

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen.

(Vom 16. September 1890.)

Tit.

Unterm 24. Juni 1890 haben die Herren Nationalrath J. J. Rebmann in Erlenbach, Regierungsstatthalter Schmid in Wimmis und Negotiant E. Gerber in Thun, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen eingereicht.

Dem Gesuch, sowie dem diesem beigegebenen Bericht entnehmen wir nachstehende Einzelheiten über das vorliegende Projekt.

Schon vor einigen Jahren sei die Idee des Baues einer Eisenbahn von Wimmis auf den Niesen aufgetaucht, damals aber wenig beachtet worden, einmal weil die Erstellung von Bergbahnen noch etwas neu war und man nicht die Erfahrungen gesammelt hatte, welche jetzt dem Bau solcher Bahnen die Schwierigkeiten benehmen, mit denen früher gerechnet werden mußte. Sodann hätte die Bahn mit dem Ausgangspunkt in Wimmis nirgends Anschluß gefunden und wäre für die Frequenz auf das extra per Wagen oder zu Fuß zugereiste Publikum angewiesen gewesen.

Durch Konzessionirung der Linie Erlenbach-Wimmis-Spiez und Vivis-Bulle-Thun sei aber nunmehr der Anschluß für eine Niesenbahn gegeben, und zwar, je nachdem die künftige Station Wimmis angelegt werde, entweder in Wimmis selbst oder vermittelst einer zu erstellenden Straßenbahn in Wimmisbrücke (Brodhüsi). Bei den jetzt gegebenen Verhältnissen rechtfertige es sich,

durch den Bau einer Bahn auf den Niesen diesen prachtvollen Aussichtspunkt der Berneralpen dem reisenden Publikum bequem zugänglich zu machen und dadurch dessen Frequenz, welche der mühsamen und zeitraubenden Besteigung wegen bis heute nicht bedeutend sei, zu heben.

Die Bahn würde im Dorfe Wimmis ihren Anfang nehmen, wo obenher der Poststraße, auf der Westseite des Dorfes, die Anfangsstation erstellt werden soll. Um mit der Bahnanlage jede Störung der Besitzverhältnisse im Dorfe Wimmis und dadurch erwachsende bedeutende Entschädigungen zu vermeiden, wird die Bahn sogleich von der Station weg vermittelst eines 180 m. langen Tunnels unter dem Schloßberg durchgeführt, gelangt in die sogenannte Spissimatt und Spissiallmeud und zieht sich, fortwährend in der Richtung des gegenwärtigen Saumweges bleibend, den sogenannten Staldenwald hinauf, gelangt auf die Niesenkummlialp, 1680—1778 m. ü. M., wendet sich dann mit einer Kurve von 150 m. Radius in nördlicher Richtung gegen den Stufenstein, um von da, sich östlich wendend, auf der Niesenhöhe, in der Nähe des gegenwärtigen Hotels, ihren Endpunkt zu finden, wo eine angemessene Stationsanlage projektiert ist.

Die Richtung über die Staldenalp sei deshalb gewählt worden, weil auf derselben möglichst wenig Bäche und tiefeingeschnittene Graben zu überschreiten seien, welche auf der Nord- und Nordostseite des Niesenmassivs sich finden und mitunter sehr gefährliche Lawinenzüge bilden.

Die Höhendifferenz zwischen dem Anfangspunkt der Bahn, Station Wimmis, 635 m. ü. M., und dem Endpunkt, Niesenhotel, 2235 m. ü. M., beträgt 1600 m.; die Länge der Bahn rund 7000 m.; die durchschnittliche Steigung mithin rund 23 %. Die größte Steigung, von 30 %, ist zu überwinden zwischen km. 4,75 und 6,30. Diese für eine Bergbahn relativ nicht sehr starke Steigung wird durch zweckmäßige Entwicklung des Tracé erreicht, wobei durch möglichste Anschmiegun an die Terrainkonfiguration noch eine bedeutende Ersparniß auf dem Unterbau erzielt werden soll; ebenso ermöglichen die reduzierten Steigungsverhältnisse eine ganz wesentlich verminderte Abnutzung des Oberbaues und des Zugsmaterials und damit eine Reduktion der Unterhaltungs- und Betriebskosten. Im Uebrigen werden bezüglich der Richtungs- und Steigungsverhältnisse bis nach sorgfältigeren Terrainstudien noch Modifikationen vorbehalten. Der Minimalradius beträgt 150 m., welcher aber nur einmal und zwar beim sogenannten Stufenstein, zwischen km. 5,0 und 6,0, zur Anwendung kommen soll. Die Spurweite wird zu 80 cm. angenommen, wie bei der Monte Generoso- und Rothhorn-Bahn.

Was das System anbelangt, so könne nur eine Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb in Frage kommen, indem der vielen Krümmungen und Gefällsbrüche wegen eine Seilbahn ausgeschlossen erscheine; auch würde für eine solche die bewegende Wasserkraft nicht erhältlich sein. Aus diesem Grunde könne auch an einen elektrischen Betrieb nicht gedacht werden.

Ueber die Frage, ob das System Abt, welches bei der Monte Generoso-Bahn zur Anwendung kam und auch für die zu bauende Rothhorn-Bahn adoptirt ist, oder das bei der Pilatusbahn angewendete zur Geltung kommen solle, werden noch einläßliche Studien gemacht werden.

Es sind 2 Stationen, Wimmis und Niesen, vorgesehen, ferner 2 Lokomotiv- und 2 Wagenremisen, sowie 8 Wärterhäuser. Zwischen km. 2,0 und 2,5 (Staldenwald) und zwischen km. 4,5 und 5,0 (Stalden-graben) ist die Erstellung von je einer Wasserstation projektirt.

An Rollmaterial sollen beschafft werden: 4 Zahnradlokomotiven, 2 offene und 2 geschlossene Personenwagen; ferner sind noch Güterwagen und Reservematerial in Aussicht genommen.

Die Baukosten werden veranschlagt, wie folgt:

1. Verwaltung, Vorstudien, definitive Vorarbeiten, Bauleitung etc.	Fr.	42,000. —
2. Finanzierung, Kapitalverzinsung	„	70,000. —
3. Expropriation	„	140,000. —
4. Unterbau (Erd-, Fels-, Tunnel- und Kunstarbeiten)	„	840,000. —
5. Oberbau (Zahnschienegeleise inklusive Stationen und Ausweichgeleise)	„	630,000. —
6. Hochbau (2 Stationen, 8 Wärterhäuser, 2 Lokomotiv- und 2 Wagenremisen mit Werkstätten)	„	98,000. —
7. Mechanische Einrichtungen (Zahnschieneweichen, Drehscheibe in Wimmis, Wasserstationen)	„	49,000. —
8. Telegraphie, Signale, Vermarkung, Gradienten und Distanzenzeiger	„	8,400. —
9. Inventar	„	14,000. —
10. Rollmaterial	„	245,000. —
11. Unvorhergesehenes	„	163,600. —
Total	Fr.	<u>2,300,000. —</u>

oder per km. rund Fr. 330,000.

Die Fahrgeschwindigkeit soll 5 km. per Stunde betragen; die Fahrt würde dann, einschließlich der Aufenthalte auf den Wasserstationen, auf der 7 km. langen Bahn 110 Minuten dauern. Es ist nur Saisonbetrieb in Aussicht genommen.

Ihrer Rentabilitätsberechnung legen die Petenten eine Frequenz von total 15,000 Reisenden während 120 Saisontagen oder einen täglichen Verkehr von 125 Personen und eine Taxe von Fr. 16 für Hin- und Rückfahrt zu Grunde, was eine jährliche Bruttoeinnahme von Fr. 240,000. — ergeben würde.

Diesen Betriebseinnahmen werden gegenübergestellt an Betriebsausgaben:

Verwaltung	Fr.	15,000.	—
Bahnunterhalt und Aufsicht	"	15,000.	—
Expeditionsdienst	"	15,000.	—
Zugsdienst	"	31,000.	—
Erneuerungsfonds	"	8,000.	—
Verzinsung des Obligationenkapitals von Fr. 1,000,000 à 4 1/2 %	"	45,000.	—
Einlage in den Reservefonds	"	30,000.	—
Zusammen			
			" 159,000. —

Es ergäbe sich somit ein Einnahmenüberschuß von Fr. 81,000. —

was einer Verzinsung des aufzubringenden Aktienkapitals von Fr. 1,300,000 zu 6,28 % gleichkäme.

Die gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung über das Konzessionsgesuch eingeladene Regierung von Bern erhebt gegen dasselbe keine Einwendungen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen wurden am 27. August d. J. abgehalten, und es fand dabei der unten folgende Konzessionsentwurf die Zustimmung sowohl des Regierungsvertreters als der Petenten.

Die Bedingungen, unter welchen wir die Ertheilung der Konzession beantragen, weichen von den für solche Spezialbahnen üblichen nicht ab und geben uns daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Art. 7, zweites Alinea, ist der übliche Wortlaut durch Beifügung der Worte „oder die Bedürfnisse“ etwas erweitert.

Art. 13 ermächtigt zwar die Gesellschaft, den Bahnbetrieb auf die Bergtouristensaison zu beschränken, behält aber dem Bundesrathe das Recht vor, bei allenfalls eintretendem Bedürfniß die Fortsetzung des Betriebes über den genannten Zeitpunkt hinaus verlangen zu können.

Die Taxen des Art. 15 sind zwar sehr hoch, wurden aber auch schon in andern Fällen bewilligt, z. B. für die ungefähr gleich lange Briener Rothhorn-Bahn.

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

Bern, den 16. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Nationalrath J. J. Rebmann in Erlenbach und Mithaffe, vom 23. Juni 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. September 1890,

beschließt:

Den Herren Nationalrath J. J. Rebmann in Erlenbach, Regierungsstatthalter G. Schmid in Wimmis, Negotiant E. Gerber und Fürsprecher J. Ritschard in Thun, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen 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 Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 18 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten ist innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung zu beginnen.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 3 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

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 zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Zahnradsystem schmalspurig und eingleisig ausgeführt.

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, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, wenn die vorhandenen Einrichtungen es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Dagegen ist dem Bundesrathe vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß weitergehende Leistungen zu verlangen.

Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

a. Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt	Fr. 10,
„ „ Thalfahrt	„ 6.
„ „ Hin- und Rückfahrt „	15.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

b. Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das 5 Kilogramm übersteigende übrige Gepäck der Reisenden können bis zum Gewicht von 10 Kilogramm 50 Rp., von jedem Kilogramm mehr 5 Rp. erhoben werden.

c. Für Güter bis auf 20 Kilogramm Gewicht dürfen 60 Rp., für je 10 weitere Kilogramm oder einen Bruchtheil derselben 30 Rappen erhoben werden.

Für den Verkehr von und nach Zwischenstationen sollen die Taxen im Verhältniß der zu durchfahrenden Strecke gerechnet werden. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer.

Art. 16. Die in Art. 15 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 Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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. 20. Die Gesellschaft ist gehalten, für die Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte

auch die Verwendung des 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 letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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. 22. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definiert 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 kompetent gewesen wäre.

Art. 23. 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 Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen. (Vom 16. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1890
Date	
Data	
Seite	219-228
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 952

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.