

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden.

(Vom 19. Dezember 1904.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 15. August 1904 stellte Herr W. Hetzel, Ingenieur in Basel, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Im Berichte, der sowohl allgemeine als technische Angaben enthält, wird darauf hingewiesen, daß diese Bahn, welche eine Fortsetzung der Spiez-Frutigen-Bahn bilde, einem allgemeinen Bedürfnisse entspreche. Das schöne Dorf Adelboden zähle zirka 2000 Einwohner; im Sommer halten sich daselbst gleichzeitig bis 1500 Fremde auf. Seit einigen Jahren weise Adelboden auch im Winter bis 500 Fremde auf.

Die Bahn gehe von Frutigen in einer Kurve von 500 Meter Radius auf einer neuen Brücke über die Engstligen, ziehe sich um den Hügel Bühl herum und erreiche bei Kilometer 2,300 die Station Reinisch, welche die dortige stark bewohnte Gegend bedienen solle. In der Nähe dieser Station sei die geschichtlich berühmte Tellenburg. Bei Kilometer 3 sei ein Bahnübergang für einen Weg über die Engstligen nach der Landstraße am andern Ufer projektiert. Vor Achseten müsse das Elsigbachtobel mit einem kleinen Viadukt

überschritten werden, wo dieses Tobel am engsten sei. Dann folge die Station Achseten-Pochtenkessel, über dem Wirthaus zum Steg, welches an der Poststraße und der Engstligen gelegen sei. Dort befinde sich die neue, kühne Straßenbrücke hoch über der tobenden Engstligen, die tief in dem Felsen des Pochtenkessels eingeschnitten sei und von zahlreichen Fremden besucht werde. Die Station Achseten-Pochtenkessel liege bei Kilometer 8,300. Von hier gehe die Bahn horizontal bis über die zweite Engstligenbrücke, wo dann auf 650 Meter Länge eine Steigung von 40 ‰ erfolge bis zu Kilometer 12,250. Die Station Hirzboden ziehe sich in einer Länge von 150 Meter von Kilometer 11,200 bis Kilometer 12,350. Nahe bei dieser Station überschreite die Bahn neben der Straßenbrücke auf einer eigenen Brücke von 38 Meter Spannweite die Engstligen. Von Kilometer 12,250 steige dann die Bahn mit 80 ‰ bis zur Station Adelboden an bei Kilometer 13,750. Die Endstation Adelboden liege in ihrer Längsrichtung fast parallel unterhalb der horizontalen Dorfstraße der Kirche und einigen großen Pensionen von Adelboden. Die Höhendifferenz der beiden Stationen Frutigen (780,70 m.) und Adelboden (1324 m.) betrage 543,30 m. Es sei Jahresbetrieb vorgesehen, immerhin sollen im Winter nur eine beschränkte Anzahl Züge geführt werden. Es sei die Anschaffung von 3 Lokomotiven nach dem System der Berner Oberländer Bahnen und von 9 Personenwagen in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

Vorarbeiten und definitive Pläne . . . . .	Fr.	27,500
Grunderwerb . . . . .	"	165,000
Unterbau		
a. Erdarbeiten . . . . .	"	1,028,750
b. Kunstbauten . . . . .	"	200,250
c. Stützmauer und Ausmauerungen . . . . .	"	137,500
Oberbau . . . . .	"	540,000
Beschotterung der Bahn und der Wege . . . . .	"	55,000
Abschluß und Signale . . . . .	"	41,250
Hochbau und mechanische Einrichtungen . . . . .	"	55,000
Baugerätschaften während 2 Jahren . . . . .	"	13,750
Rollmaterial . . . . .	"	550,000
Mobiliar . . . . .	"	27,500
Kapitalbeschaffung . . . . .	"	105,500
Verzinsung während 2 Jahren Bauzeit . . . . .	"	170,500
Verwaltungskosten und Steuern . . . . .	"	11,000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	"	71,500
		<hr/>
Total	Fr.	3,200,000

Die Regierung des Kantons Bern erklärte unterm 9. November 1904, daß sie gegen die Erteilung der Konzession keine Einwendungen zu erheben habe.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 5. Dezember 1904 in Bern statt. Mit dem vom Departement vorgelegten Entwurfe erklärte man sich allseitig einverstanden. Die im Entwurfe eingesetzten Taxen sind niedriger als die im Konzessionsgesuch verlangten, da ein Grund nicht vorliegt, in diesem Falle höher zu gehen, als bei den unter ähnlichen Verhältnissen stehenden Berner Oberland-Bahnen.

Zu weitern Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir 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 Schmalspurbahn von Frutigen nach  
Adelboden.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn W. Hetzel, Ingenieur in Basel, vom 15. August 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1904,

beschließt:

Dem Herrn W. Hetzel, Ingenieur in Basel, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden 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 Bern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren 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 30 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 mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt.

Über die Einführung des elektrischen Betriebes entscheidet der Bundesrat.

Bei starken Steigungen kann die Zahnstange verwendet 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 Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens siebenmal und im Winter mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 25 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 15 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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 in beiden Wagenklassen 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. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 2 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 30 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. 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 in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. 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  $22\frac{1}{2}$ 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 welcher 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. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession von Straßenbahnen für den Kanton Baselstadt und Ausdehnung derselben auf die Strecke von der Kantonsgrenze (Morgartenplatz) nach dem Dorfe Allschwil.

(Vom 19. Dezember 1904.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9. November 1904 stellte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt das Ansuchen, es möchte die dem Kanton Basel-Stadt durch Bundesbeschluß vom 28. März 1893 (E. A. S. XII, 277) erteilte Konzession für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen für den Kanton Baselstadt auf die Strecke von der Kantonsgrenze (Morgartenplatz) nach dem Dorfe Allschwil ausgedehnt werden.

Gemäß dem technischen, zugleich allgemeine Angaben enthaltenden Bericht ist die neue Linie die Fortsetzung der bestehenden Austraßelinie, welche zurzeit an der Kantonsgrenze aufhöre, und liegt ausschließlich auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft. Das Geleise, welches den auf dem städtischen Netze maßgebenden Normalien entsprechen solle, werde gleichzeitig mit einer bevorstehenden Korrektioin der Straße in dieselbe verlegt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden. (Vom 19. Dezember 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	648-659
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 261

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.