlichen Genehmigung der Transportbestimmungen und Tarife von ihr, der Betriebsführerin, übernommen werden.

Diese Erklärung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft lässt eine Ergänzung des Art. 2 des Vertrages im oben angedeuteten Sinne als überflüssig erscheinen.

Die beiden Nachträge vom 20./25. November 1914 und vom 28. des gleichen Monates, gemäss welchen die Berner Alpenbahn-Gesellschaft bezüglich des Betriebes der Brienz-Rothorn-Bahn und der Spiezer Verbindungsbahn in die Rechte und Pflichten ihrer Rechtsvorgängerin, der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees, eintritt, geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass.

In seinen Vernehmlassungen vom 12. Juni 1912 und vom 22. Januar 1915 hat sich der Regierungsrat des Kantons Bern sowohl mit dem Betriebsvertrage als mit den beiden Nachträgen einverstanden erklärt.

Wie üblich haben wir in den beiden Genehmigungsbeschlüssen den Vorbehalt aufgenommen, dass für die Erfüllung der gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten mit der betriebsführenden Verwaltung auch die Bahneigentümerin haftet.

Indem wir Ihnen die nachstehenden Entwürfe zu Bundesbeschlüssen zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. März 1915.

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

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des zwischen der Brienz-Rothorn-Bahn und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon als Rechtsnachfolgerin der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee abgeschlossenen Betriebsvertrages samt Nachtrag.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Brienz-Rothorn-Bahn A.-G. vom 16. April 1912;
2. zweier Eingaben der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vom 11. Januar und vom 13. Februar 1915;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. März 1915,

beschliesst:

1. Der unterm 16. Februar 1912 zwischen der Brienz-Rothorn-Bahn A.-G. und der ehemaligen Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee abgeschlossene Betriebsvertrag samt Nachtrag vom 28. November 1914 wird mit dem Vorbehalt genehmigt, dass für die Erfüllung der von der Dampfschiffgesellschaft, bzw. von deren Rechtsnachfolgerin, der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Artikels 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1915 in Kraft tritt, beauftragt.

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des zwischen der Spiezer Verbindungsbahn A.-G. und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon abgeschlossenen Nachtrages zum Betriebsvertrage betreffend die Spiezer Verbindungsbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee vom 30. April 1912;
2. einer Eingabe der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon vom 11. Januar 1915,

beschliesst:

1. Dem unterm 20./25. November 1914 zwischen der Spiezer Verbindungsbahn A.-G. und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon als Rechtsnachfolgerin der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee vereinbarten Nachtrage zum Betriebsvertrag vom 19. April 1905 betreffend die Spiezer Verbindungsbahn wird die Genehmigung unter dem Vorbehalte erteilt, dass für die Erfüllung der von der Betriebsführerin übernommenen gesetzlichen und konzessionsmässigen Pflichten im Sinne des Artikels 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft auch die Bahneigentümerin haftet.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1915 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des
zwischen der Brienz-Rothorn-Bahn und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (B. L. S.) als
Rechtsnachfolgerin der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzerse abgeschlossenen
...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	597
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.04.1915
Date	
Data	
Seite	537-542
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 694

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.