

Nachtragsbotschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig über Riederalp und Eggishorn zum Aletschglotser beim Märjelensee.

(Vom 27. März 1911.)

Tit.

I.

Mit Botschaft vom 31. Mai 1910 (Bundesbl. 1910, III, 857) haben wir Ihnen einen Konzessionsentwurf für eine elektrische Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig über Riederalp und Eggishorn zum Aletschglotser beim Märjelensee vorgelegt. Dabei bemerkten wir, dass die Verbindungslinie Fiesch Hotel Jungfrau, für welche schon damals zwei Konzessionsgesuche vorlagen, Gegenstand einer spätern Botschaft sein werde. Die Herren Präsidenten Ihrer Eisenbahnkommissionen haben nun in- zwischen (22./23. Juli 1910) einen Augenschein vorgenommen, an dem Vertreter des Eisenbahndepartements und der beteiligten Konzessionsbewerbergruppen ebenfalls teilnahmen. Unterm 1. November 1910 hat uns sodann die Eisenbahnkommission des Nationalrates ersucht, auch über die Bahnprojekte Fiesch-Eggishorn (Projekt Kluser und Hurter) und Fiesch-Hotel Jungfrau (Projekt Isler und Konsorten) zu berichten und Anträge zu bringen, damit die Frage der Eisenbahnverbindungen zwischen dem Rhonetal und dem Gebiete des Eggishornes in Zusammenhang erledigt werden könne. Wir kommen heute diesem Auftrage nach.

II.

Da wir in unserer vorerwähnten Botschaft vom 31. Mai 1910 keine Angaben über die beiden Konzessionsgesuche für eine Bahnverbindung von Fiesch aus gemacht haben, lassen wir nachstehend die üblichen technischen Hauptangaben, wie wir sie anzugeben pflegen, und die summarischen Kostenvoranschläge für beide Projekte folgen.

A. Konzessionsgesuch der Herren Isler und Konsorten vom 20. Dezember 1907 für eine elektrische Zahnradbahn (eventuell Drahtseilbahn) von der Station Fiesch der Gomserbahn nach der Station Hotel Jungfrau der Brig-Aletschglätscher-Bahn.

Technische Hauptangaben.

Länge der Bahn: 3400 m (Betriebslänge 3650 m).

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 450 ‰ (für die Drahtseilbahn 600 ‰).

Höhenkoten: Fiesch 1050 m, Hotel Jungfrau 2235 m.

Minimalradius: 120 m.

Zwischenstationen: Zwei.

Betriebssystem: Elektrizität. Gleichstrom oder Einphasen-Wechselstrom. Zuleitung mittelst einer dritten Schiene. Kraftbezug aus dem gleichen Werke wie für die Brig-Aletschglätscher-Bahn.

Kostenvoranschlag.

Organisation, Verwaltung, Bauzinsen	Fr.	38,160
Landerwerb	"	47,600
Unterbau	"	340,000
Oberbau	"	266,500
Elektrische Leitung	"	34,000
Hochbau und Stationseinrichtungen	"	51,000
Signale	"	3,400
Rollmaterial	"	120,000
Mobilien und Gerätschaften	"	11,900
Unvorhergesehenes	"	7,400
	Total	Fr. 920,000

B. Konzessionsgesuch des Herrn O. Kluser, Rechtsanwalt in Brig, vom 21. März 1908, für eine elektrische Schmalspurbahn von Fiesch über Hotel Jungfrau nach dem Aletschglätscher. Dieses

Projekt zerfällt in eine Drahtseilbahn (I. Sektion) und in eine Adhäsionsbahn (II. Sektion).

Technische Hauptangaben.

Länge der Bahn: I. Sektion 2310 m, horizontal gemessen (2 Seilbahnstrecken von 1860 und 950 m Länge mit Umsteigstation in Fiescheralp). II. Sektion 5190 m (Adhäsionsstrecke).

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: I. Sektion 650 ‰. II. Sektion 60 ‰.

Minimalradius: I. Sektion 400 m. II. Sektion 60 m.

Zwischenstationen: Zwei.

Betriebssystem: Elektrizität. Saisonbetrieb.

Kostenvoranschlag.

I. Sektion.

Organisation, Verwaltung, Bauzinsen	Fr.	130,000
Bahnanlage und feste Einrichtungen	"	970,000
Rollmaterial, Motoren, Drahtseil	"	255,000
Mobiliar, Gerätschaften	"	5,000
	Total	Fr. 1,360,000

II. Sektion.

Organisation, Verwaltung, Bauzinsen	Fr.	110,000
Landerwerb	"	25,000
Unterbau	"	320,000
Tunnel	"	380,000
Oberbau	"	130,000
Elektrische Leitung	"	40,000
Hochbau, mechanische Einrichtungen	"	115,000
Telegraph, Signale	"	10,000
Rollmaterial	"	120,000
	Total	Fr. 1,250,000

III.

Nach Erhalt der sub Ziffer I hiervor erwähnten Zuschrift der Eisenbahnkommission des Nationalrates begrüßte das Eisenbahndepartement neuerdings den Staatsrat des Kantons Wallis in der Angelegenheit unter Hinweis auf die inzwischen erfolgte Konsti-

tuierung der Furkabahn A. G., welche sich die Erstellung der Linie Brig-Gletsch-Disentis zur Aufgabe gemacht hat, und verband damit folgende Anfragen:

1. Trägt die Erstellung einer Bahnlinie, sei es von Brig oder von Fiesch (Anschluss an die Linie Brig-Gletsch-Disentis) aus, den Bedürfnissen der Gegend genügend Rechnung?

2. Bestätigt der Staatsrat, falls er sich für die Erstellung einer einzigen Bahnverbindung ausspricht, seine Vernehmlassung vom 27. Februar 1909 (Bundesbl., 1910, III., 860/861) zugunsten des Konzessionsgesuches der Herren Isler und Konsorten für eine elektrische Schmalspurbahn von Brig nach dem Aletschgletscher?

Für den Fall, dass er die Konzessionierung der Linie von Fiesch aus als angezeigt erachte, wurde der Staatsrat ferner um Mitteilung ersucht, welchem der beiden Projekte, Isler (Fiesch-Hotel Jungfrau) und Kluser (Fiesch-Hotel Jungfrau-Aletschgletscher) er den Vorzug gebe.

In seiner Zuschrift vom 28. November 1910 erklärte der Staatsrat, dass nach seiner Ansicht eine einzige Bahnlinie für die Bedürfnisse der Landesgegend vollkommen genüge, und dass der Bahn von Brig aus (Projekt Isler und Konsorten) entschieden der Vorzug gebühre. Die Linie Brig-Hotel Jungfrau-Aletschgletscher bediene die Ortschaften Bitsch und Ried, die wichtigen Alpen Riederalp, Greich, Goppisberg, Betten, Lax, Fiesch und Fieschertal, sowie die Hotels Riederalp, Riederfurka, Bettnerwald und Eggishorn. Dabei werde sie dem Wintersport eines der schönsten Bergplateaus der Schweiz zugänglich machen. Durch die Bahn Fiesch-Hotel Jungfrau-Aletschgletscher würden dagegen nur das Hotel Jungfrau und die Alpen Fiesch und Fieschertal bedient. Ausserdem könnte diese Linie nur im Sommer betrieben werden. Es sei somit ausser Zweifel, dass die Linie Brig-Aletschgletscher den Interessen der Gegend besser entspreche. Der Staatsrat müsse somit seine Vernehmlassung vom 27. Februar 1909 zugunsten des Konzessionsgesuches der Herren Isler und Konsorten für eine Bahn von Brig nach dem Aletschgletscher bestätigen.

Falls die eidgenössischen Räte die Konzessionierung von zwei Bahnen, die eine von Brig, die andere von Fiesch aus, beschliessen sollten, so beantrage der Staatsrat, wie bereits in seinen frühern Vernehmlassungen, dass beiden Konzessionsgesuchen der Herren Isler und Konsorten, unter Abweisung der Vorlage des Herrn Kluser, entsprochen werde.

Das Eisenbahndepartement teilte dem Vertreter des Herrn Kluser, Herrn Ingenieur A. Hurter in Oerlikon, die Vernehmlassung des Staatsrates des Kantons Wallis mit und verband damit die An-

frage, ob er trotz der ablehnenden Haltung der Kantonsregierung seinem Projekte gegenüber, letzteres aufrechterhalte. Herr Hurter äusserte sich unterm 5. Dezember dahin, dass er sein Konzessionsgesuch nicht zurückziehen könne, weil dasselbe die einfachste technische Lösung einer Verbindung des Rhonetales mit dem Aletschgletscher biete und finanziell auch allein durchführbar sei. Gegen die Erteilung der Konzession für die Bahn Brig-Riederalp-Aletschgletscher, die sich doch nicht finanzieren lasse, habe er nichts einzuwenden. In einer zweiten Zuschrift vom 16. Februar 1911 führte Herr Hurter ferner im wesentlichen aus, dass er auf die Konzessionierung der Strecke Hotel Jungfrau-Aletschgletscher verzichte, wenn der einen Partei (Isler und Konsorten) die Konzession Brig-Aletschgletscher und der andern die Konzession für eine Drahtseilbahn Fiesch-Hotel Jungfrau erteilt werde.

IV.

Nach eingehender Prüfung der Angelegenheit halten wir dafür, dass, wie von der Kantonsregierung beantragt wird, nur die Bahn Brig-Aletschgletscher (Projekt der Herren Isler und Konsorten) konzessioniert werden sollte. Zu diesem Antrage bestimmen uns folgende Erwägungen.

Vorerst bemerken wir, dass nur eine Konzession erteilt werden sollte. Alle drei Konzessionsgesuche basieren auf der Hoffnung der Alimentierung der zu konzessionierenden Bahnen durch den Fremden- und Touristenverkehr. Dieser Verkehr nimmt aber, wenn das Ziel mittelst zweier Bahnen statt nur einer erreicht werden sollte, nicht um das Doppelte zu. Eine Bahn würde der andern schaden, und da eine glänzende Rendite auch beim Bestand von nur einer Bahn nicht in Aussicht steht, könnte keine der beiden existieren. Wie die Verhältnisse heute liegen, kann daher nach unserm Dafürhalten nur eine Konzession erteilt werden. Ergibt sich mit den Jahren eine so bedeutende Frequenz auf dieser einen Bahn, dass zwei Bahnen vom Rhonetal nach dem Eggishorn und dem Marjelensee existieren könnten, so mag dann eine zweite Konzession von der andern der beiden in Frage kommenden Ortschaften (Brig und Fiesch) aus erteilt werden.

Es könnte nun auch die Frage aufgeworfen werden, ob der Fall sich nicht für Erteilung einer Alternativkonzession eigne, so dass diejenige Konzessionsbewerbergruppe die definitive Konzession erhalte, welche ihr Projekt zuerst finanzieren könnte. Wir müssen aber hierauf erwidern, dass das System der alternativen Konzessionen sich nicht bewährt hat und von uns nicht empfohlen werden kann. Die Parteien verunmöglichen sich gegenseitig die

Finanzierung. Wir erinnern hierbei an die alternative Konzession Stalden-Saas Grund-Saas Fee, die seinerzeit aufgehoben und durch zwei neue Konzessionen ersetzt werden musste, weil die beiden Konzessionäre, die Herren Hurter und Masson, mit der alternativen Konzession nichts anfangen konnten (siehe Botschaft betreffend Erteilung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Stalden nach Saas-Grund und einer elektrischen Drahtseilbahn von Saas-Grund nach Saas-Fee, Bundesbl. 1909, IV., 761 ff.).

Bei dem Entscheid der Frage, ob eine Konzession von Brig oder von Fiesch aus zu erteilen sei, gibt die Bedeutung der Bahn für die Bedienung der Landesgegend den Ausschlag. Von diesem Gesichtspunkt aus ist die Bahn von Brig aus bei weitem vorzuziehen. Die Erstellung der Furkabahn mit einer Station Fiesch würde allerdings die Benützung einer Bahn von Fiesch auf das Eggishorn resp. nach dem Märgjensee durch Fremde und Touristen bedeutend erleichtern. Dieses Moment tritt jedoch gegenüber dem vorhin geltend gemachten in den Hintergrund.

Sollte man sich aber für Fiesch als Ausgangspunkt entschliessen, so wäre dann die Seilbahn wohl vorzuziehen. Es lässt sich kaum eine Beziehung zwischen zwei Punkten denken, für welche sich eine Seilbahn besser eignen würde, als die Beziehung zwischen Fiesch und dem Eggishorn.

Aus diesen Gründen bestätigen wir unsern Antrag vom 31. Mai 1910 auf Konzessionierung der Linie Brig-Aletschgletscher. Im nachstehenden Beschlussentwurf, den wir Ihnen hiermit zur Annahme empfehlen, haben wir den Text der Konzession, der entsprechend der heutigen Sachlage abgeändert, bezw. ergänzt worden ist, wieder aufgenommen.

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

Bern, den 27. März 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig über Riederalp und Eggishorn zum Aletschgletscher beim Märjelensee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben des Initiativkomitees für eine Brig-Aletschgletscher-Bahn, vom 11. September, 1. Oktober und 20. Dezember 1907;
2. einer Eingabe des Herrn Ingenieur A. Hurter in Oerlikon namens des Herrn O. Kluser, Rechtsanwalt in Brig, vom 21. März 1908;
3. zweier Botschaften des Bundesrates vom 31. Mai 1910 und 27. März 1911,

beschliesst:

I. Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren J. Cathrein, Hotelier in Brig, und A. Römer, in Paris, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig über Riederalp und Eggishorn zum Aletschgletscher beim Märjelensee 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.

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 Brig.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 3 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 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 einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 Wallis 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern.

Zum Transport von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 14. Der regelmässige Betrieb kann auf die Sommersaison beschränkt werden. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4 mal 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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

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.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können folgende Taxen bezogen werden:

ganze Strecke Brig-Naters:
einfache Fahrt 10 Rappen,
Hin- und Rückfahrt 15 Rappen.

Strecke Naters-Aletschgletscher:
einfache Fahrt (per km der Bahnlänge) 90 Rappen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen auf der Strecke Naters-Aletschgletscher mindestens 20% niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

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

Der einheimischen Bevölkerung hat die Bahngesellschaft auf der Strecke Naters-Aletschgletscher Billette zu halber Taxe zu gewähren.

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

Art. 17. 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 transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, zehn Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen per 100 Kilogramm und per 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. 19. Für die Beförderung von Gütern kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer bezogen werden.

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 transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht übersteigen darf.

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.

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

Art. 23. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gepäck- und Gütersendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; 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 drei 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 Wallis, 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 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 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 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 welchem 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 Wallis 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 hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf die Konzessionsgesuche der Herren Isler und Konsorten für eine elektrische Zahnradbahn (event. Drahtseilbahn) von Fiesch nach dem Hotel Jungfrau und des Herrn Kluser für eine elektrische Schmalspurbahn (Drahtseilbahn und Adhäsionsbahn) von Fiesch über Hotel Jungfrau nach dem Aletschgletscher wird zur Zeit nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Brig über Riederalp und Eggishorn zum Aletschgletscher beim Märjelensee. (Vom 27. März 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	74
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1911
Date	
Data	
Seite	835-847
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 159

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.