

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Kandersteg nach dem Oeschinensee.

(Vom 18. November 1913.)

Tit.

Ein aus den Herren Ingenieuren R. Meyer, in Thun, F. Frutiger, in Oberhofen, und H. Morgenthaler, in Interlaken, bestehendes Initiativkomitee reichte unterm 26. August 1913 ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Zahnradbahn von Kandersteg nach dem Oeschinensee ein. Im allgemeinen Berichte, der dem Konzessionsgesuche beigegeben ist, wird im wesentlichen ausgeführt, die projektierte Bahn sei dazu bestimmt, den Kurort Kandersteg mit dem Hochtal des Oeschinensees zu verbinden. Die untere Station solle oberhalb der Staatsstrasse Frutigen-Kandersteg (1180 m ü. M.) zu stehen kommen, während die obere Station im Innern des „Finstervaldes“ (1610 m ü. M.) in Aussicht genommen sei. Eine Variante des Projektes sehe den direkten Anschluss der Zahnradbahn an die Station Kandersteg der Lötschbergbahn vor.

Die projektierte Bahn werde grossen Wert für die Touristen haben. Der Kurort Kandersteg habe mit der Eröffnung der Lötschbergbahn einen grossen Aufschwung genommen. Der gewaltige Fremdenstrom, der nun in Kandersteg flute, werfe natürlich seine Wellen auch nach den Berghotels der Umgegend, und der herrliche Gebirgssee im Oeschinentale insbesondere übe eine grosse Anziehungskraft aus.

Besondere Bedeutung habe die Bahn nach dem Oeschinensee auch für den Wintersport, denn Kandersteg werde ein erstklassiger Wintersportplatz werden. Mit der Verwirklichung des

Bahnprojektes gewinne dieser Kurort einen auch im Winter zugänglichen grossartigen Hochgebirgssee.

Neben der Bedeutung der Bahn für den Personenverkehr falle in zweiter Linie deren Wichtigkeit für die Gewinnung und Verwertung von Eis in Betracht. Da der Eiskonsum in der Schweiz seit Jahren einen grossen Umfang angenommen habe, werde es immer schwieriger, den Bedarf im In- und Auslande zu decken. Der Umstand, dass Kandersteg an eine internationale Transitlinie angeschlossen sei, werde den Versand des Eises nach den inländischen Absatzgebieten und den Export nach dem Auslande erleichtern. Es könne daher keinem Zweifel unterliegen, dass der Eistransport vom Oeschinensee die Rentabilität des Bahnunternehmens günstig beeinflussen werde.

Die vorgesehene Eisgewinnung im Oeschinensee werde selbstverständlich dem Wintersport keinen Nachteil bringen, denn sie solle in den entlegeneren Teilen des Sees vorgenommen werden. Auch sei eine Abschränkung der der Eisgewinnung dienenden Fläche vorgesehen.

Infolge der Lawinengefahr müsse die Bahn auf die nördliche Talseite verlegt werden. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sei ausgeschlossen, und die projektierten Hochbauten würden in ihrem architektonischen Charakter der Bauart der Gegend angepasst werden.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: 3300 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 188 ‰.

Höhenpunkte: Station Kandersteg 1180 m, Station Oeschinensee 1610,53 m.

Kleinster Halbdurchmesser: 80 m (60 m in der Ausweiche).

Betriebsart: Elektrizität. Gleichstrom von 1500 Volt, geliefert von den Bernischen Kraftwerken A.-G. oder eventuell vom Elektrizitätswerke Kandersteg.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	72,000
Bauzinse	"	30,000
Landerwerb	"	58,000
Unterbau	"	648,000
	Übertrag	Fr. 808,000

	Übertrag	Fr.	808,000
Oberbau		„	226,800
Hochbauten, Beleuchtungseinrichtungen und Leitungen		„	123,000
Telegraph, Telephon, Signale		„	3,000
Elektrische Einrichtungen		„	209,200
Rollmaterial		„	262,000
Mobilier		„	3,000
Unvorhergesehenes		„	65,000

Zusammen Fr. 1,700,000

oder für den Bahnkilometer Fr. 472,000.

In seiner Vernehmlassung vom 7. Oktober 1913 erklärte der Regierungsrat des Kantons Bern, er habe gegen das Bahnprojekt keine Einwendungen zu erheben.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 28. Oktober 1913 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf wurde dahin ergänzt, dass auf den Antrag des Konzessionsbewerbers in Art. 15 die Führung der II. Wagenklasse vorgesehen wurde. Dementsprechend mussten in Art. 16 auch die Taxen für diese Klasse festgesetzt werden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 18. November 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Kandersteg
nach dem Oeschinensee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Zahnradbahn von Kandersteg nach dem Oeschinensee vom 26. August 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. November 1913,

beschliesst:

Einem aus den Herren Ingenieuren R. Meyer in Thun, F. Frutiger in Oberhofen, und H. Morgenthaler in Interlaken, bestehenden Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Kandersteg nach dem Oeschinensee 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.

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 Gesellschaft ist in Kandersteg.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 36 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 2 Jahren, 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 mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., 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 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. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren und Wagenladungsgütern ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen führen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen über die ganze Strecke können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	II. Klasse.	III. Klasse.
Bergfahrt	Fr. 4. 20	Fr. 3. —
Talfahrt	„ 2. 80	„ 2. —
Berg- und Talfahrt	„ 5. 60	„ 4. —

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Klassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

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

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens Fr. 1 für 100 kg und für den Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. Für die Beförderung von Stückgütern können für 100 kg und für den Kilometer höchstens 70 Rappen erhoben werden.

Art. 19. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 20. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere, durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 26. 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 Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 des Erneuerungsfonds 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 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert

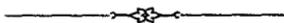
des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ -fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 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 dem Erneuerungsfonds 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. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Kandersteg nach dem Oeschinensee. (Vom 18. November 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	479
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1913
Date	
Data	
Seite	114-122
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 185

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.