

Schweizerisches Bundesblatt.

58. Jahrgang. I.

Nr. 8.

21. Februar 1906.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseil- (eventuell Zahnrad-) Bahn von Ligerz nach Prêles.

(Vom 16. Februar 1906.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 17. November 1905 stellten die Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseil-(eventuell Zahnrad-)Bahn von Ligerz nach Prêles.

Gemäss dem allgemeinen Bericht bezweckt diese Bahn eine bessere Verbindung des zwischen dem Bielersee und dem Chasseral gelegenen Hochplateaus von Prêles mit den grossen Verkehrsadern. Die auf dem Plateau gelegenen Dörfer Prêles, Lamboing, Diesse, Nods und Lignièrès, 400—460 Meter höher als das Niveau des Bielersees, seien gegenwärtig vom Verkehr ganz abgeschnitten. Die Strassen, die hinaufführen, seien steil und mühsam. Die projektierte Bahn solle nun in erster Linie den Verkehr der Einwohner obgenannter Ortschaften mit der Bahn, der Station Ligerz erleichtern. Sie werde aber auch als Touristenbahn dienen, da die Endstation Prêles sehr geeignet sei als Ausgangspunkt für Bergtouren auf den Chasseral, der

höchsten Spitze des Berner Jura. Dieses prächtig gelegene Plateau werde auch bereits von Fremden besucht. Ein grösseres Hotel direkt neben der Station Prêles sei schon im Bau und die Erstellung weiterer Pensionen und Villen sei nur noch eine Frage der Zeit.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben :

Die Bahn besitze eine horizontale Länge von 917 Meter und überwinde eine Höhendifferenz von 377 Meter. Die Spurweite betrage 1 Meter, der Betrieb solle elektrisch eingerichtet werden. Es sei schwierig, ein den Anforderungen der Einwohner entsprechendes und für den Betrieb günstiges Längenprofil zu erhalten, das nicht übermässige Ausgaben für den Bau erfordere. Auch könne die Drahtseilbahn nicht bis in die Ortschaft Prêles geführt werden.

Der Unterbau bestehe für die ganze Strecke in einem Mauerwerkskörper. Sämtliche, die Bahn kreuzenden Wege werden unter- oder überführt. Der Oberbau werde direkt in das Mauerwerk versetzt. Die untere Einsteighalle liege möglichst nahe der Station Ligerz, zirka 140 Meter nordwestlich letzterer an der Hauptstrasse von Ligerz nach Neuenstadt. Von hier führe die Drahtseilbahn durch die Reben westlich an der Ruine vorbei, überschreite die dahinterliegende Mulde mit einem Viadukt und trete hierauf in einen Tunnel von 112 Meter Länge. Vom Tunnelausgang führe sie durch den Wald „sur les châteaux“ und erreiche so das Hochplateau von Prêles. Die Endstation liege etwa 860 Meter südlich Prêles an der Strasse von Prêles nach Neuenstadt. Die erforderliche elektrische Kraft für den Betrieb der Seilbahn werde voraussichtlich vom Elektrizitätswerk Hagneck bezogen. Die Wagen seien für 50 Personen eingerichtet und mit allen erforderlichen Sicherheits- und Bremsvorrichtungen ausgerüstet.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

Organisations- und Verwaltungskosten . . .	Fr.	10,000
Verzinsung des Baukapitals	„	2,000
Expropriation	„	5,000

Übertrag Fr. 17,000

Übertrag Fr. 17,000

Bahnbau :

Unterbau Fr. 184,000

Oberbau „ 32,000

Hochbau „ 35,000

Telegraph, Signale und Ver-
schiedenes „ 1,000Total Bahnbau „ 252,000

Total Bahnanlagen und feste Einrichtungen Fr. 269,000

II. Rollmaterial, Motoren und Drahtseil . . . „ 53,000

III. Mobiliar, Gerätschaften etc. „ 2,000

Anlagekosten der Bahn Total Fr. 324,000
oder per Kilometer rund Fr. 357,000.

Die Konzessionsbewerber wünschen, dass die Möglichkeit offen gelassen werde, statt einer Drahtseil- eine Zahnradbahn zu bauen, wenn sich aus den Detailstudien ergeben sollte, dass dieses System den Vorzug verdiene.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erhob keine Einwendungen gegen das Konzessionsgesuch:

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 2. Februar 1906 in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwürfe erklärte man sich allseitig einverstanden. Derselbe gibt uns lediglich zu folgenden Bemerkungen Anlass :

Im Artikel 8 wird dem Wunsche der Konzessionsbewerber Rechnung getragen und der Bundesrat ermächtigt, eventuell den Bau einer Zahnradbahn an Stelle der Drahtseilbahn zu gestatten.

Im Artikel 26 haben wir eine redaktionelle Änderung am bisher üblichen Wortlaut vorgenommen, um jeden Zweifel darüber auszuschliessen, ob die Konzessionärin nur für diejenigen Unfälle versicherungspflichtig sei, welche sich beim Betrieb und bei den Hülfsgeschäften ereignen, oder auch für die beim Bau eintretenden Unfälle. Während wir nämlich bisher von den Bahngesellschaften nur den Ausweis über die Versicherung gegen Unfälle erstgenannter Art verlangten, werden wir von jetzt an darauf halten, dass auch die Haftpflicht für die Folgen von Bauunfällen durch Versicherungsverträge garantiert werde. Zu dieser Gleichstellung werden wir bewogen durch das neue Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905, das die Bahnunternehmungen für die Unfälle, welche sich beim Bau ereignen,

in gleicher Weise haftbar erklärt wie für die Betriebsunfälle. Was aber seinerzeit für die Versicherungspflicht mit bezug auf die letztern in den Botschaften betreffend Konzession einer Eisenbahn von der Wengernalp auf den Eiger vom 19. Mai 1892 (Bundesbl. 1892, III, 142/143) und betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Schwanden nach Elm vom 21. Juni 1892 (Bundesbl. 1892, III, 1079/80) geltend gemacht wurde, das kann heute ohne weiteres auch auf die Haftpflicht für die Unfälle beim Bahnbau angewendet werden.

Indem wir Ihnen die unveränderte Annahme des nachfolgenden Beschlussesentwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. Februar 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseil- (eventuell Zahnrad-) Bahn von Ligerz nach Prêles.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, vom 17. November 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Februar 1906,

beschließt:

Den Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseil- (eventuell Zahnrad-) Bahn von Ligerz nach Prêles unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 2 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. 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 Bahn wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Mit Zustimmung des Bundesrates kann sie aber auch als Zahnradbahn erstellt werden.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck und Stückgütern bis zum Einzelgewicht von 100 kg. Zur Beförderung von Gepäck und Stückgütern im Gewicht von über 100 kg., sowie von Wagenladungsgütern und von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

für die Bergfahrt 80 Rappen,
für die Talfahrt 60 Rappen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Alters-

jahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 120 Rappen per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Für Güter kann im Maximum eine Taxe von 80 Rappen per 100 kg. für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger mit demselben Zug transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg. nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu entrichten.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 22. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. berechnet und Gepäcksendungen

bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften ergeben. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 27. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, 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 Gesell-

schaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen 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 welchen 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 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseil- (eventuell Zahnrad-) Bahn von Ligerz nach Prêles. (Vom 16. Februar 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.02.1906
Date	
Data	
Seite	337-347
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 808

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.