

10 297

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Stand-
seilbahn Interlaken-Harder

(Vom 21. Mai 1969)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

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

I. Geschichtlicher Rückblick

Mit Beschluss vom 10. Oktober 1890 erteilte die Bundesversammlung den Herren Dr. Michel, Fürsprecher, E. Ruchti, Grossrat, beide in Interlaken, Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und B. Studer, Ingenieur in Thun, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Interlaken auf den Harder (Eisenbahnaktensammlung [EAS] II 181). Die Konzession wurde für die Dauer von 80 Jahren, d. h. bis 10. Oktober 1970, erteilt und sah in Artikel 8 den Bau einer zweigleisigen, mit Elektrizität zu betreibenden Drahtseilbahn vor.

Die nähere Prüfung des Bauvorhabens zeigte schon bald, dass in dem schwierigen Gelände des Harders die Erstellung einer zweigleisigen Drahtseilbahn gemäss dem ersten, von Ingenieur Studer aus Thun ausgearbeiteten Projekt so viel gekostet hätte, dass die Finanzierung des Werkes gefährdet worden wäre. Die Initianten liessen deshalb durch Ingenieur Lindner, der beim Bau der Brienz-Rothorn-Bahn Erfahrungen sammeln konnte, ein zweites Projekt für den Bau einer eingleisigen Drahtseilbahn mit einer Mittelausweiche ausarbeiten. Am 10. April 1891 (EAS II 308) änderte die Bundesversammlung den erwähnten Artikel 8 der Konzession und liess die Bestimmung, dass eine zweigleisige Drahtseilbahn zu bauen sei, fallen. Das Projekt Lindner, das auf Harderkulm eine Aussichtsterrasse und die Anlage von Spazierwegen vorsah, fand zwar viele Befürworter, vermochte sich jedoch wegen einer allgemeinen Bergbahnmüdigkeit und wegen des damals in Aussicht stehenden Baues einer Thunersee- und einer Simmentalbahn nicht durchzusetzen.

Die Initianten gaben aber das Projekt nicht auf und bemühten sich immer wieder um Verlängerung der in der Konzession festgelegten Fristen zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten. Stets entsprach der Bundesrat ihren Gesuchen und verlängerte die Fristen am 29. März 1892 (EAS 12 22), am 24. April 1894 (EAS 13 92), am 10. April 1896 (EAS 14 156), am 12. April 1898 (EAS 15 77), am 15. Mai 1900 (EAS 16 109), am 12. September 1902 (EAS 18 170) und zuletzt am 31. Mai 1904 (EAS 20 118) bis 10. April 1906. Inzwischen hatten sich die Verhältnisse gebessert (die Zahl der Übernachtungen in Interlaken beispielsweise war von 150 000 im Jahre 1891 auf 465 000 im Jahre 1904 gestiegen). Im Sommer 1905 gelang es Dr. Michel, ein neues Initiativkomitee zu gründen, dem er selbst, Gemeindepräsident Wyder aus Interlaken sowie Finanzleute und Techniker aus der Westschweiz angehörten. Bald danach konnte ein Finanzierungsprospekt bekanntgeben, dass vom vorgesehenen Aktienkapital von 700 000 Franken bereits 570 000 Franken gezeichnet und dass das Obligationenkapital von 600 000 Franken von einem Bankenkonsortium fest übernommen worden sei.

Von den Initianten des Jahres 1890 waren E. Ruchti und B. Studer inzwischen verstorben, und Joh. Frutiger hatte seinen Anteil an Dr. Michel abgetreten. Dem Gesuch Dr. Michels, die Konzession infolgedessen zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft auf ihn zu übertragen, entsprach die Bundesversammlung am 1. Juli 1905 (EAS 21 207). Am 31. August 1905 wurde mit Sitz in Interlaken die Gesellschaft der Drahtseilbahn Interlaken-Harder gegründet. Weil die Konzession vom Jahre 1890 in der Zwischenzeit mehrmals geändert worden war und zudem einiger Berichtigungen bedurfte, hielt es die Bundesversammlung für zweckmässig, der Gesellschaft am 22. Dezember 1906 (EAS 22 443) eine neue Konzession – ebenfalls mit Gültigkeit bis 10. Oktober 1970 – zu erteilen. Die Konzession sah vor, dass die Bahn als eingleisige Drahtseilbahn mit einer Spurweite von einem Meter zu erstellen und mit Elektrizität zu betreiben sei. Auch wurde die Gesellschaft ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 15. Mai bis 15. Oktober zu beschränken.

Mit den Bauarbeiten wurde im November 1905 begonnen. Ausgeführt wurde nicht das Projekt Lindner, sondern ein von Lausanner Ingenieuren ausgearbeitetes drittes Projekt für eine Standseilbahn, die in einer einzigen Sektion von der Talstation zur Bergstation führt. Die Bauarbeiten gestalteten sich der grossen Neigungen und des allgemein schlechten Baugrundes wegen schwierig und kostspielig. Der Betrieb konnte nicht, wie ursprünglich in Aussicht genommen, im Jahre 1907, sondern erst am 15. Mai 1908 eröffnet werden. Die Kosten für den Bau der Bahn und des Hotels sowie für die Einrichtung der Trinkwasserversorgung beliefen sich auf rund 1 470 000 Franken anstatt der veranschlagten 1 300 000 Franken.

Der Bundesbeschluss vom 30. April 1920 betreffend Änderung der Konzession (EAS 36 37) schrieb neue Tarife vor und verpflichtete die Bahn unter anderem, einen Reservefonds zu äufnen, das Personal gegen Krankheit zu versichern und eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 Prozent des Aktienkapitals übersteige.

Der Sitz der Gesellschaft befand sich zwar von Anfang an in Interlaken, doch wurde die Geschäftsführung von Lausanne aus, dem Sitz des Präsidenten des Verwaltungsrates, besorgt. Mit der Zeit erwies es sich jedoch als notwendig, gewisse Aufsichtsfunktionen über Bahnanlagen, Hotel und Personal einem Betriebsleiter mit Wohnsitz in Interlaken zu übertragen. Auf Wunsch der Harderbahn wurde die Direktion der Wengernalp- und der Jungfraubahn mit diesen Funktionen und ab 1957 mit der gesamten Betriebsführung betraut. Am 4. Dezember 1957/15. April 1958 schlossen die Bahnunternehmungen einen entsprechenden Betriebsvertrag ab (Verkehrsaktensammlung [VAS] 1958 457), der am 24. Mai 1958 (VAS 1958 460) von der Abteilung Rechtswesen und Sekretariat des damaligen Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes genehmigt wurde. Seit der kapitalmässigen Gewichtsverschiebung im Jahre 1965 ist der Direktor der Wengernalp- und der Jungfraubahn gleichzeitig auch Präsident des Verwaltungsrates der Harderbahn-Gesellschaft.

II. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage der Bahn

Die Anziehungskraft der Harderbahn, die jeden Sommer durchschnittlich 150 Tage im Betrieb ist, hielt sich bis vor einigen Jahren in bescheidenem Rahmen. Die Zahl der beförderten Personen schwankte zwischen 1908 und 1913 zwischen 38 000 und 45 000 je Saison, sank während des Ersten Weltkrieges auf einen Tiefstand von 3050 im Jahre 1916 und stieg in den zwanziger Jahren wieder auf 35 000. Die Wirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg brachten erneut einen Rückgang: es wurden zwischen 15 000 und 20 000 Fahrgäste je Saison gezählt. Wenn auch in etwas bescheidenerem Rahmen als andere Ausflugsbahnen, erlebte die Harderbahn seit dem Zweiten Weltkrieg doch ebenfalls eine ständige Aufwärtsentwicklung. 1946 zählte sie bereits 40 000 Fahrgäste, 1956 waren es 57 000, 1962 76 000, 1964 77 000, 1966 82 000 und 1968 73 000.

Die Erträge, die seit jeher fast ausschliesslich aus dem Personentransport fliessen, schwankten in den Jahren 1908 bis 1913 zwischen 62 000 und 74 000 Franken und sanken während des Ersten Weltkrieges auf einen Tiefstand von 6287 Franken (1915). Sie stiegen in den zwanziger Jahren auf 71 000 Franken (1928), gingen in den Krisenjahren auf 29 000 Franken im Jahre 1935 zurück, erholten sich dann vorübergehend und sanken 1940 mit 17 348 Franken auf einen neuen Tiefstand. Nach dem Zweiten Weltkrieg verbesserten sich die Betriebsergebnisse fast regelmässig von Jahr zu Jahr. Sie betrug 1946 65 000 Franken, 1956 109 000 Franken, 1962 117 000 Franken, 1964 163 000 Franken, 1966 204 000 Franken und 1968 178 000 Franken. 1966 setzte sich der Verkehrsertrag wie folgt zusammen: Einzelreiseverkehr 77,7 Prozent, Gruppenreiseverkehr 7,5 Prozent, Abonnementsverkehr 14,8 Prozent.

Bis 1913 erzielte die Bahn jährliche Betriebsüberschüsse von 33 000 bis 45 000 Franken, während der beiden Weltkriege jedoch ergaben sich fast jedes Jahr Verluste, die 1940 das Maximum von 12 000 Franken erreichten. Seit 1945 werden wiederum regelmässige Betriebsüberschüsse zwischen 25 000 und 47 000 Franken erzielt, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Aufwand seit 1961 wegen

der technischen Erneuerung der Bahn bedeutende Beträge für Sach- und nicht aktivierbare Baukosten sowie für Abschreibungen enthält.

Zur Finanzierung des Bauaufwandes, der für Bahn, Hotel und Trinkwasserversorgung 1 470 000 Franken erreichte, hatte die Gesellschaft ein Grundkapital von 700 000 Franken, eingeteilt in 1400 Aktien zu 500 Franken, bereitgestellt und eine eisenbahnpfandrechlich sichergestellte Hypothekaranleihe von 700 000 Franken aufgenommen. Der Erste Weltkrieg und sodann die Krisenjahre zwangen die Gesellschaft 1923 und 1940 zu ersten Sanierungsmassnahmen. Dabei wurde der Nominalwert der 1400 Aktien von 500 auf 5 Franken herabgesetzt. Die Hypothekaranleihe von 700 000 Franken wurde 1923 zur Hälfte in 3500 Prioritätsaktien zu 100 Franken umgewandelt; dieser Nominalwert erfuhr 1940 eine Kürzung auf 50 Franken. Die andere Hälfte der Hypothekaranleihe, für welche unter Einräumung von Zins- und Amortisationserleichterungen die Fälligkeit wiederholt hinausgeschoben worden war, konnte im Laufe der Jahre bis auf 224 000 Franken amortisiert werden, war jedoch auf den 1. April 1960 unwiderruflich gekündigt worden. Die termingerechte Rückzahlung mit Mitteln aus einem neuen Immobiliendarlehen von 250 000 Franken und die dringend notwendige technische Sanierung waren nur möglich, weil sich die Wengernalp- und vor allem die Jungfraubahn massgeblich am Grundkapital der Harderbahn beteiligten.

Die Erneuerungsarbeiten der Jahre 1961–1968 erforderten einen Aufwand von rund 720 000 Franken. Finanziert wurden sie durch eine weitere Erhöhung des Fremdkapitals um rund 100 000 Franken und durch zusätzliches Aktienkapital. Die Gemeinden Interlaken und Unterseen bekundeten ihr Interesse an der Harderbahn durch Übernahme von Aktien im Nominalwert von 85 000 Franken beziehungsweise von 15 000 Franken, während die Wengernalp- und die Jungfraubahn sich mit 66 000 Franken an der Kapitalerhöhung beteiligten. Rund 450 000 Franken konnte die Unternehmung selbst erwirtschaften.

Seit der erwähnten Kapitalerhöhung, die am 16. März 1965 beschlossen wurde, besteht das Grundkapital der Gesellschaft aus 5940 Prioritätsaktien zu 50 Franken, aus 1660 Prioritätsaktien zu 100 Franken und aus 1400 Stammaktien zu 5 Franken und beträgt somit insgesamt 470 000 Franken. Auf der Passivseite der Bilanz per 31. Dezember 1968 figurieren daneben die Reserven mit 100 229 Franken, das getilgte Schuldkapital mit 139 468 Franken, als feste Verbindlichkeit das zu 4½ Prozent verzinsliche Immobiliendarlehen von 1960 in der Höhe von noch 241 000 Franken sowie 116 310 Franken laufende Verbindlichkeiten. Die Aktiven setzen sich aus dem Anlagevermögen von 941 723 Franken und dem Betriebsvermögen von 127 707 Franken zusammen.

Dividenden wurden lediglich in den Jahren 1953–1960 ausbezahlt (3–4½ ‰).

III. Die Bahn und ihr technischer Zustand

Die einmeterspurige Standseilbahn, die seit ihrer Eröffnung elektrisch betrieben wird, weist eine Baulänge von 1447 m auf und führt in einer einzigen Sektion von der Talstation gegenüber der Beurivage-Brücke in Interlaken

(567 m ü. M.) zur Bergstation Harderkulm (1304 m ü. M.). Um die Höhendifferenz von 737 m zu überwinden, musste das Trasse mit Neigungen von 380 bis 640 Promille angelegt werden. Der Antrieb erfolgt von der Bergstation aus mit einem Gleichstrom-Motor von 165 PS Leistung. Die elektrische Energie mit einer Primärspannung von dreimal 2000 Volt liefern die Industriellen Betriebe der Gemeinde Interlaken. Vom Trasse der Bahn liegen 526 m in Einschnitten, 713 m auf Brücken und die verbleibenden 208 m im Tunnel durch den Guggerschopf.

Wegen ihrer ungünstigen Ertragslage konnte die Unternehmung bis 1960 nur die ordentlichen Unterhaltsarbeiten ausführen. Für grundlegende Erneuerungen fehlten die Mittel, so dass Anlagen und Einrichtungen seit der Inbetriebnahme im Jahre 1908 unverändert blieben. Als die technische Überalterung der Bahn die Betriebssicherheit zu gefährden drohte, wurde 1961 mit den grundlegenden Erneuerungsarbeiten begonnen. In vier Etappen, die bis 1968 praktisch abgeschlossen werden konnten, sind für die Verbesserung der Betriebssicherheit, für Leistungssteigerung und für die Rationalisierung des Betriebes rund 720 000 Franken aufgewendet worden. Durch diesen Umbau, der unter anderem die Erneuerung der mechanischen Antriebseinrichtungen, den Ersatz der alten Wagen durch zwei neue, geschlossene Seilbahnwagen in Leichtmetallkonstruktion mit zusammen 90 Sitzplätzen, den Umbau der Talstation, die Einrichtung der Fernsteuerung und eine neue Trafostation umfasste, ist die Bahn auf den neuesten Stand der Technik gebracht worden. Nur dank dieser Modernisierung war es möglich, die Frequenzzunahmen der letzten Jahre mit praktisch unverändertem Personalbestand (5–6 Personen) zu bewältigen und erst noch die Verkürzung der Arbeitszeit aufzufangen.

Für das Personal, das nur während der Sommermonate beschäftigt wird, besteht eine Dienstalterskasse, deren Aktiven in der Bilanz per 31. Dezember 1968 mit 73 724 Franken ausgewiesen sind. Die Beiträge der Mitglieder betragen 5 Prozent und jene der Gesellschaft 7 Prozent der Lohnsumme.

IV. Das Konzessionserneuerungsgesuch

Am 17. Februar 1968 ersuchte die Gesellschaft der Drahtseilbahn Interlaken–Harder das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement um Erteilung einer neuen Konzession für die Dauer von 50 Jahren.

Zur Begründung des Gesuches wird vor allem angeführt, die Drahtseilbahn Interlaken–Harder sei ein wichtiger Teil der Infrastruktur des Fremdenverkehrs, von dem ein grosser Teil der Bevölkerung von Interlaken und der Jungfraueregion lebe. Immer wieder werde die Bahn gerne von Gästen und Einheimischen benützt, welche die sich von Harderkulm aus bietende Rund- und Bergsicht geniessen wollen. Bei einer Umfrage über die Beliebtheit von rund 30 regionalen Ausflugszielen sei die Harderbahn bei den Gästen an siebenter und bei den Einheimischen an sechster Stelle gestanden. Auch die Gemeinden Interlaken und Unterseen hätten die Bedeutung der Harderbahn für die Volkswirt-

schaft der Region durch ihre Beteiligung an der Kapitalerhöhung im Jahre 1965 anerkannt. Tatsächlich wäre die Harderbahn, obwohl es sich um eine nur saisonmässig betriebene Touristenbahn handle, kaum wegzudenken.

V. Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren

In seiner Vernehmlassung vom 22. Juli 1968 erklärt sich der Kanton Bern mit der Erneuerung der Konzession für 50 Jahre einverstanden. Seinem Wunsch, das kantonale Rückkaufsrecht auch in der neuen Konzession zu verankern, haben wir im Beschlussesentwurf entsprochen. Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektion der Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe sowie die Direktionen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und der Berner Oberland-Bahnen erhoben ebenfalls keine Einwendungen.

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes (AS 1958 335) kann eine Konzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Bedeutung der Harderbahn liegt nach wie vor darin, dass sie der Förderung des Fremdenverkehrs dient und in dieser Hinsicht einem Bedürfnis entspricht. Als reine Ausflugsbahn kann sie – gestützt auf die geltende eisenbahnrechtliche Ordnung – keine finanziellen Leistungen des Bundes beanspruchen. Zur Frage, ob der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden könnte, ist zu bemerken, dass der Ersatz der Harderbahn durch einen Strassenverkehrsdienst schon deshalb nicht möglich wäre, weil auch heute noch nur ein steiler Fussweg auf den Harder führt.

Auf Grund dieser Erwägungen und da auch die Interessen der Landesverteidigung nicht tangiert werden, gelangen wir zum Schluss, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

VI. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut der Konzession entspricht den von Ihnen seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen.

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

Der Kanton Bern hat sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – eines einfachen Bundesbeschlusses – beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2 sowie die Artikel 36 und 64 der Bundesverfassung stützt.

VII. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf des Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Harderbahn zuzustimmen.

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

Bern, den 21. Mai 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Stand-
seilbahn Interlaken–Harder

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Gesellschaft der Drahtseilbahn Interla-
ken–Harder vom 17. Februar 1968,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. Mai 1969,

beschliesst:

I

Der Gesellschaft der Drahtseilbahn Interlaken–Harder wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, das heisst für die Zeit vom 11. Oktober 1970 bis 10. Oktober 2020, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Interlaken.

¹⁾ AS 1958, 335

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Interlaken–Harderkulm.

Art. 5

Lärmbekämpfung

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

Art. 6

Pläne

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 zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 7

Fahrplan

¹ Die Zahl der täglichen Fahrten 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.

² Die Konzessionärin kann die Betriebszeit der Bahn auf die touristische Saison beschränken.

Art. 8

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und Reisegepäck. Zur Güterbeförderung ist sie nur insoweit verpflichtet, als das vorhandene Wagenmaterial sich dazu eignet. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 9

Tarife

Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

Haftpflichtversicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und 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.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Personalfürsorge

¹ 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.

² 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 Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle dafür 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 Standseilbahn Interlaken-Harder (Vom 21. Mai 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10297
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1969
Date	
Data	
Seite	1215-1224
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 367

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.