Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wimmis nach Frutigen.

(Vom 14. November 1893.)

Tit.

Unterm 17. Juni dieses Jahres reichte Herr G. Anselmier, Ingenieur in Bern, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Wimmis nach Frutigen ein, und führte zur Begründung desselben folgendes an:

Die bevorstehende Ausführung der Schmalspurbahn Vivis-Thun begünstige die Anlage einer schmalspurigen Eisenbahn durch das Frutigthal wesentlich, weil die Erstellung des kostspieligen Stückes Spiez-Wimmis naturgemäß der Bahn Vivis-Thun als Verbindungsstück dieser Linie mit dem Berner Oberland obliege und die Frutigthalbahn deshalb mit viel geringern Baukosten erstellt werden könne. Auch werde das Projekt einer Lötschbergbahn dadurch keineswegs präjudiziert, indem das gewählte Tracé jederzeit den Umbau in eine Normalspurbahn gestatte, so daß die Linie Wimmis-Frutigen schon jetzt als ein Teilstück der zukünftigen internationalen Transitlinie Calais-Belfort-Thun-Simplon betrachtet werden könne.

Das Bedürfnis der Erstellung einer Eisenbahn nach Frutigen sei bereits anläßlich der Konzessionierung einer Normalspurbahn Spiez-Frutigen genügend erörtert worden, namentlich müsse die Viehzucht, die Zündhölzchenfabrikation, die Ausbeutung von schwarzem Schiefer, die von Jahr zu Jahr zunehmende Fremdenindustrie von Äschi, Frutigen, Blausee und Adelboden, sowie der Weltruf Kanderstegs, des Gemmipasses und des Heustrichbades hervorgehoben werden.

Bezüglich der Spurweite sei zu bemerken, daß die Schmalspur seit der Erfindung des Patenttransporteurs immer mehr in Anwendung komme, da dieser den Transport normalspuriger Vollbahnwagen auf den Schmalspurgeleisen und damit den Transport von Gütern ohne Umladung gestatte.

Die projektierte Bahn beginnt bei der Station Wimmis der Vivis-Thun-Bahn, überschreitet den Dorfbach, schwenkt auf der nordöstlichen Seite des Dorfes ab, zieht sich unterhalb Hasli längs der Straße Wimmis-Heustrich hin, überbrückt die Kander unterhalb dem Heustrichbade und erreicht die Station Äschi-Heustrichbad auf dem rechten Kanderufer. Von hier folgt das Tracé der Kander aufwärts, geht über den Suldbach, kreuzt die Staatsstraße, folgt letzterer bis zur Station Reichenbach, überbrückt dann den Reichenbach, kreuzt die Straße unterhalb der Reudlenbrücke, überschreitet die Kander oberhalb der Straßenbrücke und gelangt von hier auf dem linken Kanderufer über Wengi und Winklen zur Endstation Frutigen.

Die Länge der Bahn beträgt total 14,000 m., die Betriebslänge 13,565 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 25 ‰, die Höhendifferenz von Anfangs- und Endpunkt 160,5 m., der Minimalradius 250 m. Die Konstruktionstypen für Unter-, Ober- und Hochbau sollen denjenigen der Vivis-Thun-Bahn entsprechen. Für den Betrieb sind vorläufig Adhäsionslokomotiven (System Mallet) vorgesehen, doch behält sich der Petent vor, eventuell elektrischen Betrieb einzuführen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für

1. Allgemeine Verwaltung, Projektverfassung und Bauleitung		Fr.	70,000
2. Kapitalbeschaffung und Zinse		„	98,000
3. Expropriation		„	203,000
4. Bahnbau:			
a. Unterbau	Fr. 630,000		
b. Oberbau	„ 355,000		
c. Hochbau und mechanische Einrichtung	„ 160,000		
d. Telegraph, Signale und Verschiedenes	„ 22,000		
		„	1,167,000
5. Rollmaterial		„	250,000
6. Mobiliar und Gerätschaften		„	12,000
	Total	Fr.	1,800,000

oder cirka Fr. 128,500 per Kilometer der Bahnlänge.

Wenn der Betrieb der Gesellschaft der Vivis-Thun-Bahn übertragen werden könne, so ließen sich die Anlagekosten noch auf cirka Fr. 1,600,000 reduzieren.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen auf . . . . . Fr. 174,000
die Betriebsausgaben auf . . . . . „ 77,000

und zieht von dem Betriebsüberschuß von . . . . Fr. 97,000
für Speisung der Specialfonds einen Betrag von . . „ 16,000

ab, so daß ein Reinertrag von . . . . . Fr. 81,000 verbleiben würde, der eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 4 1/2 % ermöglichte.

Das Gesuch wurde der Regierung von Bern zur Vernehmlassung übermittelt, welche mit Schreiben vom 9. August abhin mitteilt, daß die beteiligten Gemeinden Wimmis und Frutigen gegen das Gesuch keine Einwendung erheben, immerhin erkläre Frutigen, grundsätzlich an der konzessionierten Normalspurbahn Spiez-Frutigen festhalten zu wollen.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 25. Oktober statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Konzessionsentwurf. Dieser entspricht den für Schmalspurbahnen üblichen Bestimmungen und giebt nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Art. 8 ist lediglich bestimmt, daß die Bahn schmalspurig und eingeleisig erstellt werde, um verschiedene technische Fragen, die noch nicht abgeklärt sind, wie diejenige über das zu adoptierende Betriebssystem oder die Frage der Zulässigkeit der im Gesuch erwähnten sogenannten Transporteurs, nicht zu präjudizieren. Ebenso müssen wir uns schon jetzt vorbehalten, die Einführung der Bahn in Wimmis in anderer Weise zu lösen, als in dem vorliegenden Gesuche vorgesehen ist. In Art. 12 ist die tägliche Beförderung von mindestens vier Personenzügen verlangt worden, da geringere Anforderungen nicht im Interesse eines rationellen Betriebes liegen. Von der Forderung von drei Wagenklassen ist bei dem vorwiegend lokalen Charakter des Projektes abgesehen worden. Die Taxen sind die normalen; dafür wird dem Bundesrat in Art. 18 *a* die Ermächtigung zur Erhöhung der Taxansätze bei Einführung von Steigungen über 12 ‰ erteilt.

Mit Bezug auf das Verhältnis der bereits konzessionierten normalspurigen Eisenbahn von Spiez nach Frutigen zu dem vorliegenden Schmalspurbahnprojekt sehen wir uns zu einer besondern Untersuchung nicht veranlaßt, da nach der bei Konzessionserteilungen in den letzten Jahren zur Geltung gelangten Praxis die Berechtigung

zu gleichzeitiger Konzessionierung von Konkurrenzprojekten ausdrücklich statuiert worden ist.

Wir empfehlen Ihnen deshalb den nachstehenden Konzessionsentwurf zur Annahme, indem wir gleichzeitig den Anlaß benutzen, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochschätzung zu versichern.

Bern, den 14. November 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wimmis nach Frutigen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern, vom 17. Juni 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1893,

beschließt:

Dem Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Wimmis nach Frutigen 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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig und eingeleisig erstellt.

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 Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18 *a*. Soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, kann der Bundesrat eine Erhöhung obiger Taxansätze nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen, vom 11. September 1873, ausgesprochenen Grundsätze bewilligen.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, bevor die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung eines genügenden 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 bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht vom 1. Juli 1875 hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. 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 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 gethan 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 welch 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, 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 dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Wimmis nach Frutigen. (Vom 14. November 1893.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1893
Band Volume Volume	5
Heft Cahier Numero	50
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	29.11.1893
Seite Page Pagina	130-140
Ref. No	10 016 368

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.