

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Adelboden nach der Schwandfehlspitze oder nach der Tschentenegg.

(Vom 4. Juni 1934.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Bundesbeschluss vom 14. Juni 1928 haben Sie einem Initiativkomitee zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Adelboden auf die Tschentenegg erteilt. Da die in Art. 6 vorgesehenen Fristen für die Einreichung der vorschriftsgemässen Vorlagen unbenützt abgelaufen und nicht erneuert worden sind, ist die Konzession erloschen.

Mit Eingabe vom 21. Juli 1933 ist nun von einem neuen Initiativkomitee, für das die Herren G. Aellig, Hotelier in Adelboden, als Präsident, und S. Klopfenstein, Notar in Frutigen, als Sekretär zeichnen, ein neues Konzessionsgesuch eingereicht worden. Dieses sieht als Hauptprojekt vor eine Standseilbahn von Adelboden nach der Schwandfehlspitze und als Variante eine Standseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg.

Dem Post- und Eisenbahndepartement liegt gleichzeitig noch ein Gesuch für eine Luftseilbahn von Adelboden nach der Schwandfehlspitze vor. Da die Konzessionierung von Luftseilbahnen in die Kompetenz des Departements fällt, begnügen wir uns damit, Sie von diesem Projekt im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesuch für eine Standseilbahn für die gleiche Strecke in Kenntnis zu setzen. Das Post- und Eisenbahndepartement wird dieses Gesuch nach dem in der Botschaft vom 12. Dezember 1927 betreffend die Konzessionierung einer Drahtseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg festgelegten und noch heute geltenden Grundsätzen behandeln, wonach aus Gründen der Betriebssicherheit dem Bau einer Standseilbahn, wo eine solche technisch und finanziell ausführbar ist, vor der Erstellung einer Luftseilbahn der Vorzug zu geben ist.

* * *

Die Konzessionsbewerber für eine Standseilbahn Adelboden-Schwandfelspitze (Tschentenegg) verweisen in der Begründung ihres Gesuches auf die grosse Bedeutung von Adelboden als Sommer- und Winterkurort. Im Sommer sei es der milde und windgeschützte Ferienort, das vielbesuchte Ausflugsziel und der Ausgangspunkt für eine grosse Zahl von Spaziergängen und Bergtouren, im Winter der erstklassige Sportplatz mit unvergleichlichen Skifeldern. In den letzten Jahren habe der Ort einen gewaltigen Aufschwung genommen. Nach der Verkehrsstatistik weise er in den letzten 4 Jahren mit seinen heute 2000 Betten durchschnittlich pro Jahr 110,000 Logiernächte auf. Die letzten schneearmen Winter hätten aber Adelboden wie manch andern Kurort in Verlegenheit gebracht. Wohl besitze es in höheren Lagen sehr schöne Skifelder. Die Grosszahl der Gäste wünsche jedoch diese in kürzester Zeit und mühelos erreichen zu können.

Die Möglichkeit, den Gästen eine rassige Abfahrt zu bieten, bestehe in Adelboden durch den Bau einer Standseilbahn vom Marktplatz aus nach der unmittelbar über dem Dorf beherrschend aufragenden Schwandfelspitze. Dadurch werde das wunderbare Skigebiet der Tschentenalp, die stets bis weit in den Frühling hinein noch prächtige Skifelder mit Pulverschnee biete, erschlossen. Die Wintersaison würde wesentlich verlängert. Für Anfänger und geübte Fahrer ergäben sich von der Schwandfelspitze aus eine grosse Zahl langer Abfahrten. Im untern Teil der Bahn sei die Anlage eines Schlittelluns mit wenig Kosten möglich. Im Sommer dürfte sich das durch die Bahn erschlossene Gebiet wegen seines grossartigen Rundblickes von der Jungfrau bis zur Wildhorngruppe auch eines grossen Zuspruches erfreuen. Zudem dient es als Ausgangspunkt für ausgedehnte Bergtouren.

Der Fremdenverkehr der rund 2500 Seelen zählenden Bevölkerung von Adelboden sei für diese eine Existenzfrage. In den dem Fremdenverkehr dienenden Unternehmen seien 20 Millionen investiert. Die Bahn werde aber nicht nur den Fremden dienen, sondern auch den Besitzern der Alpen zum raschern Transport von Milchprodukten, Kraftfutter usw.

Im Frühjahr 1933 seien sich in Adelboden 2 Interessengruppen gegenübergestellt, eine davon für eine Bahn auf die Schwandfelspitze, die andere für eine solche auf die Tschentenegg. Die Gemeindeversammlung von Adelboden habe sich mit grossem Mehr für das Schwandfelsprojekt ausgesprochen, worauf sich die beiden Interessengruppen vereinigt hätten, um gemeinsam diese Bahn zur Ausführung zu bringen, wobei das Tschenteneggprojekt als Variante dienen sollte für den Fall, dass die Schwandfelsbahn nicht finanziert werden könnte.

Wir stellen die technischen und andern Hauptverhältnisse der beiden Projekte hiernach einander gegenüber, und zwar die Schwandfelspitzebahn als Hauptprojekt und die Tschenteneggbahn als Variante:

	Hauptprojekt	Variante
Bahnlänge { schief.	1268 m	1130 m
{ waagrecht	1115 m	1040 m
Untere Station	1360 m ü. M.	1358 m ü. M.
Obere Station	1954 m ü. M.	1803 m ü. M.
Höhenunterschied	594 m	445 m
Sektionen	1	1
Zwischenstationen	2 (wovon 1 fak.)	1
Spurweite	1,0 m	0,8 m
Neigungen { Maximum	60 %	54,8 %
{ Minimum	24 %	24,2 %
{ Mittel	53,2 %	42,8 %
Minimalradius auf offener Strecke	200 m	400 m
Tunnel	1/100 m	—
Unterbau	gemauert	gemauert
	Brücken und Via- dukte 127 m	Brücken und Via- dukte 265 m
	Schneegalerie 40 m	—
Oberbau	Schienen 29,4 kg/m' Eiserne Winkel- schwellen	Schienen 26,8 kg/m' Eiserne Winkel- schwellen
Personenwagen, geschlossen .	2 à 60 Personen	2 à 50 Personen
Geschwindigkeit	2,8 m/sec.	2,8 m/sec.
Stundenleistung in jeder Rich- tung bei 2 Minuten Um- schlagszeit	332 Personen	317 Personen
Elektrischer Antrieb, Motor- stärke	180 PS	120 PS
Güterverkehr	vorgesehen 2 An- hänger	vorgesehen 2 An- hänger
Betriebsdauer	1. Mai bis 31. Okt. 1. Dez. bis 31. März	1. Mai bis 31. Okt. 1. Dez. bis 31. März
Kostenvoranschlag { Total	Fr. 837,000	Fr. 695,000
{ pro km.	» 660,000	» 615,000
Angenommene Reisendenzahl.	53,000	44,000
Konzessionsgemässe Maximal- taxen: Personen	Bergfahrt Fr. 3.— Talfahrt » 1.80 Retour » 4.—	Bergfahrt Fr. 2.50 Talfahrt » 1.50 Retour » 3.20
Güter { Stückgut	1.50 % kg	1.20 % kg
{ Gepäck	2.50 % kg	2.— % kg

	Hauptprojekt	Variante
Betriebseinnahmen	Fr. 83,200	Fr. 69,500
Betriebsausgaben	» 35,600	» 33,000
Betriebsüberschuss	» 47,600	» 36,500

Zu den von den Konzessionären vorgesehenen Frequenzen ist zu bemerken, dass beim Hauptprojekt mit den höhern Taxen eine grössere Reisendenzahl vorausgesetzt worden ist als für die Variante mit den billigeren Taxen, während eher das Gegenteil das Richtige sein dürfte. Wir möchten diesem Umstand jedoch nicht zu viel Bedeutung beimessen, da es sich dabei ohnehin um mehr oder weniger willkürliche Schätzungen handelt. Umgekehrt sind die Betriebsausgaben eher zu knapp berechnet worden. Die Rentabilitätsberechnung steht daher nicht gerade auf starken Füßen. Ob aber eine Rendite noch herausgewirtschaftet werden kann oder nicht, hängt weniger davon ab, ob die Bau- und Betriebskosten zutreffend sind, als von einer klugen Tarifpolitik und namentlich auch vom Eintreffen oder Nichteintreffen der erhofften Frequenz. Bei Abwägung aller Umstände sind wir der Ansicht, dass die beiden Projekte, die technisch ausführbar sind, zu lebensfähigen Bahnunternehmungen gestaltet werden können, wenn die Frequenzerwartungen sich einigermassen erfüllen werden.

Der Regierungsrat des Kantons Bern nimmt in seiner Vernehmlassung vorerst grundsätzlich Stellung zu der Frage Standseilbahn oder Luftseilbahn. Angesichts der vorliegenden gut durchgearbeiteten Standseilbahnprojekte empfiehlt er die Konzessionierung dieser, und zwar in dem Sinne, dass die Meter-spurbahn Adelboden-Schwandfelfspitze als Hauptprojekt und die Variante Adelboden-Tschentenegg als Eventuallösung vorzusehen sei für den Fall, dass die Finanzierung der Hauptlösung zu grosse Schwierigkeiten biete.

Diesem Vorschlag, der auch unserer Auffassung entspricht, trägt der nachstehende Konzessionsentwurf Rechnung. Die Konzessionsbewerber sowie die Eisenbahndirektion des Kantons Bern haben sich damit einverstanden erklärt.

Wir beehren uns daher, Ihnen den angeschlossenen Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen und Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Juni 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Konzession einer Standseilbahn von Adelboden nach der Schwandfelspitze oder nach der Tschentenegg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Eingabe eines Initiativkomitees, vertreten durch die Herren G. Aellig,
Hotelier in Adelboden, und S. Klopfenstein, Notar in Frutigen,
einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Juni 1934,

beschliesst:

I.

Dem im Eingang erwähnten Initiativkomitee wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Adelboden nach der Schwandfelspitze (Hauptprojekt) oder nach der Tschentenegg (Variante) unter den nachfolgenden Bedingungen erteilt;

die Konzession für die Variante gilt nur für den Fall, dass die Ausführung des Hauptprojektes finanziell unmöglich sein sollte.

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 zu bildenden Aktiengesellschaft wird in Adelboden sein.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Ausführung des Hauptprojektes, gegebenenfalls der Variante, 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 12 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, die 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 vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Zerstörungsvorkehren hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m (Hauptprojekt) oder 0,8 m (Variante) erstellt und elektrisch betrieben.

Art. 10.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teil der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

Art. 14.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober und vom 1. Dezember bis 31. März zu beschränken. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen.

Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle dahierigen Projekte, die sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15.

Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse verwenden, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person und die ganze Linie bezogen werden:

	Schwandfehlspitze	Tschentenegg
Für die Bergfahrt.	Fr. 3.—	Fr. 2.50
Für die Talfahrt	» 1.80	» 1.50
Für die Hin- und Rückfahrt.	» 4.—	» 3.20

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

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

Für die Einwohner der Gemeinde Adelboden bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 17.

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

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter können für je 100 kg und für die ganze Strecke (Berg- oder Talfahrt) Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	Schwandfehlspitze	Tschentenegg
Gepäck	Fr. 2.50	Fr. 2.—
Güter.	» 1.50	» 1.20

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Art. 19.

Die in Art. 16 und 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 20.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 23.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu öffnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 25.

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 aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1969 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen;

sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1969 und 1. Januar 1984 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ -fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1984 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 andern 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, die auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

Art. 26.

Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton Bern hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am 1934 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession
für eine Standseilbahn von Adelboden nach der Schwandfehlspitze oder nach der
Tschentenegg. (Vom 4. Juni 1934.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3138
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1934
Date	
Data	
Seite	362-371
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 331

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.