

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Visp nach Lalden.

(Vom 25. März 1901.)

Tit.

Unterm 25. Mai 1900 reichte Herr K. Greulich, Ingenieur in Luzern, das Gesuch ein, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession erteilt werden für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Visp nach Lalden.

Zur Begründung des Gesuches weist der demselben beigegebene allgemeine Bericht darauf hin, daß sich die Visp-Zermatt-Bahn einer jedes Jahr steigenden Frequenz erfreue und daß das Publikum, welches die Thäler von Saas-Fee und von Zermatt besuche, hauptsächlich aus Deutschen und Engländern bestehe, welche in ihrer Mehrzahl den Weg über Basel-Bern und in Zukunft über die Lötschbergbahn nehmen werden. Die projektierte Bahn solle nun dazu dienen, den Weg Lötschberg-Visp um zirka 13 Kilometer gegenüber der Route Lalden-Brig-Visp abzukürzen und eine direkte Verbindung der Visp-Zermatt-Bahn mit der Lötschbergbahn herzustellen, so daß direkte Züge von Lalden bis Zermatt und umgekehrt zirkulieren können. Auch der Güterverkehr nach den Thälern von Saas und Zermatt werde in Zukunft den Weg über die Linien Lötschberg und Visp-Lalden nehmen. Ebenso werde sich ein Teil des Personen- und Güterverkehrs

in das Rhonethal über die neue Linie bewegen, so daß die bisherige Frequenz und die daherigen Einnahmen der Visp-Zermatt-Bahn voraussichtlich namhaft gesteigert würden.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die projektierte Bahn in Visp direkt an die Personengeleise der Visp-Zermattbahn anschließe, dann horizontal und parallel zur J. S. bis zum Niveauübergang am östlichen Stationsende laufe und nachher mit 5 % steige, sich in einem Bogen nach Norden wende, auf einer Brücke über die J. S. setze und dann mit einem Gefälle von 5 % das Niveau des Rhonethals gewinne. Dieses werde in nördlicher Richtung durchquert, worauf die Linie über die Rhone setze, um sich in nordöstlicher Richtung mit 12 % Steigung nach der im Lötschbergbahnprojekt vorgesehenen Station Lalden zu entwickeln. Die Länge der Bahn betrage 2450 Meter, die Spurweite 1 Meter, der Minimalradius 100 Meter, die Maximalsteigung 12 %. Wie bei der Visp-Zermatt-Bahn, sollen auch hier Dampflokomotiven und zur Überwindung starker Steigungen eine Zahnstange zur Verwendung kommen. Oberbau und Rollmaterial sollen ebenfalls den Typen jener Bahn entsprechen.

Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf Fr. 600,000, die sich auf folgende Rubriken verteilen:

1. Verwaltung und Kapitalbeschaffung	Fr. 10,000
2. Landerwerbung	„ 37,200
3. Unterbau	„ 300,000
4. Oberbau	„ 121,000
5. Telegraph und Signale	„ 3,000
6. Rollmaterial	„ 90,000
7. Mobiliar und Gerätschaften	„ 2,000
8. Unvorhergesehenes	„ 36,800

Zusammen Fr. 600,000

oder per Kilometer rund Fr. 240,000.

Für die Rentabilitätsrechnung werden, auf Grund der Betriebsergebnisse der Visp-Zermatt-Bahn

die Einnahmen mit	Fr. 43,953
und die Ausgaben mit	„ 15,963

eingesetzt, so dass ein Einnahmenüberschuß von Fr. 27,990 sich ergebe, welcher ungefähr eine 4,6 %ige Verzinsung des Anlagekapitals gestatte.

Die Vernehmlassung der Kantonsbehörde, welche dem Eisenbahndepartement vom Staatsrat des Kantons Wallis unterm

30. November 1900 in Form eines Auszugs aus dem Protokoll des Großen Rates vom 23. gleichen Monats zugeschickt wurde, lautete dahin, es solle die Konzession, da es sich um das Verbindungsstück zwischen zwei normalspurigen Bahnlinien (Lausanne-Brig und Frutigen-Brig) handle, nur unter der Bedingung erteilt werden, daß die Strecke Visp-Lalden ebenfalls normalspurig gebaut werde. Eventuell, d. h. wenn die Bundesbehörden trotzdem mit der Schmalspur sich einverstanden erklären würden, solle die Gesellschaft verpflichtet werden, den Betrieb während des ganzen Jahres aufrechtzuerhalten und der einheimischen Bevölkerung die gleichen Taxbegünstigungen zu gewähren, welche sie von der Visp-Zermatt-Bahn genieße. Ferner solle Visp als Sitz der Gesellschaft bezeichnet und dem Kanton Wallis das Recht eingeräumt werden, ein Mitglied des Verwaltungsrates zu bezeichnen.

Das Departement brachte die Petita betreffend die Normalspur und den Jahresbetrieb dem Konzessionsbewerber zur Kenntnis, worauf dieser mittelst Eingabe vom 17. Januar 1901 replizierte, indem er auf den allgemeinen und auf den technischen Bericht verwies, wo hervorgehoben worden sei, daß die Verbindungsbahn als Fortsetzung der Visp-Zermatt-Bahn bis zur künftigen Lötschbergbahn gebaut werden solle. In dieser Einrichtung liege der Hauptvorteil der zur Konzessionierung nachgesuchten Linie und es werde diese nur als Teilstück der Visp-Zermatt-Bahn lebensfähig. Eine normalspurige Anlage der Verbindungsbahn Visp-Lalden würde nur die Bau- und Betriebskosten unverhältnismäßig vergrößern, ohne daß dadurch die Leistungsfähigkeit entsprechend erhöht würde. Für den Güterverkehr nach dem Rhonethal müßten Taxen erhoben werden, gegenüber welchen die geringen Umladekosten in Lalden und eventuell Visp verschwänden. Für den Hauptverkehr nach dem Zermatterthal dagegen blieben die Verhältnisse wie bisher, da in Lalden oder in Visp doch umgeladen werden müßte. An eine Bahnanlage mit normaler Spur und normaler Steigung dagegen könne gar nicht gedacht werden, da eine solche fast nach Brig hinaufgeführt werden müßte, so daß die Abkürzung verloren ginge.

Gegenüber dem Begehren, es solle die Bahn auch im Winter betrieben werden, machte der Konzessionsbewerber geltend, daß die Visp-Zermatt-Bahn nur Sommerbetrieb habe, daß somit der ganze Verkehr nach und von dem Zermatterthal im Winter weg falle. Der Verkehr von der Lötschbergbahn via Visp nach dem Rhonethal und umgekehrt sei aber wegen des Fehlens jeder Indu-

strie so gering, daß eine Rentabilität oder auch nur die Deckung der Betriebskosten nicht angenommen werden könne. Sollten sich später die Verhältnisse ändern, so würde die Bahn schon in ihrem eigenen Interesse zum Jahresbetrieb übergehen. Um den geringen Güterverkehr Lötschberg-Rhonethal und umgekehrt auch im Winter entgegenzukommen, könnte nötigenfalls der Betrieb bis Ende November aufrecht erhalten werden.

Das Eisenbahndepartement pflichtete diesen Ansichten bei und legte daher den konferenziellen Verhandlungen, welche am 18. März abhin stattfanden, einen entsprechenden Konzessionsentwurf zu Grunde. Dieser veranlaßt uns zu folgenden Bemerkungen:

Da auch wir die vom Konzessionsbewerber für die Schmalspur und gegen die Normalspur angeführten Gründe für zutreffend erachten, beantragen wir, die Forderung des Großen Rates, die vom Vertreter der Regierung auch anlässlich der konferenziellen Verhandlungen noch grundsätzlich festgehalten wurde, abzulehnen.

In Artikel 3 wird Visp als Sitz der Gesellschaft bezeichnet, wodurch dem Verlangen der Behörden von Wallis, es solle das Gesellschaftsdomizil in den Kanton Wallis verlegt werden, entsprochen ist.

Das weitere Begehren, daß dem Staatsrat das Recht eingeräumt werden solle, ein Mitglied des Verwaltungsrates zu ernennen, wird anlässlich der Vorlage der Gesellschaftsstatuten zu erledigen sein. Einstweilen hat der Konzessionsbewerber sich mit diesem Postulate einverstanden erklärt.

Die Frage der Betriebszeit soll im Artikel 14 in der Weise gelöst werden, daß grundsätzlich die Zeit vom 1. Mai bis 30. November angenommen wird. Für den Fall aber, daß das Bedürfnis nach einer Ausdehnung sich geltend machen sollte, ist der Bundesrat ermächtigt, diese Ausdehnung zu verlangen. Wir halten diese Lösung für richtig und allein geeignet, sowohl den Interessen des Publikums als denjenigen der Gesellschaft gerecht zu werden. Den vom Vertreter der Kantonsregierung anlässlich der konferenziellen Verhandlungen gestellten Antrag, von vornherein von einer bestimmten Betriebszeit abzusehen und die Bestimmung derselben dem Bundesrate zu überlassen, halten wir für unannehmbar, weil der Konzessionär kaum das nötige Aktienkapital finden dürfte, wenn die Konzession in diesem Punkte so unbestimmt lauten würde.

In Artikel 16 und 18 wurden diejenigen Taxen aufgenommen, welche den in der Konzession der Visp-Zermatt-Bahn enthaltenen Ansätzen, pro Kilometer berechnet, entsprechen. Das letzte Alinea des Artikels 16 soll den Übergang des der Visp-Zermatt-Bahn gehörenden sogenannten Aussichtswagens auf die Linie Visp-Lalden ermöglichen. Die Taxe von 50 Rappen ist nach den im Bundesbeschlusse vom 17. Juni 1890 (E. A. S. XI, 37) aufgeführten Ansätzen kilometrisch berechnet.

Indem wir Ihnen beantragen, den nachstehenden Entwurf zum Beschluß zu erheben, versichern wir Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 25. März 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Visp nach Lalden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Herrn K. Greulich, Ingenieur in Luzern, vom 25. Mai 1900 und vom 17. Januar 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1901.

beschließt:

Dem Herrn K. Greulich, Ingenieur in Luzern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Visp nach Lalden, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 bezeichnet wird, 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vordruckmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 1 $\frac{1}{2}$ 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 Bundesrate 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, unter Einlegung einer Zahnstange, wo die Steigungen dies notwendig machen.

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 Bundesbeamten, 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 Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Transport von Vieh ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. November beschränkt werden. Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, im Falle des Bedürfnisses die Ausdehnung der Betriebszeit zu verlangen. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem (Durchgangs-)System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 45 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 27 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen

dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

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

Für die einheimische Bevölkerung sind reduzierte Taxen einzuführen. Dieselben werden vom Bundesrate nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt.

Der Gesellschaft ist die Erhebung einer Zuschlagstaxe von 50 Rappen für die ganze Strecke zu den gewöhnlichen Taxen II. Klasse in den Fällen gestattet, wo den Reisenden auf ihr Verlangen Luxusplätze in den dafür besonders ausgerüsteten Wagen zur Verfügung gestellt werden. Dabei hat es die Meinung, daß die Luxuswagen nur soweit eingestellt, beziehungsweise Luxusplätze nur unter der Voraussetzung zugewiesen werden dürfen, als es nach Aufnahme und gehöriger Unterbringung der Reisenden, welche die gewöhnliche Fahrtaxe bezahlt haben, in den Zügen noch möglich ist.

Art. 17. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 8 Rappen, die niedrigste nicht über 4 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Industrie und der Landwirtschaft hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich 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 bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht eine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung 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 Fröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 konzedierte 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 letzteren 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession einer Schmalspurbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Cortaillod und Boudry.

(Vom 25. März 1901.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 23. März 1888 (E. A. S. X, 15 ff.) wurde den Herren A. Merian, Ingenieur in Neuenburg, und Mithaften zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, und durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember gleichen Jahres (E. A. S. X, 101 ff.) den Herren Emil Henry und P. de Coulon in Cortaillod zu Händen derjenigen Aktiengesellschaft, welche die erstgenannte Konzession übernehmen würde, die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières, als Fortsetzung der Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, erteilt.

Diese beiden Konzessionen erlitten durch Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. XII, 243) und vom 29. Juni 1894 (E. A. S. XIII, 127) mehrfache Änderungen, welche hauptsächlich die Taxen betrafen.

Unterm 17. Dezember 1900 richtete der Verwaltungsrat der Regionalbahn Neuenburg-Cortaillod-Boudry an den Bundesrat zu

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Visp nach Lalden. (Vom 25. März 1901.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1901
Date	
Data	
Seite	575-588
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 565

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.