

9542

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung**  
**über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn**  
**Lauterbrunnen–Mürren**

(Vom 2. September 1966)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren zu unterbreiten.

**I. Rückblick**

Mit Beschluss vom 18. Juni 1887 (EAS 9, 284) erteilte die Bundesversammlung den Herren L. Heer-Béatrix in Biel, F. Marti in Winterthur und Frey & Haag, Architekten in Biel, zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft mit Sitz in Biel die Konzession für Bau und Betrieb einer Drahtseil- und elektrischen Eisenbahn von Lauterbrunnen über Grütschalp nach Mürren. Die Konzession wurde für die Dauer von 80 Jahren verliehen.

Einem Gesuch um Erstreckung der in der Konzession angesetzten zwölfmonatigen Frist für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten entsprach der Bundesbeschluss vom 28. Juni 1888 (EAS 10, 66) in der Form, dass die Frist betreffend die Strecke Lauterbrunnen–Grütschalp um 1 Jahr und diejenige für die Strecke Grütschalp–Mürren um 2 Jahre verlängert wurde. Mit dem gleichen Bundesbeschluss wurde die Konzession dahingehend abgeändert, dass im Ingress die Wendung «für den Bau und Betrieb einer Draht- und elektrischen Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Mürren» ersetzt wurde durch «für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Grütschalp und einer elektrischen oder pneumatischen Eisenbahn von Grütschalp nach Mürren». Absatz 2 des Artikels 8 der Konzession (Betriebsart) wurde entsprechend abgeändert.

Einem Gesuch der Konzessionäre vom 14. Dezember 1888 Folge gebend, wurde mit Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1888 (EAS 10, 118) als Sitz der

zu gründenden Aktiengesellschaft Bern bestimmt. Am 16. Februar 1889 hat das eingangs genannte Konsortium die Konzession mit Rechten und Pflichten einem Syndikat von Berner Banken und Basler Firmen abgetreten. Dieses übertrug sie auf die am 28. Februar 1891 in das Handelsregister eingetragene Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren, Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern.

Mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1892 (EAS 12, 240) haben die eidgenössischen Räte der Übernahme des Betriebes der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren durch die Berner Oberland–Bahnen zugestimmt und den diesbezüglichen Vertrag genehmigt.

Mit Bundesbeschluss vom 13. Dezember 1901 (EAS 17, 238) wurde die Konzession in der Weise abgeändert, dass in Artikel 8, Absatz 1 die Worte «unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft» gestrichen wurden.

Im Frühjahr 1889 wurde mit dem Bahnbau begonnen und am 14. August 1891 konnte der Betrieb auf beiden Strecken aufgenommen werden. Gemäss Artikel 13 der Konzession konnte der Bahnbetrieb auf die Bergtouristensaison beschränkt werden. In Ausnutzung dieser Möglichkeit sind Bahnanlagen und Einrichtungen ursprünglich für den Sommerbetrieb geplant und gebaut worden. Während des Winters blieb der Betrieb jeweils eingestellt.

Die untere Station der Seilbahn Lauterbrunnen–Grütschalp befand sich zu Beginn in erhöhter Lage, abseits der Gemeinschaftsstation der Berner Oberland-Bahnen und Wengernalpbahn. Sie war mit dieser durch eine Strasse verbunden, die jedoch unzweckmässig angelegt und wegen ihrer starken Steigung nur schwer mit Fuhrwerken befahren werden konnte. Der Umstieg und Umlad von einer Bahn auf die andere war deshalb umständlich und zeitraubend, so dass sich immer mehr das Bedürfnis geltend machte, diesen Übelstand durch eine Verlängerung der Seilbahn nach abwärts zu beseitigen. Mit Bundesbeschluss vom 12. Juni 1908 (EAS 24, 205) wurde die konzessionierte Strecke der Seilbahn bis zum damaligen Hotel «Schweizerhof» an der Staatsstrasse, dem heutigen Standort der Talstation, ausgedehnt. Diese verlängerte Seilbahnstrecke wurde 1910 in Betrieb genommen.

Wie erwähnt besteht die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren aus zwei Sektionen. Die erste, eine Standseilbahn, führt von der Talstation Lauterbrunnen (796 m ü. M.) zur Bergstation Grütschalp (1481 m ü. M.); die zweite, eine Schmalspur-Adhäsionsbahn, verbindet die Umsteigestation Grütschalp (1486 m ü. M.) mit Mürren (1634 m ü. M., neue Station).

Die Betriebslänge der Standseilbahn, schief gemessen, beträgt 1421 m, die Höhendifferenz 685 m und die maximale Neigung 606 Promille. Der Unterbau besteht vorwiegend aus Mörtelmauerwerk, Viadukten und einer Eisenbrücke von 100 m Länge.

Die zweite Sektion, die ebenfalls meterspurige Adhäsionsbahn, mit einer Betriebslänge von 4274 m, überwindet eine Höhendifferenz von 147 m. Die Bahn, die der natürlichen Geländebeschaffenheit folgt, ist kurvenreich. Rund 50 Prozent der Strecke liegen in Kurven, wovon die Hälfte mit Radien von 80 m und weniger, der übrige Teil mit Radien von 200 m und weniger.

Die Wagen beider Sektionen sind anfänglich mit dem auf der Pletschenalp, bei Sieben Brunnen, gefassten Wasser des Staubbaches angetrieben worden. Auf Grütschalp diente für den Antrieb der Seilbahn die Schwerkraft des Wassers und eine am Staubbach gelegene Kraftzentrale mit Turbine und Gleichstrom-Compound-Maschine lieferte die nötige elektrische Energie, um auf der Strecke der Adhäsionsbahn zwei Züge in Fahrt zu halten.

Das wachsende Verkehrsaufkommen sowie das Bedürfnis auf Einführung des Winterbetriebes führten bei den nur schwach ausgestatteten Anlagen schon nach wenigen Betriebsjahren zu namhaften Neuinvestitionen. Bei der Seilbahn wurde zur Leistungsverbesserung das Betriebssystem mit Wasserschwerkraft verlassen und der Antrieb im Winter 1901/02 elektrifiziert. Mit den gleichzeitig beschafften neuen Seilbahnwagen, die 60 Personen fassten, konnten die Fahrgeschwindigkeit auf 1,25 m/sek. erhöht und die Fahrzeit auf 20 Minuten verkürzt werden. Bei der Adhäsionsbahn liessen sich Fassungsvermögen der Wagen und Fahrzeit anpassen, so dass – unter Einrechnung einer Umschlagszeit von 3 Minuten auf Grütschalp – je Stunde 2,6 Fahrten ausgeführt bzw. zwischen Lauterbrunnen und Mürren in jeder Richtung 160 Personen befördert werden konnten, was einer Verdoppelung der Leistungen entsprach.

Der Winterbetrieb konnte nach umfangreichen und kostspieligen Vorbereitungsarbeiten, und nicht zuletzt nach Aufbau eines Lawinenschutzes für die Anlagen auf Grütschalp, am 15. Dezember 1910 aufgenommen werden. Im Jahre 1913 sind die für den Winterbetrieb behelfsmässig hergerichteten beiden Personenwagen der Adhäsionsbahn mit den zugehörigen Lokomotoren durch zwei neue Motorwagen, mit je 60 Sitzplätzen und Gepäckabteil, ersetzt worden. Diese Motorwagen stehen noch heute in Betrieb.

Dem steigenden Verkehr, den vermehrten Fahrleistungen sowie den höhern Anschlusswerten der elektrischen Einrichtungen vermochte die Leistung der elektrischen Kraftzentrale nicht zu folgen. Seit 1928 liefern die Kraftwerke der Jungfraubahn die elektrische Energie über eine Hochspannungsleitung nach Grütschalp, wo über eine Transformatoren- und Umformeranlage Seilbahn und Adhäsionsbahn angetrieben werden. Die Kraftzentrale Staubbach diente während einer Anzahl von Jahren noch als Reserve; später wurde sie stillgelegt und abgebrochen.

Ein umfangreiches, schon in den dreissiger Jahren erwogenes Programm für die vollständige, technische Erneuerung und leistungssteigernde Verbesserung der Seilbahn konnte mit Rücksicht auf die weltpolitischen Ereignisse erst in den Jahren 1948–1950 verwirklicht werden. Dabei sind der mechanische und der elektrische Antrieb erneuert und in einem hierfür erstellten Gebäude zweckmässig untergebracht worden. An die Stelle des alten Oberbaues der Seilbahn, der noch aus drei Laufschienen und dazwischenliegender Rigenbach-Zahnstange bestand, trat ein modernes, meterspuriges Geleise mit Keilkopfschienen, an denen sich die ebenfalls neuen, in Leichtmetall gebauten Seilbahnwagen mit der Schnellschlussbremse festklammern können. Zur Beschleunigung des Güterumschlages in Lauterbrunnen und auf Grütschalp dienen fahrbare Hebekrane. Mit diesem Umbau der Seilbahn, dessen Kosten sich auf rund 1 Million Franken beliefen,

konnten die Fahrgeschwindigkeit von 1,6 m/sek. auf 2,5 m/sek. gesteigert und die Fahrzeit von 20 auf 11 Minuten verkürzt werden. Die gewonnene Leistungssteigerung von rund 75 Prozent ermöglicht, bei Ausnutzung des Fassungsvermögens von 65 Personen der Seilbahnwagen, zwischen Lauterbrunnen und Mürren stündlich und in beiden Richtungen je 280 Personen zu befördern.

Im Jahre 1964 wurde am Seilbahnviadukt die im Vorjahr begonnene Ausbesserung des Natursteinmauerwerkes des teilweise auf Fels, teilweise auf dem Viadukt selbst ruhenden Unterbaues des Geleises fortgesetzt. Die stark deformierten Gewölbe sind durch Eisenbetonwände verstärkt worden. Einige über den Gewölben besonders hohe Flügelmauern wurden durch Querwände in Eisenbeton gegenseitig versteift. Der 1963 mit dem Abbruch des alten Stationsgebäudes Mürren begonnene Neubau konnte 1965 bis auf Einzelheiten vollendet werden. Für die Strecke Grütschalp-Mürren sind drei neue Triebwagen in Auftrag gegeben worden, die im Frühjahr 1967 zu liefern sind. Die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren befindet sich in einem guten technischen Zustand.

Einem Wunsche des Kurortes Mürren Rechnung tragend, hat die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren auf dem Allmendhubel aus eigenen Mitteln einen Übungsskilift errichtet, welcher am 14. Januar 1963 in Betrieb genommen wurde.

## II. Die Entwicklung des Verkehrs und die finanzielle Lage

Die Frequenzen der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (beide Strecken als ein Ganzes betrachtet) haben – abgesehen von Rückschlägen während der Kriegs- und Nachkriegsjahre – alles in allem eine konstante Steigerung erfahren. Die Zahl der beförderten Personen stieg von 15 009 im Eröffnungsjahr 1891 (nur Sommerbetrieb) auf 67 344 (Sommer- und Winterbetrieb) im Jahre 1911. Das Kriegsjahr 1915 brachte den tiefsten je erreichten Stand mit einer Beförderung von nur 8043 Personen. 1928 wurden mit 106 010 Personen erstmals die Hunderttausend überschritten. Mit Ausnahme der Jahre 1937 und 1938 mit Frequenzen von 143 059 und 116 271 Personen, bewegte sich die Anzahl der beförderten Personen während der Krisen-, Kriegs- und Nachkriegsjahre (1931–1946) zwischen 44 161 (1940) und 98 273 (1936). Vom Jahre 1947 an (115 392 Personen) nahmen die Frequenzen eine erfreuliche Entwicklung. 1956 wurden 202 426, 1961 353 778 und 1964 396 920 Personen befördert. Dieser Anstieg des Personenverkehrs ist insbesondere auch durch die auf den 1. Oktober 1959 in Kraft getretene Tarifannäherung (Tarifannäherungsbeschluss vom 5. Juni 1959) begünstigt worden.

Der Gepäck-, Post- und Güterverkehr nimmt ebenfalls zu; er betrug 1960 4596, 1961 5985, 1962 6935, 1963 6776 und 1964 8627 Tonnen.

Nach den ersten Statuten der Gesellschaft vom 16. Februar 1889 bestand das Eigenkapital aus einem Grundkapital von 900 000 Franken, eingeteilt in 1800 Aktien zu nominell 500 Franken. Als Fremdkapital war eine Hypothekendarleihe von 600 000 Franken aufgenommen worden. Dank guter Geschäftsabschlüsse, die das Ausrichten einer Dividende von durchschnittlich 5 Prozent erlaubten, war es im Jahre 1897 möglich, das Grundkapital durch Ausgabe von

1200 neuen Aktien zu nominell 500 Franken auf 1 500 000 Franken zu erhöhen. Mit den gewonnenen Mitteln ist die  $4\frac{1}{2}$ -Prozent-Hypothekaranleihe von 1890 von 600 000 Franken zurückbezahlt worden.

Die weiter vorne erwähnte Verlängerung der Seilbahn bis zur schtigen Talstation und die Einführung des Winterbetriebes führten zu einer schwebenden Schuld von rund 242 000 Franken, die im Jahre 1911 durch Aufnahme von 250 000 Franken konsolidiert wurde. Die Jahre des Ersten Weltkrieges schwächten die Finanzlage der Bahn derart, dass zur Äufnung der Tresorerie auf Ende 1916 eine weitere feste Verbindlichkeit in Form einer 5-Prozent-Anleihe von 200 000 Franken eingegangen werden musste. Allein, das finanzielle Gleichgewicht konnte trotzdem nicht gesichert werden und ein Opfer der Aktionäre erschien unumgänglich. Im Jahre 1921 musste die Unternehmung zu einer Konsolidierung des Grundkapital von 1 500 000 Franken auf 1 200 000 Franken herabsetzen durch Reduktion des Nominalwertes der Aktien von 500 auf 400 Franken

Im Jahre 1927 wurden die  $4\frac{1}{2}$ -Prozent-Hypothekaranleihe von 1911 von noch 154 000 Franken und die 5-Prozent-Anleihe von 1916 von noch 79 000 Franken zurückbezahlt, und zwar mit Mitteln, die aus einer 1926 neu eingegangenen Obligationenanleihe von 500 000 Franken bereitgestellt werden konnten. Diese Anleihe ist im Jahre 1938 zu sonst unveränderten Bedingungen zum Zinssatz von 4 Prozent und im Jahre 1958 zum Zinssatz von  $4\frac{1}{2}$ -Prozent erneuert worden. Seit 1960 erscheint in der Bilanz ein Hypothekardarlehen von ursprünglich 85 000 Franken, das zur teilweisen Finanzierung des Angestelltenwohnhauses in Müren aufgenommen worden ist; in der Bilanz per 31. Dezember 1964 figuriert dieses Darlehen noch mit 83 300 Franken.

Im Jahre 1930 konnte das Grundkapital von 1 200 000 Franken auf den heutigen Stand von 1 350 000 Franken erhöht werden, und zwar durch Auflösung einer bei der seinerzeitigen Kapitalherabsetzung geschaffenen Reserve von 100 000 Franken und durch Verwendung von hierfür bereitgestellten eigenen Mitteln. Der Nominalwert der 3000 Aktien wurde von 400 auf 450 Franken umgestempelt.

Trotz der knappen Ertragsverhältnisse während der Kriegs- und Krisenjahre war es der Unternehmung möglich, die gegenüber den Darlehensgebern eingegangenen Verpflichtungen in allen Teilen zu erfüllen.

Die heutige finanzielle Lage der Unternehmung ist gut. Das Jahr 1964 ergab einen Betriebsertrag von 1 378 820 Franken und einen Betriebsaufwand von 1 200 170 Franken, somit einen Ertragsüberschuss von 178 650 Franken. Dieses Ergebnis gestattete, den Aktionären wiederum – wie in den Vorjahren 1961 bis 1963 – eine Dividende von 7 Prozent zuzuweisen.

Die Dividendenausschüttung bewegte sich in den Jahren 1892 bis 1913 zwischen 4 und 7 Prozent, von 1923 bis 1938 zwischen 3 und 5 Prozent und von 1952 bis 1964 zwischen 3 bis 7 Prozent; sie unterblieb 1891, von 1914 bis 1922, 1931 und 1932 sowie von 1939 bis 1951.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1964 stehen den Aktiven von Fr. 5 120 138 (Anlagevermögen inklusive Buchwert des Angestelltenhauses in Müren 3 556 113 Franken und Betriebsvermögen 1 564 025 Franken) folgende Passiven

gegenüber: Eigenkapital 2 185 000 Franken (Aktienkapital 1 350 000 Franken und Reserven 835 000 Franken), Fremdkapital 2 831 746 Franken (wovon 2 Obligationenanleihen von total 2 500 000 Franken und das Hypothekendarlehen auf dem Angestelltenwohnhaus in Müren von 83 300 Franken) und Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 103 392 Franken.

Die Tarife für die Personen- und Güterbeförderung haben im Laufe der Zeit den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen angepasst bzw. erhöht werden müssen. Dies ist stets im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde erfolgt.

Die Unternehmung beschäftigt 44 Angestellte. Für das Personal besteht eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversicherung sowie eine Dienstalterskasse.

Gemäss Artikel 5, Absatz 1, des Eisenbahngesetzes kann eine Eisenbahnkonzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen oder der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Für den bekannten Sommer- und Winterkurort Müren ist, mangels einer Strassenverbindung mit dem Tal, die Bergbahn Lauterbrunnen-Müren nach wie vor unentbehrlich. Dies trotz der Tatsache, dass Müren nun auch vom hintern Lauterbrunnental aus mit der Luftseilbahn Stechelberg-Gimmelwald-Müren-Birg-Schilthorn, deren Talstation ca. 5,5 km vom Bahnhof Lauterbrunnen der Berner Oberland-Bahnen und Wengernalpbahn entfernt liegt, erreicht werden kann. Für Reisende, die, um nach Müren zu gelangen, bis Lauterbrunnen die Eisenbahn benützen, sowie für den Gütertransport drängt sich die Benützung der Bergbahn Lauterbrunnen-Müren auf.

### III. Das Erneuerungsgesuch

Die Bergbahn Lauterbrunnen-Müren stellte am 18. Februar 1965 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung ihrer am 17. Juni 1967 ablaufenden Konzession für 50 Jahre.

In seiner Vernehmlassung vom 25. August 1965 erklärt sich der Kanton Bern mit der in Aussicht genommenen Konzessionserneuerung für die Dauer von 50 Jahren einverstanden. Er wünscht, sein Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen. Diesem Wunsche ist in Artikel 13 der Konzession Rechnung getragen worden.

Ferner äusserten sich die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Berner Oberland-Bahnen in zustimmendem Sinne zum Konzessionserneuerungsgesuch.

### IV. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Bundesbeschlusses entspricht den in den letzten Jahren von Ihnen genehmigten Eisenbahnkonzessionen.

Der Konzessionsentwurf sieht die für Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

Die in Artikel 8 umschriebene Beförderungspflicht entspricht derjenigen der Konzession vom 18. Juni 1887 und ist nach wie vor gerechtfertigt.

Nachdem die Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn in Artikel 13, Absatz 2 ihrer Konzession vom 23. Oktober 1961 (VAS 1961, 230) verpflichtet wurde, in bezug auf den Tarif mit den Berner Oberland-Bahnen, der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren und der Seilbahn Mürren–Allmendhubel zusammenzuarbeiten, ist es angezeigt, dass auch die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren zu einem entsprechenden Tarifgebaren verhalten wird. Der Konzessionärin wurde deshalb in Artikel 9, Absatz 2 eine diesbezügliche Auflage überbunden.

Der Kanton Bern hat dem Wortlaut des Beschlussesentwurfes zugestimmt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – des einfachen Bundesbeschlusses – beruht auf Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24<sup>ter</sup>, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

## V. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 2. September 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Schaffner**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

## Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1)</sup>,

nach Einsicht in ein Gesuch der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren vom 18. Februar 1965,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. September 1966,

*beschliesst:*

### I

Der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren wird zu den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb der in Artikel 4 erwähnten Strecken erteilt.

#### Art. 1

Gesetzgebung

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

#### Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 18. Juni 1967 bis 17. Juni 2017, erteilt.

#### Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Interlaken.

#### Art. 4

Strecken und Betriebsart

Die Konzession gilt für folgende Strecken:

1. Standseilbahn von Lauterbrunnen nach Grütschalp.
2. Schmalspurbahn von Grütschalp nach Mürren.

<sup>1)</sup> AS 1958, 335.

### Art. 5

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zu Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 6 bleibt vorbehalten.

Lärm-  
bekämpfung

### Art. 6

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Pläne

### Art. 7

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Fahrplan

### Art. 8

<sup>1</sup> Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie, entsprechend der Eignung des vorhandenen Wagenmaterials, von Gütern. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Beförderungs-  
pflicht und  
Wagenklassen

<sup>2</sup> Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

### Art. 9

<sup>1</sup> Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

Tarife

<sup>2</sup> Die Konzessionärin hat auf tarifarischem Gebiet mit den Berner Oberland-Bahnen (BOB) und der Seilbahn Mürren-Allmendhubel (SMA) nach den Weisungen der Aufsichtsbehörde zusammenzuarbeiten. Das gleiche gilt gegenüber der Luftseilbahn Stechelberg-Mürren-Schilthorn (LSMS) unter Berücksichtigung der in der Luftseilbahnkonzession enthaltenen Bestimmungen.

<sup>3</sup> Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

### Art. 10

<sup>1</sup> Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und

Haftpflicht-  
versicherung

Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

<sup>2</sup> Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

#### Art. 11

Personal-  
fürsorge

<sup>1</sup> Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

<sup>2</sup> Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

#### Art. 12

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und zu den Fahrzeugen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

#### Art. 13

Rückkauf

Dem Kanton Bern steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

## II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Lauterbrinnen-Mürren (Vom 2. September 1966)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9542
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1966
Date	
Data	
Seite	253-262
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 397

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.