

Bundesblatt

87. Jahrgang.

Bern, den 25. September 1935.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

Zu **2915**

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer
Konzession für eine Standseilbahn von Mols oder Flums auf
die Flumserberge.

(Vom 20. September 1935.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hienach eine Botschaft über die Erteilung einer
Konzession für eine Standseilbahn von Mols oder Flums auf die Flumserberge
und den Entwurf eines bezuglichen Bundesbeschlusses vorzulegen.

I.

A. Mit unserer Botschaft vom 14. Dezember 1932 hatten wir Ihnen die Er-
teilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Mols auf die Flumserberge
beantragt. Im März 1933, kurz vor Beginn der Behandlung der Vorlage durch
die Konzessionskommission des Ständerates, ersuchte eine aus den Herren
J. Senti, Gemeindeammann, J. Bärtsch, Präsident des lokalen Verkehrs-
vereins, und Dr. Schmon, alle in Flums, bestehende Gruppe um Verschiebung,
da sie ein Konzessionsgesuch für eine von Flums ausgehende Bahn (ebenfalls
Standseilbahn) auf die Flumserberge einzureichen beabsichtigte. Diesem von
der Kantonsregierung befurworteten Ansuchen wurde unter Fristansetzung
stattgegeben. Am 15. Mai 1933, d. h. dem letzten Tage der anberaumten Frist,
sandte diese Gruppe ein Konzessionsgesuch ein. Ergänzungen der Vorlage und
die Notwendigkeit wiederholter Prüfung durch die kantonalen und eidgenös-
sischen Behörden zogen die Vorbehandlung in die Länge. Eine im September
1934 im Nationalrat eingereichte Kleine Anfrage, ob nicht die Erteilung weiterer
Konzessionen für Bergbahnen eingeschränkt werden sollte, eine Frage, über
die gleichzeitig auch die Konzessionskommission des Ständerates einen Bericht
des Bundesrates wünschte — wir verweisen auf die Ausführungen unter lit. B
hienach —, veranlasste weitere Erhebungen und eine erneute Durchprüfung
der beiden Bahnprojekte.

Wie die Vertreter des Molser Projektes hebt auch die Flumsergruppe in ihrem Gesuch die Schönheit und Bedeutung des Kur- und Sportgebietes der dicht besiedelten Flumserberge mit ihrer ausgedehnten Alpwirtschaft, ihren Kurhäusern, Ferienheimen usw. hervor. Der Zustrom von Sommerferiengästen, Ausflüglern, Wintersportleuten usw. erreiche heute bereits 16,000 bis 20,000 Personen und sei beständig im Zunehmen begriffen, besonders auch wegen der hervorragenden Eignung des Gebietes für den Skisport. Es erhalte auch von Wallenstadt aus häufigen militärischen Besuch zu Übungszwecken, und aus diesem Grunde sei die von Flums auf die Flumserberge führende Strasse vom Bund subventioniert worden. Die bestehende Automobilverbindung auf dieser Strasse vermöge den Bedürfnissen nicht zu genügen und vermöchte es auch dann nicht, wenn der Autobetrieb auf weiter ausgebauter Strasse verstärkt würde. Der gegebene Ausgangspunkt einer Bahn könne nur die 4300 Einwohner zählende Ortschaft Flums sein, zu der das Gebiet der Flumserberge politisch und wirtschaftlich gehöre. Auch für die Bundesbahnen sei Flums als Anschlusspunkt einer Flumserbergbahn vorteilhafter als Mols, da der Hauptstrom der Besucher aus der Richtung Zürich komme.

Das gegebene Bahnsystem sei die Standseilbahn, deren Anfangspunkt (Talstation) zweckmässig bei der Schilsbrücke, 1 km von der S. B. B.-Station Flums, gewählt werde. Als obere Endpunkte sind zwei Varianten, Oberberg und Tannenboden auf 1280 bzw. 1330 m Höhe vorgesehen. In geologischer Hinsicht seien nach dem Gutachten von Dr. Helbling voraussichtlich keine besonders Bauschwierigkeiten zu erwarten. Der Baukostenvoranschlag beruhe auf genauen Geländeaufnahmen und Unternehmerofferten. Bei der Einsetzung einer Besucherzahl von 53,500 Personen sei auf die Frequenzzahl benachbarter Bergbahnen wie Braunwaldbahn (mit durchschnittlich 50,000 Personen) abgestellt worden. Im übrigen verweisen wir auf die nachstehende Zusammenstellung der bau- und betriebstechnischen, finanziellen und wirtschaftlichen Hauptangaben.

Die Molser Gruppe hat ihre Vorlage, die Gegenstand unserer eingangs erwähnten Botschaft bildete, seither hauptsächlich durch eine Eingabe vom 10. Januar 1934 ergänzt, z. T. abgeändert. Die ursprüngliche Linienführung ist grundsätzlich beibehalten worden, daneben sind vier Varianten, jedoch mit unwesentlicher Verschiebung des Anfangs- und Endpunktes vorgesehen. Die Anlagekosten sind namentlich dank einer für die Bauausführung in Aussicht genommenen neuen Bauweise (die auch dem Flumserprojekt zugrundeliegt), ferner dank dem Umstande, dass Ortsgemeinde und Alpkorporation das für die Bahnanlage nötige Land laut Eingabe unentgeltlich abtreten würden, von Fr. 1,360,000 auf Fr. 1,100,000 herabgesetzt. Die Spurweite ist von 0,80 auf 1 m gebracht, die Leistungsfähigkeit durch grössere Wagen erhöht. Der Betriebseinnahmenüberschuss ist durch Erhöhung der Ausgaben und Herabsetzung der Einnahmen von Fr. 100,000 auf Fr. 82,000 vermindert. Weitere Ausführungen suchen darzutun, dass Mols der richtige Ausgangspunkt einer Flumserbergbahn sei: geringere Bau- und Betriebskosten, kürzere und damit billigere

Zufahrt für die Besucher (Hauptzustrom aus Richtung Weesen), Nähe bei einem im Entstehen begriffenen Strandbad, bessere Unterkunftsverhältnisse in Wallenstadt als in Flums usw. Skiabfahrt nach Wallenstadt sei möglich und sogar reizvoller als gegen Flums, wo die Strasse unangenehme Kreuzungspunkte bilde. Es wird ferner hervorgehoben, dass im Initiativkomitee nun auch die Gemeinderäte von Wallenstadt und Quarten vertreten seien. Endlich wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Bewegung für eine Flumserbergbahn von diesem Komitee ausgegangen sei, für dessen Projekt daher auch Gründe der Billigkeit sprächen.

Zusammenstellung der Hauptangaben beider Projekte.

	Projekt Mols	Projekt Flums	
		Variante Oberberg	Variante Tannenboden
Länge der Bahn, schräg.	2516 m	3535 m	4140 m
Höhe Talstation	427 m	490 m	490 m
Höhe Bergstation	1361 m	1280 m	1330 m
Zwischenstationen. . . .	—	1 oder mehrere	1 oder mehrere
Sektionen	1	1	1
Spurweite	1 m	1 m	1 m
Steigungen	18—51 %	12,5—39 %	12,5—32,5 %
Minimalradien	200 m	550 m	550 m
Brücken, Anzahl	2	1	1
Tunnel.	280 m	—	—
Strassenkreuzungen, Anzahl.	1	5	5
Oberbau: Keilschienen. .	29,5 kg/1 m	29,4 kg/1 m	29,4 kg/1 m
Wagen: Fassungsvermögen	2 zu 80 Pers.	2 zu 100 Pers.	2 zu 100 Pers.
Antrieb	oben/el.	oben/el.	oben/el.
Geschwindigkeit	3 m/sec.	4 m/sec.	4 m/sec.
Fahrzeit, ohne Halt. . .	14 Min.	15 Min.	18 Min.
Stundenleistung in jeder Richtung.	300 Pers.	350 Pers.	300 Pers.
Güterverkehr.	vorgesehen	vorgesehen	vorgesehen
Betriebsdauer.	1. VI.—30. IX., 15. XII.—15. III.	Jahresbetrieb	Jahresbetrieb
Kostenvoranschlag . . .	Fr. 1,100,000	Fr. 1,265,000	Fr. 1,523,000*)
pro km	» 427,200	» 358,000	» 368,000*)
Anzahl Reisende	55,000	53,500	53,500
Höchsttaxen hinauf. . .	Fr. 4.—	Fr. 4.50	Fr. 5.—
hinab	» 2.80	» 3.—	» 3.50
auf und ab.	» 5.70	» 6.—	» 7.—
Betriebseinnahmen . . .	Fr. 140,000	Fr. 160,000	Fr. 180,000
Betriebsausgaben (ohne Einlagen in Erneuerungsfonds).	» 58,000	» 65,000	» 74,000
Einnahmenüberschuss . .	» 82,000	» 95,000	» 106,000

*) Angaben des Ergänzungsberichtes vom 19. April 1934).

B. In unsern Antworten auf die unter A erwähnten Anfragen des Herrn Nationalrat Polar und der Konzessionskommission des Ständerates vom 3. Dezember 1934 haben wir ausgeführt, dass wir im Hinblick auf die namentlich auch für die Transportanstalten bedrohliche Krise und die Zahl bestehender Bergbahnen durchaus damit einverstanden seien, wenn in der Erteilung neuer Konzessionen für solche Bahnen inskünftig Zurückhaltung beobachtet werde. Konzessionen sollten nur noch bewilligt werden, wenn die projektierte neue Linie 1. einem ernsthaften Bedürfnis entspreche, das auf andere Weise nicht befriedigt werden könnte, 2. bestehenden Transportanstalten nicht schädliche Konkurrenz bereite und 3. lebensfähig sei. Wir haben beigefügt, dass, falls die eidgenössischen Räte diese Bedingungen fortan zur Richtschnur für ihre Konzessionspraxis machen sollten, das Post- und Eisenbahndepartement sich für die ihm zustehende Erledigung der Gesuche um Erteilung von Konzessionen für Luftseilbahnen usw. ebenfalls danach richten würde. Der Ständerat hat hievon anlässlich der Behandlung zweier Konzessionsgesuche (Diavolezzabahn und Montana-Mont La Chaux) in der letzten Dezembersession stillschweigend Kenntnis genommen.

Es gehört sich daher und entspricht dem ausdrücklich geäußerten Wunsche der Konzessionskommission des Ständerates, dass wie bei den eben erwähnten beiden Fällen der neue Massstab auch an die vorliegenden Projekte einer Flumserbergbahn angelegt werde.

1. Die Bedürfnisfrage. Das Gebiet der Flumserberge ist seit langem in der Ostschweiz, hauptsächlich aber in Zürich für den Ferienaufenthalt wohl bekannt. Eine beträchtliche Zahl von Kurhäusern und Pensionen stellt heute den Gästen ca. 600 Betten zur Verfügung. Seit einigen Jahren wird in den Flumserbergen zudem rege Wintersport getrieben. Die Skifelder der Brodalp und des Spitzmeilengebietes gelten als prächtige, gefahrlose Sportgelände. Diese werden insbesondere von Zürich aus stark besucht, so dass auf Wochenende im Kurgebiet die verfügbaren Unterkunftsmöglichkeiten oft nicht mehr genügen. Die Sportler werden von den S. B. B. aus Zürich mit Sonder-Sportzügen befördert und gewinnen dann von Flums aus zu Fuss oder mit Auto die Flumserberge. Es ist durch die Station Flums ausgewiesen worden, dass in den letzten Jahren allein durch die S. B. B. über 10,000 Besucher jährlich zugeführt wurden, die in den Flumserbergen dem Wintersport huldigten. Nach einer Statistik des Verkehrsbureaus Flums verzeichneten die Kurhäuser auf Grossberg-Flums folgende Logiernächte:

Winter		Sommer	
1929/30	13,509		
1930/31	15,292	1931	11,809
1931/32	9,604	1932	10,333
1932/33	8,764	1933	9,684
1933/34	13,023	1934	15,360
1934/35	15,500		

In diesen Zahlen sind die Wochenendgäste mitgezählt. Seit 1934 hat der Verkehr bedeutend zugenommen und dürfte mit der Herstellung besserer Verbindungen weiter zunehmen; ein erhebliches Bedürfnis für eine bessere Verbindung der Flumserberge mit der Talsohle lässt sich daher kaum bestreiten.

Dagegen fragt sich, ob dieses Bedürfnis nicht auf andere Weise als durch eine Bahn, nämlich durch einen Autodienst, befriedigt werden könnte. Von Flums führt eine ordentlich angelegte Fahrstrasse von 9 km Länge und 3,5 m Breite hinauf bis zur Kurhausgruppe «Alpina», «Tannenboden» und «Gamperdon». Kürzlich sollen vermehrte Ausweichstellen angelegt worden sein. Der Bau dieser Strasse wurde seinerzeit vom Bund mit Fr. 100,000 unterstützt. Ein konzessionierter Autokurs mit 12plätzigem Wagen, in denen bei Stossverkehr schon bis zu 30 Personen befördert wurden, stellt während der Zeit vom 1. Juni bis Ende September die Verbindung zwischen Tal und Berg her. Die Fahrt dauert bergwärts 55, talwärts 45 Minuten und kostet für die Bergfahrt Fr. 4.40, für die Talfahrt Fr. 3.30, hin und her Fr. 7.15, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Reisenden ab und bis Station Flums S. B. B. befördert werden. Im Winter fehlt eine Verbindung für den Personenverkehr. Dass eine solche angestrebt wird, erscheint daher ohne weiteres verständlich.

Die Postverwaltung hat eine Kostenberechnung für einen Jahres-Postautobetrieb aufgestellt, die folgende Organisation zur Voraussetzung hätte:

- a. Streckenlänge Flums Station-Tannenboden 11 km.
- b. Fahrplan. Täglich 2 Doppelfahrten, dazu eine 3. Doppelfahrt im Juli/August und vom 15. Dezember bis 28. Februar (Saison). Bei Stossverkehr an den Wochenendtagen Pendelfahrten nach Bedarf.
Fahrzeit Flums Station-Tannenboden 45 Minuten, in direkter Fahrt 35 Minuten (Pendelverkehr).

- c. Wagen und Personal. Zwei 30/34sitzige Dieselwagen und Fahrer. Im Winter (Sportverkehr) Verstärker nach Bedarf von auswärts bis zur Transportmöglichkeit von 150 Personen in einer Fahrt.

- d. Tarif: 30 Rp./km für Fremde, 20 Rp./km für Einheimische. Aufgerundete Taxen für Flums Station-Tannenboden:

	einfach	retour
Fremde	Fr. 3.—	Fr. 5.—
Einheimische	» 2.—	» 3.—
	bis 10 km	über 10 km
Reisegepäck für je 10 kg.	20 Rp.	30 Rp.

- e. Finanzielle Auswirkung:

Fahrplanleistung 24,100 km

Ausgaben Fr. 42,740

Einnahmen » 32,325

Verlust Fr. 10,415

An die Übernahme dieses Autobetriebes müsste die Postverwaltung folgende Bedingungen knüpfen:

- a. Leistung eines jährlichen Garantiebeitrages durch die Interessenten von im Maximum Fr. 10,000 während 5 Jahren. Der Garantiebeitrag würde sich in dem Masse vermindern, als die Einnahmen den Betrag von Fr. 30,000 übersteigen.

(Eine Verlustgarantie wird regelmässig verlangt, wenn die Einrichtung von Autokursen grosse Aufwendungen erfordert und die Kostendeckung nicht gesichert ist.)

- b. Verpflichtung für die Interessenten zur Offenhaltung der Strasse im Winter. Die Post würde zur Erleichterung der Schneeräumung ihre Kurswagen mit Schneepflug ausrüsten.
- c. Die Strassenkehren sollten für das Befahren mit 30/34sitzigen Wagen (vollbelastet 10 t) derart ausgebaut sein, dass der axiale Strassenradius nicht weniger als 8 m beträgt. Bei der Endstation Tannenboden soll Platz für das Aufstellen von wenigstens 4 Postwagen vorhanden sein.
- d. In Flums und Tannenboden müsste eine heizbare Garage gegen angemessene Entschädigung zur Verfügung stehen.

Es ist klar, dass beim Autobetrieb die Betriebsmittel nicht beliebig vermehrt werden könnten, sondern es müsste eine Organisation geschaffen werden, die in vernünftiger Anpassung an die Bedürfnisse wirtschaftlich tragbar wäre. Über die oben angegebene Transporthöchstleistung von 150 Personen in einer Fahrt könnte nur in Ausnahmefällen, z. B. bei grössern Sportanlässen, gegangen werden.

Das Flumserkomitee ist eingeladen worden, sich zu diesem Befund der Postverwaltung und insbesondere zur Frage eines einstweiligen Versuches mit einer solchen Lösung zu äussern; es hat jedoch mit Schreiben vom 20. März 1935 entschieden abgelehnt, darauf einzutreten. Eine Postautoverbindung sei, auch wenn ausgebaut, unzulänglich; angesichts der Entwicklung des Sport- und Touristenverkehrs und der Siedlungstätigkeit könne nur eine Bahn den Verkehrsbedürfnissen gerecht werden, ganz besonders bei Stossverkehr. Eine Leistungsfähigkeit von 500—600 Personen/St. sei einzig der Bahn möglich. Die Gemeinde Flums müsse es ablehnen, die im Bericht der Postverwaltung erwähnten Ausgaben und Risiken zu übernehmen, zumal die Gemeinde durch eine Bahn nicht belastet werde. Die Postkurse seien laut den Berechnungen der Post selber ein Verlustgeschäft, während eine Standseilbahn eine nachweisbare Rendite von mindestens 5 % für alle Interessenten verspreche. Die Bahn bringe auch einen viel grösseren Nutzen für Handel und Gewerbe von Flums und ermögliche dazu Arbeitsbeschaffung.

Angesichts dieser bestimmt ablehnenden Haltung fällt die Automobillösung dahin und kommt, soll eine Verbindung auf die Flumserberge geschaffen

werden, nur die Lösung mittels einer Standseilbahn von Flums oder Mols aus in Frage.

2. Konkurrenzierung anderer Transportanstalten. In der Beeinflussungssphäre einer auf den Wintersportverkehr eingestellten Standseilbahn auf die Flumserberge liegt vermutlich in erster Linie Davos-Parsenn. Um eine Lebensfrage handelt es sich für diese Bahn jedoch keineswegs. Sie kann heute ganz ohne Winter-Wochenendverkehr von Zürich her leben, da vom Gesamtverkehr nur ein Fünftel auf den Wochenendverkehr aus dem Unterland entfällt. Rückwirkungen sind auch denkbar auf die Bahnen Chur-Arosa, Schwyz-Stoos, Unterwasser-Iltios und die Braunwaldbahn. Angesichts der Zukunftsmöglichkeiten, die der Wintersportverkehr allem Anschein nach zu bieten imstande sein wird, kann aber auch hier kaum von einer ernststen Beeinträchtigung gesprochen werden.

3. Die Lebensfähigkeit einer Flumserbergbahn darf bei beiden Projekten in dem Sinne angenommen werden, dass mit Betriebseinnahmen gerechnet werden kann, die über die Bestreitung der Betriebsausgaben und ausreichende Einlagen in den Erneuerungsfonds hinaus noch eine etwelche Verzinsung des Anlagekapitals ermöglichen dürften.

In Zusammenfassung des unter B Ausgeführten stellen wir fest, dass die drei für die Erteilung weiterer Bergbahnkonzessionen aufgestellten Erfordernisse als erfüllt anzusehen sind. Wir beantragen daher die Konzessionierung einer Flumserbergbahn und untersuchen hienach, ob einem der beiden vorgelegten Projekte der Vorzug gebühre und dieses daher allein berücksichtigt werden sollte, oder ob es sich empfehle, für beide Projekte eine Konzession zu bewilligen, jedoch so, dass nur eines ausgeführt werden dürfe, und zwar dasjenige, für welches die Vorlagen für die Finanzierung zuerst zur Genehmigung bereitlägen (sogenannte Alternativkonzession).

C. Vergleich der beiden Projekte.

1. Technische Verhältnisse. Dem Molser Projekt liegt die Absicht zugrunde, das Kurgelbiet auf dem Flumserberg auf möglichst kurzem Wege zu erreichen, um so mit tunlichst geringem Kostenaufwand eine leistungsfähige Bahn zu erhalten. Lokalverkehr ist auf dieser Linie nicht zu erwarten. Mit dem Flumserprojekt dagegen wird versucht, nicht nur den Kur- und Sportverkehr, sondern auch die vielseitigen Verkehrsbeziehungen von Flums mit dem Kurgelbiet und den Siedlungen des Oberberges zu erfassen. Die Flumserlösungen erfordern aber gegenüber Mols bedeutend längere Bahnlinien und zweifellos auch höhere Baukosten.

Die Talstation des Molserprojektes käme ca. 150 m östlich des Molser Kirchleins an die bestehende Staatsstrasse zu liegen. Ob der Bau einer linksufrigen neuen Wallenseestrasse eine Änderung der Lage bringen würde, ist noch nicht abgeklärt. Der Anschluss an die schweizerischen Bundesbahnen muss in Wallenstadt gesucht werden, weil eine Station in Mols mit erträglichen Kosten nicht zu bauen ist und eine einfache Haltestelle auf der stark mit inter-

nationalen Zügen belegten Strecke nicht in Frage kommen kann. Die Verbindung auf der 2,7 km langen Strassenstrecke müsste also durch einen Automobildienst hergestellt werden. Technisch ist dies ohne Zweifel zu lösen, dagegen wäre ein Massenverkehr auf der heutigen schmalen Wallenseestrasse unerwünscht und nicht ungefährlich. Längs der Strasse fehlt es ferner im Falle unvorherzusehender Witterungsstörungen an genügenden Unterkunftsmöglichkeiten. Die Talstation Mols bedingt deshalb die Herstellung ausreichender Warträume. Die Talstation Flums ist bei der Schilsbrücke, am Südende des Fleckens Flums projektiert. Zwischen der Bundesbahnstation und der Bergbahn liegt das Dorf mit ausreichenden Unterkunftsmöglichkeiten. Die zu Fuss zurückzulegende Strassenstrecke misst rund 1,1 km. Die Station Flums der S. B. B. ist für den Verkehr nach den Flumserbergen eingerichtet. Halte für günstige Sport- und Saisonzüge sind bereits heute vorgesehen. Der Anschluss der Bergbahn an die Bundesbahnen wird hier ohne besondere Aufwendungen befriedigend gelöst werden können.

Bergstationen. Das Zentrum des Kurgebietes liegt ca. 280 m östlich des Kurhauses Tannenboden. Die Sportgäste erreichen die Skigebiete am bequemsten und raschesten aus Richtung «Tannenheim-Brodalp». Da die Hauptfrequenz der Bahn aus dem Sportverkehr zu erwarten ist, soll mit der Stationslage dieser Aufstieg erleichtert werden, soweit dies ohne empfindliche Benachteiligung der Kurhausgruppe «Alpina», «Gamperdon» und «Tannenboden» möglich ist. Die richtige Lage für die Bergstation ist daher grundsätzlich östlich Tannenboden zu suchen. Die Bergstation Mols ist ca. 100 m westlich des Kurhauses Alpina auf 1860,90 m Höhe projektiert. Sie liegt günstig zur bereits erwähnten Kurhausgruppe. Der Weg zum Tannenheim aber misst ca. 2 km, zur Tschudiwiese ca. 1125 m bei 165 m Gefälle. Für die noch weiter östlich liegende Gruppe von Ferienhäusern liegt diese Station dermassen ungünstig, dass die Molserlinie diesen Verkehr kaum mehr zu erfassen vermag. Im Flumserprojekt sind 2 verschiedene Varianten, die eine mit Bergstation Tannenboden, die zweite mit Bergstation Oberberg vorgesehen. Station Tannenboden ist auf 1330 m Höhe, ca. 160 m östlich des Kurhauses Tannenboden projektiert. Sie liegt also in bezug auf das Kurzentrum sehr günstig, befriedigt auch hinsichtlich ihrer Lage zu den 3 grössten Kurhäusern. Der Aufstieg zu den Skifeldern ist möglich und im Vergleich mit Bergstation Mols gleichwertig. Station Oberberg auf 1280 m liegt wohl für das Sportgebiet am günstigsten. Ebenso sind von hier aus die östlich liegenden Ferienhäuser leicht erreichbar. Dagegen befriedigt die Lage in bezug auf die grösste Kurhausgruppe nicht: Alpina liegt ca. 1000 m, Gamperdon 1100 m und Tannenboden ca. 800 m westlich. Sie sind allerdings im Sommer auf guter Strasse erreichbar. Im Winter dagegen dürften Schneeverwehungen den Zugang beschwerlich machen. Verkehrstechnisch mag diese Stationslage immerhin der Molserlösung ebenbürtig sein.

Die Molserlinie führt über den steil zum Wallensee abfallenden Nordhang der Flumserberge. Der Kirchenbach wird 2mal überquert, der Steilhang

mit einem Tunnel von ca. 280 m Länge durchfahren. Die Linie liegt ganz im Gebiet der Gemeinde Quarten und führt meist über unbebautes, wenig wertvolles Gelände. Nach dem geologischen Gutachten von Dr. Helbling dürften keine besonderen Bauerschwerisse zu erwarten sein, dagegen wäre im Kostenvoranschlag den unsicheren Verhältnissen im unteren Teil und im Tunnel gebührend Rechnung zu tragen. Technisch von grossem Vorteil ist die relativ kurze Baulänge der Linie, die in Bahnneigung gemessen nur 2516 m erreicht.

Die Flumser Linien folgen beide dem Nordosthang des Grossberges. Die Fahrstrasse nach Tannenboden muss 5mal überquert werden. An Kunstbauten wird dazu einzig noch die Überbrückung des Tobelbaches von einiger Bedeutung sein. Die Steigungen der Flumserlinien sind gegenüber der Molser Lösung gering und betragen 12,5—39 % für die Linie nach Oberberg und 12,5 bis 32,5 % nach Tannenboden (Mols 18—51 %). Beide Flumserprojekte bedingen für eine Seilbahn mit nur einer Sektion grosse Baulängen: Flums-Oberberg misst 3535, Flums-Tannenboden 4140 m in Bahnneigung. Laut dem geologischen Gutachten von Dr. Helbling lassen beide Varianten, abgesehen von etwas tieferen Foundationen in einer kurzen Rauhwakenstrecke keinerlei Bauschwierigkeiten vermuten. Die Flumserlinien, durch die zugleich das stark bewirtschaftete und besiedelte Gebiet des Grossberges dem Bahnverkehr erschlossen würde, wären auch von der Fahrstrasse, die im Winter als Schlittbahn benützt werden kann, und von den Skiabfahrten in Richtung Flums bequem erreichbar. Endlich kann nach den Flumserprojekten die Poststelle Grossberg bedient werden. Zur Befriedigung dieses nicht zu unterschätzenden Lokalverkehrs sind Haltestellen vorgesehen.

Beide Projekte (Mols und Flums) fussen auf konstruktiv-technisch gleichwertigen Grundlagen.

2. Die Kostenvoranschläge wurden von beiden Projektverfassern auf Grund von Unternehmerofferten ausgearbeitet. Die technischen Organe des Post- und Eisenbahndepartements, denen sie ebenfalls zur Einsichtnahme zugestellt worden sind, schätzen die Baukosten für Mols-Flumserberg und Flums-Oberberg je rund 8 % höher als die Projekte vorsehen, nämlich für Mols, Fr. 1,190,000 (statt Fr. 1,100,000), für Flums-Oberberg Fr. 1,865,000 (statt Fr. 1,265,000), diejenigen für Flums-Tannenboden dagegen mit Fr. 1,510,000 (statt Fr. 1,523,000) als genügend. Die beträchtlich kürzere Molser Linie («Variante A») würde erhebliche Einsparungen erlauben, und zwar gegenüber Flums-Oberberg ca. Fr. 175,000, gegenüber Flums-Tannenboden ca. Fr. 320,000.

3. Zu den Verkehrsschätzungen ist folgendes zu sagen: Für die Molserlinie dürfte die Annahme von 55,000 einfachen Fahrten aus dem Sport- und Touristenverkehr nicht übertrieben sein. Die Fahrpreise und Fahrzeiten können auf den Linien Mols und Flums-Oberberg ungefähr gleich gehalten werden. Da aber die Molserlinie nicht Jahresbetrieb vorsieht, die östlich und tiefer gelegenen Kur- und Ferienhäuser nicht zu bedienen vermag, zudem die Versorgung der Kurhäuser mit Massengütern (z. B. Kohle) auch weiter auf der

Strasse erfolgen wird, ist mit Bestimmtheit damit zu rechnen, dass diese Strasse unterhalten bleibt und somit auch künftig Fahrgelegenheiten geboten werden. Ein Teil der Besucher, besonders solche aus Richtung Sargans, aber wohl auch Gäste aus der Zürcherichtung, die bei Stossbetrieb ihr Ziel rascher über Flums zu erreichen glauben möchten, würden unter diesen Umständen auch nach dem Bau einer Molserlinie über Flums und die Strasse auf den Berg fahren. Bei der Molserlösung wird demzufolge mit einer fühlbaren Verkehrseinbusse gerechnet werden müssen. Lokalverkehr kommt hauptsächlich aus Wallenstadt in Frage. Insbesondere wird der Waffenplatz dazu beitragen können. Allerdings wird der 2,7 km lange Weg zur Talstation schon hemmend wirken. Ein Teil des Lokalverkehrs aus Wallenstadt dürfte aber auch einer Flumserbahn zugute kommen. Gepäck- und Güterverkehr wird kaum stark entwicklungsfähig sein, da der Verkehr von Flums in das Kurgebiet zum Teil erhalten und über die Strasse geführt werden kann. Für die Flumserlinien fällt vorerst der Verkehr mit den Siedlungen des Grossberges (ca. 1000 Seelen) in Betracht. Flums selbst, ein Flecken mit 4000 Einwohnern, unterhält seit jeher mit dem Kurgebiet rege Beziehungen. Die vorteilhafte Lage des Dorfes zur Talstation kann diesem Verkehr nur förderlich sein. Ebenso liegt Flums für den Gepäck- und Güterverkehr recht günstig. Alles berücksichtigt, dürften der Rentabilitätsrechnung folgende Zahlen zugrunde gelegt werden: Für Mols 55,000 einfache Fahrten (Projekt 55,000); für die Flumserlinien, die Ganzjahresbetrieb vorsehen, 60,000 (Projekt 53,500).

Die in den Konzessionsgesuchen angegebenen Höchstattaxen:

	Bergfahrt	Talfahrt	Retourfahrt	Gepäck % kg
Linie Mols	4.—	2.80	5.70	3.50
Oberberg	4.50	3.—	6.—	fehlt
Tannenboden	5.—	3.50	7.—	fehlt

sind als angemessen zu bezeichnen. Für den aus Richtung Zürich ankommenden Reisenden ist hierzu noch zu rechnen:

Linie Mols: Autofahrt Wallenstadt-Mols:

 mindestens —.50 —.50 —.80

Linien Flums: Bahn Wallenstadt-Flums:

 — .30 —.30 —.50

Die Fahrpreise nach den Flumserbergen ab Wallenstadt würden dementsprechend betragen:

Linie Mols	4.50	3.80	6.50
Oberberg	4.80	3.80	6.50
Tannenboden	5.30	3.80	7.50

4. Die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben werden in den Gesuchen wie folgt angenommen:

	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen- überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
Projekt Mols	140,000	58,000	82,000
» Flums-Oberberg	160,000	65,000	125,000
» Flums-Tannenboden	180,000	74,000	106,000

Dazu ist zu bemerken, dass die Betriebseinnahmen für die beiden Flumserlinien zu hoch gegriffen sein dürften. Was die Betriebsausgaben betrifft, stehen nach den Angaben der schweizerischen Eisenbahnstatistik aus dem Jahre 1933 die Betriebsausgaben nur in ganz vereinzelt Fällen unter 60 % der Einnahmen. Die Schätzungen der Projektverfasser für Mols wie Flums sind also offensichtlich optimistisch. Ferner sind die vorgesehenen Abschreibungen (Einlagen in den Erneuerungsfonds) zu niedrig bemessen und endlich sollten auch für die Amortisation der Hochbauten mindestens 2 % der bezüglichen Bausummen jährlich eingestellt werden. Das Amt für Verkehr des Post- und Eisenbahndepartements rechnet mit folgenden Erträgen und Ausgaben:

	Mols- Flumserberge	Flums- Oberberg	Tannenboden
	Fr.	Fr.	Fr.
Personenverkehr	126,000	152,000	173,000
Gepäck- und Guterkehr	12,000	18,000	18,000
Nebeneinnahmen	2,000	2,000	2,000
Total der Betriebseinnahmen.	140,000	172,000	193,000
Total der Betriebsausgaben (einschliesslich Erneuerungsfonds und Amortisation der Hochbauten)	86,800	100,800	111,800
Einnahmenüberschuss	53,200	71,200	81,200

Diese Betriebsüberschüsse entsprechen einer mittleren Verzinsung des Anlagekapitals von:

Fr. 1,190,000 mit 4,47 % für Mols-Flumserberg,
 » 1,365,000 » 5,22 % » Flums-Oberberg,
 » 1,510,000 » 5,37 % » Flums-Tannenboden.

Projekt Mols wäre danach etwas weniger wirtschaftlich als die Flumserlinien. Dabei ist allerdings nicht ausser acht zu lassen, dass für die Linie Flums-Tannenboden wesentlich höhere Tarife als für die beiden andern Lösungen vorausgesetzt wurden. Davon abgesehen, würde eine Bahn von Mols nach den Flumserbergen wahrscheinlich die Verlegung wenigstens eines Teils der Verkehrs- und Handelsbeziehungen, die heute Flums mit dem Kur- und Sportgebiet verbinden, bewirken. Ferner hätten die Bundesbahnen Mindereinnahmen durch den Entzug des Verkehrs auf der Strecke Wallenstadt-Flums zu tragen; sie würden daher die Lösung Flums vorziehen, desgleichen die Postverwaltung,

diese besonders deshalb, weil das Flumserprojekt durchgehenden Jahresbetrieb vorsieht.

Zusammengefasst lassen sich Vor- und Nachteile der beiden Vorlagen wie folgt charakterisieren:

Die kurze Molserlinie erlaubt ca. 14,5 % Einsparungen an Baukosten im Vergleich zu Flums-Oberberg; konstruktiv sind die Lösungen gleichwertig. Dagegen weist das Flumserprojekt gegenüber dem Molser folgende Vorteile auf: günstigere Lage der Talstation; grössere Leistungsfähigkeit; wahrscheinlich höhere Frequenzen und grössere Wirtschaftlichkeit.

D. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen befürwortet grundsätzlich in seiner Vernehmlassung vom 12. März 1934 die Erteilung einer Konzession. Im technischen Bericht erachtet das Baudepartement von St. Gallen anhand der Eingaben von Flums vom Mai 1933 und derjenigen von Mols vom Januar 1934 die Lage der Talstation Flums ebenfalls als vorteilhafter, besonders weil starker Verkehr auf der Strasse, wenigstens bis zum Ausbau der Wallenseestrasse, zu Bedenken Anlass gebe. Die Bergstationen der Molserlösung und Tannenboden werden als gleichwertig, Oberberg von den Kurhäusern Alpina, Gamperdon und Tannenboden als zu weit abliegend befunden. Günstig sei beim Molserprojekt seine kurze und steile Linienführung. Als unerwünscht werden die 5 Kreuzungen der Flumserlinien mit der Fahrstrasse Flums-Tannenboden erklärt. Der Grunderwerb werde auf den Flumserlinien auf Schwierigkeiten stossen, während Ortsgemeinde und Alpkorporation Mols ihrerseits den Boden der Bahn gratis abzutreten beschlossen hätten, soweit die Bahn durch ihr Gebiet führe. In ästhetischer Beziehung hält das kantonale Baudepartement beide Lösungen für gleichwertig. Schliesslich empfiehlt es zur Konzessionierung das Projekt, das vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement als das wirtschaftlich geeignetste befunden werde.

E. Wir sind der Ansicht, dass bei Abwägung aller Faktoren die wirtschaftlichen Vorteile, die für das Flumserprojekt sprechen, nicht derart schwer ins Gewicht fallen, dass es gerechtfertigt wäre, das Molserprojekt unberücksichtigt zu lassen. Vor- und Nachteile auf beiden Seiten gleichen sich doch weitgehend aus, wobei im Auge zu behalten ist, dass die Verkehrszahlen auf Schätzungen beruhen. Bei dieser Sachlage scheint uns die alternative Konzessionserteilung im Sinne des beiliegenden Beschlussesentwurfes das Richtige zu sein; insbesondere erachten wir es als billig, dass die definitiven Konzessionsinhaber der andern Gruppe die Projektkosten zu vergüten haben. Wir stellen daher diesbezüglichen Antrag. Die Bundesversammlung hat oft schon beim Vorliegen von Konkurrenzprojekten, vor allem wenn sich die Vor- und Nachteile der beiden die Waage hielten, von der Lösung der Erteilung einer Alternativkonzession Gebrauch gemacht. Der Inhalt des Konzessionsentwurfes entspricht im übrigen der Übung. Beide Bewerbergruppen wie auch die Kantonsregierung sind damit grundsätzlich einverstanden.

II.

Mit dieser unserer Antragstellung fällt unsere Botschaft vom 14. Dezember 1932 über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Mols auf die Flumserberge dahin; wir ziehen sie daher hiemit zurück.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 20. September 1935.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

R. Minger.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Mols oder Flums auf die Flumserberge.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

eines Konzessionsgesuches der Herren Jules Huber und Alfred Schlegel,
in Wallenstadt, vom 18. Juni 1932, und weiterer Eingaben;

eines Konzessionsgesuches der Herren J. Senti, J. Bärtsch und Dr.
Schmon, in Flums, vom 15. Mai 1933, und weiterer Eingaben;

einer Botschaft des Bundesrates vom 20. September 1935,

beschliesst:

I.

Allgemeine Bestimmung.

Den nachgenannten zwei Bewerbergruppen wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft zu den in Abschnitt II hienach aufgeführten Bedingungen je eine Konzession erteilt:

- A. den Herren Jules Huber und Alfred Schlegel in Wallenstadt für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Mols auf die Flumserberge (Konzession A);
- B. den Herren J. Senti, J. Bärtsch und Dr. Schmon in Flums eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Flums auf die Flumserberge, Variante Oberberg oder Tannenboden (Konzession B).

Beide Konzessionen sind alternativ in dem Sinne, dass nur das eine oder das andere der beiden Projekte (Mols oder Flums), und zwar dasjenige ausgeführt werden darf, für welches binnen der konzessionsmässigen Fristen die in Abschnitt II, Art. 6, vorgeschriebenen finanziellen Vorlagen samt den Gesellschaftsstatuten zuerst in genehmigungsreifem Zustande eingereicht werden; mit der Genehmigung der zuerst eingereichten Vorlage der einen Bewerbergruppe fällt die Konzession der andern Gruppe ohne weiteres dahin.

Die definitiven Konzessionsinhaber haben der andern Gruppe die Projektkosten, im Maximum jedoch Fr. 20,000, zu vergüten. Die Forderung entsteht mit dem Untergang der Konzession dieser Gruppe und ist zu 4 % verzinslich.

II.

Konzessionsbestimmungen.

Art. 1.

Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2.

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

Art. 3.

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

Art. 4.

Der Sitz der zu bildenden Aktiengesellschaft wird in Wallenstadt (Konzession A) bzw. in Flums (Konzession B) sein.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen. Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 18 Monaten, 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 vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Zerstörungsvorkehren hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m erstellt und elektrisch betrieben.

Art. 10.

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

Art. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

Art. 14.

Es ist der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle dahergigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15.

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

Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person und die ganze Linie bezogen werden:

Konzession A:

Für die Bergfahrt.	Fr. 4.—
Für die Talfahrt	» 2.80
Für die Hin- und Rückfahrt.	» 5.70

Konzession B:

	Variante Oberberg	Variante Tannenboden
Für die Bergfahrt	Fr. 4.50	Fr. 5.—
Für die Talfahrt	Fr. 3.—	Fr. 3.50
Für die Hin- und Rückfahrt	Fr. 6.—	Fr. 7.—

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe abzugeben.

Für die Einwohner der Gemeinde Quarten (Konzession A) bzw. Flums (Konzession B) bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 17.

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

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter kann eine Taxe von höchstens Fr. 3.50 für je 100 kg und für die ganze Strecke (Berg- oder Talfahrt) bezogen werden.

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg und bei Gepäcksendungen 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.

Art. 19.

Die in Art. 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf

der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 20.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22.

Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 23.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2½ % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu äufnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;

- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 25.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen 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 aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1969 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1969 und 1. Januar 1984 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1984 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

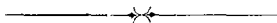
Art. 26.

Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton St. Gallen hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

III.

Vollzug und Inkrafttreten.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Mols oder Flums auf die Flumserberge. (Vom 20. September 1935.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1935
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2915
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.09.1935
Date	
Data	
Seite	393-412
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 762

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.