

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Bönigen, eventuell Zollhaus, nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald.

(Vom 22. April 1887.)

Tit.

Am 25. Oktober 1886 reichte Herr Ed. Heiniger-Schnell in Burgdorf, zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft, ein vom 19. gl. Mts. datirtes Konzessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Bönigen nach Lauterbrunnen. Diese Linie bildete schon ein Theilstück der am 24. September 1873 (E. A. S. I, 263 ff.) vom Bund konzessionirten Touristenbahnen im Berner Oberland, deren Ausführung aber, wie der Petent ausführt, zum Theil an der Ungunst der Zeitverhältnisse, zum Theil an dem Umstande scheiterte, daß die Projekte auf zu breiter Basis nach der Schablone der Normalbahnen aufgestellt waren, wodurch die Anlagekosten eine sehr bedeutende Höhe erreichten.

Das vorliegende Projekt nun soll unter Beobachtung möglichster Oekonomie in Anlage und Betrieb das für den lebhaften Touristen- und nicht unbedeutenden Lokalverkehr nothwendige leichtere Verkehrsmittel schaffen und so den Besuch der Thalschaft fördern und steigern.

Die Bahn wird bei der Bödelibahnstation Bönigen ihren Anfang nehmen und dem bestehenden Geleise bis über die Lütschinen folgen, sei es unter Mitbenutzung des bestehenden oder Erstellung eines eigenen Bahnkörpers; von der Lütschinenbrücke weg das Lütschinenthal aufwärts nach Gsteig führen, wo die erste Station

projektirt ist, dann Mülina westlich liegen lassend bei km. 4,8 der Lauterbrunnenstraße sich nähern, deren Richtung das Tracé mit geringen Abweichungen über Zweilütschinen, wo eine Station errichtet werden soll, bis zum Anfang des Dorfes Lauterbrunnen folgt, wo die Endstation in Aussicht genommen ist.

Die Spurweite ist zu 1 m. und der kleinste Kurvenradius zu 80 m. angenommen, wodurch ermöglicht werden soll, dem zum Theil schwierigen Terrain ohne allzu große Erdbewegungen zu folgen. Immerhin sind einige Straßenverlegungen und bei der unmittelbaren Nähe der Lüttschine verschiedene größere Uferbauten als nothwendig vorgesehen. Ferner bedingt die Ueberschreitung mehrerer Wildbäche die Erstellung von Kunstbauten, die durch Verbauungen geschützt werden müssen. Auch werden namentlich von km. 9—12 trotz möglicher Ansmiegung an das Terrain nennenswerthe Felssprengungen erforderlich sein.

Die Niveaudifferenz des Anfangs- und Endpunktes der Bahn beträgt 209 m., was bei einer Gesamtlänge der Bahn von 12,600 km. eine durchschnittliche Steigung von 16,6 ‰ ergibt. Als stärkste Steigung ist eine solche von 40 ‰ vorgesehen, welche indessen nur auf 2 Strecken von zusammen circa 2,5 km. Länge vorkommen wird.

Der Oberbau soll nach den bei der Tramelan-Tavannes-Bahn verwendeten Typen aus Stahlschienen von 20 kg. Gewicht per Meter erstellt werden und auf eichenen Querschwellen ruhen. Die Stationsgebäude sind in einfachem Holzstyl projektirt. In Bönigen werden die nöthigen Maschinen- und Wagenremisen erstellt werden. Auch das Rollmaterial soll demjenigen der Tramelan-Tavannes-Bahn analog erstellt werden.

Während im Jahr 1873 die Erstellungskosten für die normalspurige Anlage mit 180 m. kleinstem Kurvenradius auf Fr. 2,257,000 veranschlagt wurden, soll der schmalspurige Bau nur Fr. 1,200,000 kosten. Es werden in Anschlag gebracht für:

1) Verwaltung, Kapitalbeschaffung etc.	. . . . .	Fr.	75,000
2) Projektverfassung und Bauleitung	. . . . .	„	25,000
3) Grunderwerb	. . . . .	„	95,000
4) Unterbau	. . . . .	„	440,000
5) Oberbau	. . . . .	„	260,000
6) Hochbau	. . . . .	„	70,000
7) Telegraph, Signale, Abschluß	. . . . .	„	20,000
8) Rollmaterial	. . . . .	„	150,000
9) Mobiliar und Geräthschaften	. . . . .	„	15,000
10) Unvorhergesehenes und Verschiedenes	. . . . .	„	50,000

Total Fr. 1,200,000

Von der bedeutenden Fremdenfrequenz Interlakens und des Lauterbrunnenthales insbesondere ausgehend, und in Berücksichtigung des einheimischen Verkehrs, wird die Jahresfrequenz der Bahn zu 80,000 Reisenden angenommen und davon 20,000 auf I. Klasse und 60,000 auf II. Klasse gerechnet. Bei Annahme von 80 % der einfachen Taxe für die ganze Linie (Rp. 25 für I. und Rp. 15 für II. Kl.) werden die Einnahmen berechnet wie folgt:

20,000 Reisende I. Kl. à Fr. 2. 60	. . . . .	Fr. 52,000
60,000 " II. " " " 1. 55	. . . . .	" 93,000
		zusammen Fr. 145,000
dazu Gepäck	. . . . .	" 5,000
Güter	. . . . .	" 15,000
		was eine Gesamteinnahme ergibt von . . . Fr. 165,000

Die Betriebskosten werden veranschlagt auf Fr. 85,000, so daß für Speisung des Erneuerungs- und Reservefonds und Kapitalverzinsung Fr. 80,000 verbleiben, was einem Zins von ungefähr $5\frac{3}{4}$ % gleichkommt.

Am 1. März 1887 reichte sodann der nämliche Petent gemeinsam mit den HH. Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, noch ein weiteres Konzessionsgesuch ein für eine an die Linie Bönigen-Lauterbrunnen anschließende zweite Sektion der Oberländer Thalbahnen von Zweilütschinen nach Grindelwald, indem gleichzeitig für die erste Sektion als Ausgangspunkt statt Bönigen eventuell Zollhaus in Aussicht gestellt wurde.

Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements einigten sich die Petenten für beide Sektionen (s. Eingabe vom 11. März) auf ein einheitliches Konzessionsgesuch für beide nach der Natur der Sache eng zusammenhängenden und ein Ganzes bildenden Linien, indem die HH. Pümpin, Herzog & Cie. im Einverständniß des Hrn. Heinger-Schnell dem Konzessionsgesuch für die erste Sektion beitraten. Damit ist eine einheitliche Behandlung ermöglicht und brauchen nicht zwei gesonderte Konzessionsakte ertheilt zu werden.

Mit der Zweiglinie Zweilütschinen-Grindelwald wird bezweckt, auch dem ebenso besuchten Grindelwaldthal ein schnelleres und billigeres Verkehrsmittel zu verschaffen und es mit den Hauptverkehrsadern in innigern Zusammenhang zu bringen, als dies bisher der Fall war.

Die Bahn zweigt bei der Station Zweilütschinen von der Linie Bönigen-Lauterbrunnen ab, überschreitet unmittelbar nachher die weiße Lütchine, um sodann dem linken Ufer der schwarzen Lütchine bis km. 4,8 zu folgen, wo dieselbe übersetzt wird. Von

hier weg hält sich die Bahn auf dem rechten Ufer bis nach Grindelwald, wo ungefähr in der Mitte des Dorfes die Endstation errichtet werden soll.

Die Länge der Zweiglinie beträgt 11,8 km., die zu ersteigende Höhe 385 m., was eine Durchschnittssteigung von ungefähr 33 ‰ ergibt.

Die technischen Grundlagen für die Abzweigung sind naturgemäß im Wesentlichen die gleichen wie bei Bönigen-Lauterbrunnen. Auf zwei Strecken, nämlich zwischen km. 4,65 und 6,80, vor Burglauenen, sowie zwischen km. 10,15 und 11,50 vor Grindelwald, sind stärkere Steigungen, von 53—120 ‰ zu überwinden, zu welchem Behufe auf einer Länge von zusammen 3 km. Zahnstangen eingelegt werden und Lokomotiven gemischten Systems (für Zahnrad und bloße Adhäsion) zur Verwendung gelangen sollen.

Die Erstellungskosten für die Zweiglinie werden folgendermaßen veranschlagt:

1) Verwaltung, Kapitalbeschaffung etc.	Fr.	100,000
2) Projektverfassung und Bauleitung	„	25,000
3) Grunderwerb	„	120,000
4) Unterbau	„	590,000
5) Oberbau	„	385,000
6) Hochbau	„	55,000
7) Telegraph, Signale, Abschluß	„	25,000
8) Rollmaterial	„	195,000
9) Mobiliar und Geräthschaften	„	15,000
10) Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	90,000

zusammen Fr. 1,600,000

gegenüber dem Voranschlag des 1873er Projektes von Fr. 2,602,500. Die Erstellungskosten für die ganze Bahn würden sich mithin belaufen auf Fr. 2,800,000.

Die Rentabilitätsberechnung für die Zweiglinie weist folgende Daten auf:

Einnahmen:

25,000 Reisende I. Kl. à Fr. 2. 40 (80 ‰)	Fr.	60,000
75,000 „ II. „ à „ 1. 45 „	„	108,750
Gepäck	„	10,000
Güter	„	20,000
	Fr.	198,750

während die Betriebskosten berechnet werden,

Fr. 7000 per Bahnkilometer, auf „ 84,000

so daß für Speisung des Erneuerungs- und Reserve-

fonds und Kapitalverzinsung verbleiben . Fr. 114,750

was die Ausrichtung eines Zinses von circa 6 ‰ erlauben würde.

Wie die Touristenbahnen im Jahre 1873, so haben auch die vorliegenden Thalbahnprojekte in der beteiligten Landesgegend einer rührigen und zum Theil leidenschaftlichen, hauptsächlich von Interlaken ausgehenden Opposition gerufen, welche sich in Versammlungen, in der Presse und in Eingaben an die Behörden kundgab, während auf der andern Seite eine ebenso lebhafte Agitation zu Gunsten der Projekte hervortrat.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Bern übermittelte uns mit Schreiben vom 2. März die an sie gelangten Eingaben, nämlich einen Bericht des Regierungsstatthalters von Interlaken nebst Protokoll einer Delegirtenversammlung aus Gemeinden des Oberlandes, sowie zwei Vorstellungen aus der beteiligten Landesgegend. Diese Berichte und Eingaben nehmen entschieden gegen die Bahnen Stellung, indem hauptsächlich auf die schwere Schädigung des Kutschergewerbes und der damit zusammenhängenden Gewerbe, sowie darauf hingewiesen wird, daß der Einfluß der Brünigbahn sich noch nicht hinreichend ermessen lasse, um über das Bedürfniß von Thalbahnen zu entscheiden.

Die Regierung ihrerseits sprach sich folgendermaßen aus: Bezüglich der Thalbahnen glaube sie, wie die an sie gelangten Einsprachen, daß es angezeigt wäre, vorerst die Wirkungen der Eröffnung der Brünigbahn abzuwarten, bevor neue Bahnen erstellt werden. Es wäre unklug, auf einmal eine so tief einschneidende Aenderung der Erwerbs- und Lebensverhältnisse der gesammten oberländischen Bevölkerung zu provoziren; wenn dieselbe mit der Zeit unvermeidlich werden sollte, so sei es besser, sie vollziehe sich nach und nach und mit einer gewissen Langsamkeit, damit diese Umgestaltung für die ohnehin bedrückte Gegend nicht allzu fühlbar werde. Die Regierung glaube die Verschiebung der projektirten Bahn um so mehr empfehlen zu sollen, als dieselbe keinem unmittelbaren, allgemeinen Interesse entspreche und deren Bau von keiner der beteiligten Gemeinden verlangt werde. Damit die Spekulation berechtigt wäre, einer Landesgegend ein Unternehmen aufzudrängen, von dem die große Mehrheit nichts wissen wolle, sollte dasselbe doch wenigstens einem wirklichen Bedürfniß entsprechen, bis dahin habe sich jedoch ein solches nicht fühlbar gemacht.

Es sei möglich, daß mit Eröffnung der Brünigbahn und daheriger Vermehrung des Touristenverkehrs der Bau der Thalbahnen nothwendig werde. In diesem Falle werde dann deren Erstellung bei der Bevölkerung des Oberlandes auf weniger Widerstand stoßen. Vorläufig dürfte aber noch zugewartet werden, bis ihnen wenigstens ein Theil der öffentlichen Meinung günstig sein werde.

Gestützt auf diese Erwägungen schloß die Regierung folgendermaßen: „Ohne sich also dem Bau einer Eisenbahn von Interlaken nach Lauterbrunnen oder Grindelwald grundsätzlich zu widersetzen, glaube sie, es sei der Moment für die Ertheilung einer Konzession nicht gut gewählt, und beantrage daher, dieselbe zur Zeit nicht zu ertheilen.“

Bezüglich der Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald wurde von derselben die nämliche Stellung eingenommen.

Wäre die Regierung von Bern bei dieser Begutachtung geblieben, wonach sie sich grundsätzlich dem Bau der Thalbahnen nicht widersetzt, sondern nur vorläufige Verschiebung der Konzessionsertheilung befürwortet, so hätte die Verweigerung der Konzession wohl kaum ernstlich in Frage kommen können. Denn wenn die kantonalen Behörden es nicht für angezeigt erachten, den von einem Theil der beteiligten Bevölkerung erhobenen Widerspruch zu dem ihrigen zu machen, so liegt für die Bundesbehörden keine Veranlassung vor, auf solche Einwendungen des Nähern einzutreten. Es hätte daher genügt, wie dies schon in der Botschaft betreffend Konzession von Touristenbahnen im Berner Oberland vom 23. Juli 1873 (Bundesbl. 1873, III, 191 ff.) geschehen ist, den bezüglichen Vorstellungen, welche in der Konzession der Thalbahnen eine Kalamität für das Oberland erblicken, einfach den Art. 3 des Eisenbahngesetzes entgegenzuhalten, der die Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnverbindungen als obersten Grundsatz aufstellt und das Recht, eine Konzession zu verweigern, auf die Fälle beschränkt, wo die militärischen Interessen verletzt würden.

Nun hat sich aber die Regierung von Bern nachträglich veranlaßt gesehen, mit Schreiben vom 16. April 1887 ihren Standpunkt dahin zu präzisieren, daß sie förmliche Einsprache im Sinne des Art. 4 des Eisenbahngesetzes erhebe und für den Fall, daß trotz ihrer Einsprache die Konzession ertheilt werden sollte, ihrem Großen Rathe freie Hand vorbehalte, auf Grund der Konzession den Bau und Betrieb der Linie selbst zu übernehmen.

Zur Motivirung ihrer Stellungnahme wird auch in diesem zweiten Schreiben beigefügt, daß sich die Regierung der Konzessionsertheilung nicht mehr widersetzen werde, wenn der Bau der Brünigbahn, sowie eventuell der Grimselstraße, eine bedeutende Vermehrung des Touristenverkehrs im Oberland zur Folge habe und daher auch auf die Erwerbsmittel der Bevölkerung, welche letztere hauptsächlich auf die Fremdenindustrie angewiesen sei, von günstigem Einfluß sein werde. Zur Zeit jedoch und so lange überhaupt die gegenwärtigen Verhältnisse sich nicht wesentlich verändert haben, ersuche sie, ihre Vernehmlassung als förmliche Einsprache im Sinne des Art. 4 des Eisenbahngesetzes zu betrachten.

Wenn nun auch die Stellungnahme der Regierung keine absolut ablehnende ist, indem sie sich der Konzession bloß zur Zeit widersetzt, so wird eben doch förmlich Einsprache erhoben, in Folge welcher die Sachlage eine wesentlich andere geworden ist, und nun der Fall vorliegt, daß die Bundesversammlung nach Artikel 4 des Eisenbahngesetzes einen materiellen Entscheid zu treffen hat.

Diese Gesetzesbestimmung sieht vor, daß die Bundesversammlung die Konzession trotz der Einsprache eines Kantons zu^o ertheilen berechtigt ist und daß die Entscheidung nach gehöriger Prüfung der streitigen Punkte und aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse zu erfolgen habe. Art. 4 geht offenbar von dem Prinzipie aus, daß im Falle der Einsprache eines Kantons die Konzession nur ausnahmsweise zu ertheilen sei, wenn triftige Gründe des öffentlichen Wohls und des allgemeinen Interesses für die Konzessionirung sprechen.

Es fragt sich daher, ob im vorliegenden Falle Gründe vorhanden sind, welche es rechtfertigen, über den Antrag der Regierung und die von ihr vorgebrachten Gründe hinweg, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen.

Wir glauben diese Frage bejahen zu sollen. Die gegen die Konzessionsertheilung erhobenen Einwendungen erscheinen uns zum Theil unstichhaltig, zum Theil nicht hinreichend, um, in Abweichung von der bisherigen Praxis, welche, dem in Artikel 3 des Eisenbahngesetzes aufgestellten Grundsatz gemäß, trotz allfälliger Bedenken und Einwendungen bei Erfüllung der formellen Requisite die Konzession regelmäßig anstandslos ertheilt, in casu die Konzession für ein Projekt zu verweigern, welchem schon im Jahre 1873, obwohl es auch damals an Einsprachen nicht fehlte, die Konzession ertheilt und später mehrmals verlängert worden war.

Bei Erörterung der gegen das Projekt erhobenen Einwendungen folgen wir der Darstellung der Regierung von Bern, welche dieselben restüirt.

Was zunächst das Argument betrifft, daß ein Abwarten des Einflusses der Brünigbahn auf die Verkehrsverhältnisse und speziell auf die Fremdenfrequenz des Berner Oberlandes am Platze sei, bevor zur Erstellung neuer Bahnen geschritten werde, so wollen wir demselben die Berechtigung im Allgemeinen nicht bestreiten. Allein es ist dies eine Erwägung, welche in erster Linie vom Standpunkt der Unternehmer aus, oder etwa wenn es sich um Subventionirung handeln würde, in Betracht fällt, dagegen nach dem Gesetz und der bestehenden Praxis, wonach bei der Konzessionsertheilung die Rentabilitätsfrage nicht zu prüfen ist, kein Motiv abgeben kann, die

Konzession zu verweigern, wenn sich Bewerber finden, welche das Risiko auf sich nehmen wollen. Es kann sich daher nur fragen, ob mit Rücksicht auf die möglichen Wirkungen der Brünigbahn für die einheimische Bevölkerung eine Gefährdung oder eine erhöhte Gefährdung berechtigter Interessen derselben durch die Konzessionirung der Thalbahnen entsteht. Auch zu einer solchen Annahme liegt kein Grund vor. Offenbar kann die angeführte Wechselbeziehung zwischen Brünigbahn und Thalbahnen wesentlich nur mit Bezug auf das Kutscher- und allenfalls die damit zusammenhängenden Gewerbe in Betracht kommen. Dafür, daß auch ein anderer Theil der Bevölkerung durch die Erstellung der Thalbahnen an sich oder in Verbindung mit den Wirkungen der Brünigbahn, in einer Weise berührt würde, daß von „tief einschneidender Aenderung der Erwerbs- und Lebensverhältnisse der gesammten oberländischen Bevölkerung“ gesprochen werden könnte, ist weder in der Vernehmlassung der Regierung, noch in den verschiedenen Eingaben ein Anhaltspunkt zu finden und dürfte wohl schwerlich beizubringen sein. Was aber speziell das Kutscher- und die damit zusammenhängenden Gewerbe anbelangt, so bedeuten für dieselben die Thalbahnen auf jeden Fall eine Schädigung, ganz abgesehen davon, was die Brünigbahn auf den Fremdenverkehr für einen Einfluß üben wird. Jene Schädigung durch die Thalbahnen macht sich aber hauptsächlich bei deren Eröffnung geltend, und von diesem Gesichtspunkte aus ist daher das Argument der Petenten in ihrem nachträglichen Gesuche durchaus richtig, daß gerade mit Rücksicht auf die voraussichtliche Verkehrssteigerung der Brünigbahn, mit Erstellung der Thalbahnen nicht zugewartet werden sollte, da sonst bei der nothwendigen momentanen Vermehrung des Kutschergewerbes der Einfluß oder die Schädigung durch Thalbahnen nur um so empfindlicher sein müßte. Wenn überhaupt die Thalbahnen einmal konzessionirt werden sollen, was auch die Einsprachen annehmen, da sie sich nicht grundsätzlich dagegen aussprechen, so wird deren Wirkung eine um so weniger nachtheilige sein, je geringer noch die Ausdehnung ist, welche die genannten Gewerbe genommen haben, und je eher der durch die Eisenbahn gebrachte Verdienst als eine Kompensation für die brach gelegten Arbeitskräfte betrachtet werden darf.

Frägt man aber, ob die Beeinträchtigung der Interessen dieser einen Klasse der Bevölkerung für Verweigerung der Konzession entscheidend in's Gewicht fallen könne, so ist darauf unbedenklich mit Nein zu antworten. Mit Recht sagt schon die zitierte Botschaft vom 23. Juli 1873 über diesen Punkt: „Die Gefährdung bereits bestehender Industrien durch eine neu entstehende ist übrigens eine so häufige und natürliche Erscheinung, daß sie kein Argument gegen

eine Neuerung zu bilden vermag.“ In der That hätte der Einwand der Gefährdung der Interessen des Kutscherstandes mit etwas mehr oder weniger Berechtigung jedem Eisenbahnprojekt entgegengehalten werden können. Es ist aber nie daran gedacht worden, selbst nicht in Fällen, wo die Beeinträchtigung des genannten Gewerbes in mindestens ebenso bedeutendem Maße wie hier zu gewärtigen war, aus der Rücksicht auf solche Sonderinteressen einen Grund dafür abzuleiten, um einer Gegend den Vortheil eines verbesserten Verkehrsmittels vorzuenthalten. Wir sind daher der Ansicht, daß auch im vorliegenden Fall der von einem einzelnen Gewerbe oder einzelnen Gewerben ausgehende oder in deren Interessen erhobene Protest für den Entscheid der Bundesbehörden nicht ausschlaggebend sein könne, vorausgesetzt, daß auf der andern Seite allgemeine Interessen im Spiele sind, die Berücksichtigung und Schutz verdienen.

Dies ist hier der Fall. Die Regierung von Bern nimmt zwar an, daß die projektirte Bahn keinem unmittelbaren, allgemeinen Interesse entspreche und der Bau von keiner der beteiligten Gemeinden verlangt werde. Es sei dazu kein wirkliches Bedürfniß vorhanden und wolle die große Mehrheit der Landesgegend davon nichts wissen.

Thatsächlich unrichtig ist zunächst die Angabe, daß die Thalbahnen von keiner der beteiligten Gemeinden verlangt werden. Denn sowohl Lauterbrunnen als Grindelwald sprachen sich in ihren Gemeindeversammlungen zu Gunsten des Unternehmens aus und theilten uns ihre Beschlüsse mit. Lauterbrunnen begrüßt die Bahn als für die Gemeinde von großem Interesse und wünscht deren Erstellung. Wenn anderseits Bürger von Lauterbrunnen mit einer Gegenvorstellung an die Regierung sich wandten, so kann diesen Stimmen für Beurtheilung der öffentlichen Meinung der Ortschaft nur ungleich geringere Bedeutung beigemessen werden, als dem förmlichen Gemeindebeschuß.

Noch entschiedener lautet der Beschluß der Gemeinde Grindelwald, der die Konzessionsertheilung auf's Angelegentlichste befürwortet und, wie darin gesagt wird, dazu dienen soll, „den Bundesrath von der wahren Stimmung der zunächst beteiligten Bevölkerung zu unterrichten.“ Der Gemeinderath sah sich veranlaßt, Namens der dortigen Bevölkerung in einer besondern Zuschrift auf das große Interesse hinzuweisen, welches die volkreiche und bisher vom Verkehr abgelegene Gemeinde, ganz abgesehen vom Fremdenverkehr, an der Erstellung der Bahn habe, die aber auch zur Erleichterung und Förderung des Touristenverkehrs nothwendig sei und mithin ebenso sehr im Interesse des reisenden

Publikums wie der Gemeindebewohner begrüßt werde; die dagegen erhobenen Einwendungen seien unstichhaltig.

Zieht man nun in Betracht, daß die beiden Ortschaften, Lauterbrunnen und Grindelwald, an den Endpunkten der projektirten Bahn gelegen, durch dieselbe mit dem großen Verkehr in Verbindung gebracht und dem Touristenstrom erschlossen werden sollen, so wird mit Recht nicht zu bestreiten sein, daß sie in erster Linie und weit mehr als Interlaken berufen sind, sich über die Wünschbarkeit der Erstellung eines Schienenwegs in ihre Thäler auszusprechen. Angesichts ihrer Kundgebungen kann daher die Behauptung nicht wohl aufrecht erhalten werden, daß die Bahn keinem wirklichen Bedürfnisse entspreche und die große Mehrheit der beteiligten Landesgegend davon nichts wissen wolle.

Schon mit Rücksicht auf den Umstand, daß durch die projektirte Schienenverbindung zwei bisher abgeschlossene Thäler dem Verkehr eröffnet werden, darf die Unternehmung, um deren Konzessionirung es sich handelt, als ein Fortschritt bezeichnet werden, der, wie jede Verkehrserleichterung, im allgemeinen Interesse liegt, dem sich Sonderinteressen unterzuordnen haben. Noch um so gerechtfertigter ist die Annahme eines allgemeinen Interesses, wenn man in Betracht zieht, daß mit der Verbesserung der Verkehrsmittel regelmäßig eine Steigerung des Verkehrs Hand in Hand geht und dies ganz besonders für den Touristenverkehr gilt. Es darf daher mit vollem Recht angenommen werden, daß die Thalbahnen nur geeignet sein können, denselben anzuziehen, und mithin für die auf die Fremdenindustrie wesentlich angewiesene Bevölkerung eine wohlthätige Wirkung üben werden. Daß sie vollends im Interesse des reisenden Publikums zu begrüßen sind, bedarf kaum eines besondern Nachweises.

Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, daß die Annahme der Regierung, als handle es sich bloß um die Frage, ob die Spekulation berechtigt sei, einer Landesgegend gegen ihren ausgesprochenen Willen und ohne daß ein wirkliches Bedürfniß vorliege, eine Eisenbahn aufzudrängen, zum großen Theil auf thatsächlich unrichtigen Voraussetzungen beruht. Läge jener Fall wirklich vor, so würden wir nicht anstehen, Ihnen Guttheißung der Einsprache und Abweisung des Konzessionsgesuches zu beantragen. Ist aber gezeigt worden, daß für die Konzessionirung triftige Gründe des allgemeinen Wohls sprechen, denen nur die Sonderinteressen einer einzelnen Bevölkerungsklasse widerstreiten, so gelangen wir zu dem Resultate, daß eine Konzessionsverweigerung nicht gerechtfertigt wäre. Entscheidend fällt dabei ferner folgende Erwägung in Betracht.

Die Bundesbehörden haben in der bisherigen Praxis konsequent den durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes aufgestellten Grund-

satz durchgeführt und bei Erfüllung der formellen Requisite, trotz etwaiger Bedenken und Einwendungen, wie sie sich ja jedem Fortschritt entgegenzustellen pflegen, ohne auf subtile Abwägung von Opportunitätsrücksichten oder Sonderinteressen einzutreten, die Konzession regelmäßig erteilt. Einen Bruch mit dieser Praxis würde es bedeuten, wollte man sich im vorliegenden Fall durch die Interessen einer einzelnen Klasse der Bevölkerung bestimmen lassen, die Konzession für ein Bahnprojekt zu verweigern, das überdies schon einmal konzessionirt war.

Wir beantragen Ihnen daher, trotz der dermaligen Einsprache der Regierung, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen. Dabei versteht es sich, daß dem Kanton Bern das Recht vorbehalten bleibt, nach Mitgabe von Art. 4 des Eisenbahngesetzes auf Grund der zu erteilenden Konzession den Bau und Betrieb selbst zu übernehmen, und beantragen wir, einen ausdrücklichen Vorbehalt in diesem Sinne in die Konzession aufzunehmen.

Die Konzessionsbedingungen beantragen wir im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfs zu ordnen, der die für Schmalspurbahnen üblichen Bestimmungen enthält und dem bei Anlaß der konferenziellen Verhandlungen vom 28. März 1887 sowohl der Vertreter der Regierung wie die Petenten im Allgemeinen zustimmten. Einzelne Petita gelangen bei den einschlagenden Artikeln zur Erörterung.

Die Regierung von Bern hat für den Fall, daß entgegen ihrem Antrage die Konzession erteilt werde, den Wunsch ausgesprochen, daß die Linie Bönigen-, eventuell Zollhaus-Lauterbrunnen und die Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald als ein einziges Unternehmen betrachtet und nicht etwa eine Trennung desselben in der Weise zugegeben werde, daß zunächst nur das mit geringern Schwierigkeiten verbundene und rentablere Stück Bönigen-Lauterbrunnen erstellt würde, indem es vielmehr geboten erscheine, die Abzweigung gleichzeitig mit der übrigen Linie auszuführen. Diesem Wunsche ist im nachstehenden Entwurfe entsprochen, nachdem übrigens, wie oben erwähnt wurde, das Eisenbahndepartement von vornherein eine Vereinigung der beiden anfangs besonders gestellten Gesuche veranlaßt hatte.

Im Eingang des Entwurfs ist nach dem Antrage der Petenten als Ausgangspunkt der Linie neben Bönigen eventuell Zollhaus in Aussicht genommen, um allfälligen Wünschen Interlakens gerecht werden zu können.

Sodann beantragen wir, das zwar schon im Gesetz (Art. 4 des Eisenbahngesetzes) vorgesehene Recht des Kantons Bern, in Folge seiner Einsprache, den Bau und Betrieb der Bahn selbst zu übernehmen, im Eingange der Konzession ausdrücklich vorzubehalten.

Was das infolge dieses Vorbehaltes nothwendig werdende weitere Verfahren anbetrifft, so halten wir mit der Botschaft betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, vom 20. September 1873 (Bundesbl. 1873, III, 815 f.), dafür, daß es Sache der mit der Vollziehung des Bundesbeschlusses beauftragten Behörde, d. h. des Bundesrathes sein wird, der Regierung von Bern eine angemessene Frist zu setzen, binnen welcher sie die mit der nöthigen Autorisation versehene, verbindliche Erklärung abzugeben hat, ob der Kanton Bern von dem ihm vorbehaltenen Zugrechte Gebrauch machen will oder nicht.

Eine solche Fristansetzung wird erfolgen müssen, da sonst für die Konzessionäre ein Verhältniß der Unsicherheit entstehen würde, das sie in jeder Anhandnahme oder Weiterverfolgung der zur Vorbereitung der Ausführung erforderlichen Arbeiten hindern würde.

Die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen ist in Art. 5 auf 24 Monate normirt, und zwar unter Zustimmung der Regierung wie der Gesuchsteller, welche anfangs für Bönigen-Lauterbrunnen 12 und für Zweilütschinen-Grindelwald 30 Monate in Vorschlag gebracht hatten.

Art. 7, der eine bei Spezialbahnen übliche Bestimmung enthält, wurde mit Rücksicht auf das bei der Abzweigung Zweilütschinen-Grindelwald streckenweise zur Anwendung gelangende Zahnradsystem aufgenommen.

Zu Art. 12 stellten die Petenten unter Hinweis auf die bedeutenden Schwierigkeiten des Betriebes namentlich auf den Zahn-schienenrampen bei starkem Schneefall u. dgl. das Begehren, während der Wintermonate zur Ausführung nur eines täglichen Zuges nach beiden Richtungen verpflichtet zu werden. Sie hielten bei der Konzessionskonferenz in erster Linie an dem Vorschlage ihres Gesuches, den Art. 12 folgendermaßen zu fassen, fest:

„Während 5 Sommermonaten sollen mindestens 4 Züge in jeder Richtung täglich, während den andern 7 Monaten des Jahres mindestens 1 Zug in jeder Richtung (soweit es die Witterung gestattet) kursiren.

„Die mittlere Geschwindigkeit der Züge beträgt 15 km. per Stunde.

„Sollten während der Winterszeit durch Schneefall Betriebsstörungen eintreten, so hat die Bahngesellschaft als Ersatz einen täglich einmaligen Postkurs Gündlischwand-Grindelwald und vice-versa einzuführen, zur Beförderung der Brief- und Fahrpost, mit 4 Passagierplätzen. Die Reisenden sind nach den Bahntaxen zu befördern, jedoch ist die Gesellschaft nicht gehalten, Beiwagen zu

stellen und darf keine Konzessionsgebühr für diesen Reisenden-transport erhoben werden.“

Eventuell wurde beantragt, eine Bestimmung beizufügen, wodurch dem Bundesrath das Recht vorbehalten bleibt, im Falle des Bedürfnisses auch im Winter einen zweiten Zug zu verlangen.

Die Regierung von Bern erachtet es in ihrer nachträglichen Vernehmlassung als ein Bedürfniß, daß im Winter je zwei Züge nach jeder Richtung geführt werden, jedoch unter Vorbehalt der Befugniß des Eisenbahndepartements, bei Betriebsstörungen eine Abänderung dieser Fahrordnung oder sogar die gänzliche Betriebs-einstellung anordnen zu können.

Während wir den ersten Vorschlag der Petenten (dessen 3. Alinea übrigens im Hinblick auf Art. 21 des Eisenbahngesetzes ganz überflüssig erscheint) nicht zur Annahme empfehlen könnten, so gehen wir dagegen mit der Regierung von Bern einig und beantragen, den Zusatz nach dem in der Konzession für Maloja-Castasegna, vom 23. Dezember 1885, Art. 12, angenommenen Wortlaut zu fassen. Die Petenten haben nachträglich einer solchen Bestimmung ebenfalls zugestimmt.

Was die Personentaxen in Art. 15 anbetrifft, so können wir uns mit den von den Petenten beantragten und auch in der Konzession vom 24. September 1873 admittirten Ansätzen von 25 und 15 Rp. einverstanden erklären, nachdem sich die Petenten sowohl in der Konzessionskonferenz als nachträglich bestimmt dahin geäußert haben, daß die genannten Ansätze nur für den Touristenverkehr während des Sommers zum Bezug gelangen sollen, und sich verpflichtet haben, für die einheimische Bevölkerung in einer noch näher mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Weise eine Taxermäßigung für III. Klasse bis auf die Hälfte des genannten Fahrpreises eintreten zu lassen.

Ueber die Art und Weise, wie diese Taxermäßigung für den Lokalverkehr durchgeführt werden soll, detaillirte Bestimmungen in die Konzession aufzunehmen, erscheint uns nicht zweckmäßig, und beantragen wir daher, nur einen allgemein lautenden Vorbehalt, ähnlich wie in der Konzession für Visp-Zermatt, zu machen, lautend: „Für den Lokalverkehr wird der Bundesrath ermäßigte Taxen festsetzen“.

Die Regierung von Bern beantragt, die Personentaxe III. Klasse auf 10 Rp. festzusetzen, da diejenige von 15 Rp. entschieden zu hoch scheine und in keinem Verhältniß mit den Taxen ähnlicher Unternehmungen stehe. In Betreff der Ermäßigung der Taxen für die einheimische Bevölkerung überläßt es die Regierung dem Eisen-

bahndepartement, dieselbe nach Gutfinden zu ordnen, und bringt blos eventuell das bei der Brünigbahn eingeführte System der Kilometerkoupons in Vorschlag. In letzterer Beziehung gestatten wir uns, auf das hierüber in der Botschaft betreffend Konzession Appenzell-Altstätten Gesagte, sowie darauf zu verweisen, daß der von uns vorgeschlagene Vorbehalt eine derartige Formulirung der für die anwohnende Bevölkerung stipulirten besonderen Berücksichtigung durchaus nicht ausschließt; was die Herabsetzung der III. Klassentaxe auf 10 Rp. betrifft, so glauben wir annehmen zu dürfen, daß die Regierung Angesichts der weitgehenden Begünstigung, welche nach unserem Vorschlag der einheimischen Bevölkerung gesichert ist, gegenüber einer etwas höhern Taxe für den Touristenverkehr sich ebenfalls nicht mehr ablehnend verhalten würde.

Für den Viehtransport beantragen die Petenten Ansätze von 30, 20 und 10 Rp., während die Regierung von Bern die Taxen der Brünigbahn (Bergstrecke) befürwortet (24, 12 und 5 Rp.). Die Petenten haben in der Konferenz betont, daß der Viehtransport sich auch bei den von ihnen beantragten Taxen nur mit Verlust werde durchführen lassen, und daher auf Beibehaltung derselben insistirt. Es ist auch nicht zu bestreiten, daß für eine Bahn von geringer Ausdehnung der Viehtransport mit den nämlichen Kosten und Umständen verbunden ist, wie bei größern Bahnen, ohne daß dann eine Kompensation in der längern Fahrt vorhanden ist. Außerdem fällt bei einer kleinern Strecke der Eisenbahn mit Bezug auf den Viehtransport nicht so große Bedeutung zu. Wir glauben Ihnen daher beantragen zu sollen, den Ausführungen der Petenten einigermaßen Rechnung zu tragen und die Taxen ungefähr auf die Mitte zwischen den Vorschlägen der Petenten und der Regierung, nämlich auf 30, 20 und 7 Rp., anzusetzen.

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

Bern, den 22. April 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Bönigen, eventuell Zollhaus, nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn Ed. Heiniger-Schnell in Burgdorf, vom 19., eingelangt am 25. Oktober 1886, ferner des Genannten und der Herren Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, vom 26. Februar, eingelangt den 1. März 1887, sowie einer Kollektiveingabe vom 11. März 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 22. April 1887,

beschließt:

Den Herren Ed. Heiniger-Schnell in Burgdorf und Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Bönigen, event. Zollhaus, nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen und unter Vorbehalt des Rechtes des Kantons Bern, im Sinne des Art. 4 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, auf Grund der gegenwärtigen Konzession den Bau und Betrieb der Bahn selbst zu übernehmen, ertheilt.

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, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe die vordruckmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Innert zwei Jahren nach dem Beginn der Erdarbeiten ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt. Auf der Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald wird, soweit es die Steigungen nothwendig machen, eine Zahnstange eingelegt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll während der Sommerfahrplanperiode täglich mindestens vier mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Während der Winterfahrplanperiode sollen täglich mindestens zwei Züge in jeder Richtung verkehren.

Soweit Schneefall oder andere Witterungsverhältnisse im Winter den Betrieb unmöglich machen oder gefährden, so kann der Bundesrath dessen vorübergehende Einstellung verfügen.

Die Bestimmung der Zugsgeschwindigkeit ist dem Bundesrath vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, so können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath 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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 25 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20.0/0 niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 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 allen Wagenklassen zu zahlen.

10 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 10 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.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

Für den Lokalverkehr wird der Bundesrath ermäßigte Taxen festsetzen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 30 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 20 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den

Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren 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 Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern 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 sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besouderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzteres bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefondes, betragen darf.
- Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Bönigen, eventuell Zollhaus, nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald. (Vom 22. April 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.04.1887
Date	
Data	
Seite	482-502
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 495

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.