Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh.

(Vom 19. Dezember 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 18. Januar 1899 unterbreiteten die Herren Ad. Michel, Notar, F. Mühlemann, Gemeinderat, und Alb. Bürgi zum Edenhotel, alle in Interlaken, dem Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh.

Im allgemeinen Bericht wird zunächst auf die Erfolge der Gütschbahn in Luzern hingewiesen. Der große Erfolg derselben sei dem Umstande zu verdanken, daß die Fremden auch bei zweifelhafter Witterung das Bedürfnis empfinden, einen bequemen Ausflug zu unternehmen. Das nämliche Bedürfnis mache sich auch jeden Sommer in Interlaken geltend und könnte am besten mit der Erstellung einer Drahtseilbahn nach der Heimwehfluh befriedigt werden. Schon jetzt werde dieser wundervolle Aussichtspunkt alljährlich von zirka 25,000 Personen besucht, eine Frequenz, die es begreiflich erscheinen lasse, daß man sich schon vor 10 Jahren mit einem Bahnprojekte auf die Heimwehfluh beschäftigt habe. Das Mißglücken desselben sei dem Umstande

zuzuschreiben, daß die Bahn durch den schönsten Teil des Waldes und der Anlagen führen sollte, ein Nachteil, den das vorliegende Projekt vermeide. Dieses lasse die Bahn nicht in der Wagerenschlucht, sondern vor dem Eingang derselben, bei der Straßenkreuzung, beginnen und an der Nordseite vor das bestehende Restaurant der Heimwehfluh unter Anschneidung der spärlich bewaldeten soliden Felswand führen.

Gemäß dem technischen Bericht ist die Länge der Bahn 200, die Höhendifferenz 104 Meter, welche mit einer fast gleichmäßigen Steigung von 52 % überwunden werden soll. Die Bahn werde in nahezu gerader Linie mit einem Meter Spurweite und durchwegs gemauertem Unterbau erstellt. Die Bahn sei eingeleisig mit Ausnahme einer Ausweichstelle in der Mitte. Es seien nur Sommerbetrieb und nur eine Wagenklasse vorgesehen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Kapitalbeschaffung, Gründung etc.	Fr.	12,000
Landankauf	„	2,500
Unterbau	„	38,000
Oberbau	„	12,000
Hochbauten	„	15,000
Mechanische Einrichtungen	„	18,500
Wagen	„	17,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	2,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes . . .	„	3,000
	Fr.	120,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern teilte unterm 24. Januar 1900 mit, daß die zunächst interessierten, von ihm zur Ansichtsäußerung eingeladenen Gemeinden Interlaken und Matten sich ohne Angabe von Gründen gegen die Konzessionierung ausgesprochen haben. Der Regierungsrat seinerseits erklärte, daß er bei dieser Haltung der beteiligten Gemeinden um so weniger die Konzessionserteilung empfehlen könne, als es sich nicht um eine durch öffentliche Interessen geforderte Bahnverbindung handle.

Die Konzessionsbewerber, hiervon in Kenntnis gesetzt, traten in Unterhandlungen mit den beiden Gemeinden. Im März, beziehungsweise Juli 1903, beschlossen die letztern, die Erteilung der Konzession zu empfehlen. Mit Rücksicht auf die veränderte Stellungnahme der Gemeinden Matten und Interlaken erklärte der

Regierungsrat des Kantons Bern unterm 16. November 1904, daß er gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen mehr erhebe.

Bei den konferenziellen Verhandlungen vom 9. Dezember 1904 wurde auf Wunsch der Konzessionsbewerber und mit Rücksicht auf die höhern Taxen anderer Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen und weil die von den Konzessionsbewerbern angestellten technischen Erhebungen ergeben hatten, daß der summarische Kostenvoranschlag zu niedrig sei, im Art. 16 des Konzessionsentwurfes die Taxe für die Bergfahrt von 50 auf 60 Rappen und diejenige für die Talfahrt von 30 auf 40 Rappen erhöht. Im übrigen erklärte man sich mit dem Entwurfe einverstanden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen, die Konzession durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes zu erteilen und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren Ad. Michel, Notar, F. Mühlemann, Gemeinderat, und Alb. Bürgi zum Edenhotel, alle in Interlaken, vom 18. Januar 1899 und 23. Dezember 1903;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1904,

beschließt:

Den Herren Ad. Michel, Notar, F. Mühlemann, Gemeinderat, und Alb. Bürgi zum Edenhotel, alle in Interlaken, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh 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 Matten.

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 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 einem Jahre, 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 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 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, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist sie 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.

Der regelmäßige Betrieb kann auf die Sommersaison beschränkt werden.

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 60 Rappen,
für die Talfahrt 40 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 Altersjahre 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 20 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 eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 kg. für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 10 Rappen.

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 Adressaten 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. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet 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. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei 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 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. 25. 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 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 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 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 22½fachen 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 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 Bertrag 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 dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 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 Drahtseilbahn von Interlaken auf die Heimwehfluh. (Vom 19. Dezember 1904.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1904
Band Volume Volume	6
Heft Cahier Numero	52
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	21.12.1904
Seite Page Pagina	639-647
Ref. No	10 021 260

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.