

## Nachtragsbotschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk.

(Vom 8. Mai 1914.)

---

### I.

Mit Botschaft vom 7. Juni 1913 haben wir Ihnen beantragt, die früher erteilten Konzessionen für Schmalspurbahnen von Frutigen nach Adelboden und von Adelboden nach Lenk zusammenzulegen, und die neue Konzession einem durch die Herren Dr. E. Mory, in Adelboden, und R. Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, vertretenen Initiativkomitee zu erteilen. In Art. 6 des Konzessionsentwurfes wurde der sektionsweise Bau der Bahn vorgesehen, und der Bahngesellschaft demnach gestattet, die Bahn in zwei Sektionen, Frutigen-Adelboden und Adelboden-Lenk, auszuführen. Mit der ersten Sektion Frutigen-Adelboden tritt nun ein am 21. April 1912 von Herrn Ingenieur F. Rothpletz in Bern eingereichtes und zeitweise nicht weiter verfolgtes Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Kandersteg nach Adelboden in Konkurrenz. Wir beehren uns, über das letztere Projekt nachstehend noch folgende Angaben zu machen.

In seinem Konzessionsgesuche geht Herr Rothpletz davon aus, dass eine Verbindung von Adelboden mit einer bestehenden Bahnlinie immer mehr zum Bedürfnis werde, seitdem sich dieser Kurort in so ungeahnter Weise entwickelt habe. Es bestehe bereits seit längerer Zeit ein Bahnprojekt Frutigen-Adelboden, das aber der schwierigen Bauverhältnisse wegen nicht habe verwirklicht werden können. Schon die jetzige Strasse könne im Winter nur mit grossen Unterhaltungskosten offen gehalten werden. Da

Adelboden mehr Winterkurort sei, so müsse eine dorthin führende Bahn in erster Linie im Winter möglichst sicher betrieben werden können. Dieser Bedingung entspreche das Projekt einer Bahn von Kandersteg nach Adelboden, welche für den Winterbetrieb keine Schwierigkeiten biete, und deren Unterhaltungs- und Betriebskosten auf ein Minimum sinken würden. Ausserdem weise dieses Projekt noch einen weiteren Vorteil auf, indem es zwei Kurorte verbinde, die sich in vielen Beziehungen ergänzen, so dass ein reger Verkehr zwischen den beiden Ortschaften erwartet werden dürfe.

Das in Aussicht genommene Tracé beginne südlich des Bahnhofes der Lötschbergbahn in Kandersteg, wo eine kleine Station errichtet werden solle. Von da folge die Linie den Abhängen der Hügel von Bütschels, um etwas seitlich des Almenbaches an sicherer Stelle in den Berg einzutretén. Die Strecke Bahnhof Kandersteg bis Tunnelportal (Nord) sei 1500 m lang. Der 6100 m lange Tunnel durch den Lohnerberg werde meistens in gutem Felsen oder solider Moräne liegen. Vom Nordportal aus steige der Tunnel mit 4 ‰ auf einer Länge von 3050 m bis zum Scheitelpunkt, der eine Höhe von 1242,2 m ü. M. erreiche. Der Ausgang des Tunnels (Kote 1230) komme in die Nähe des Elektrizitätswerkes Adelboden zu liegen, von der aus die Bahnlinie nach einer 650 m langen Horizontalen die Haltestelle Margelibrücke erreiche. Von da an folge die Bahn dem Engstligenbach bis zur Haltestelle Schützenmatt. Die letzte Strecke bis zur Endstation Adelboden weise bei einer Länge von 1490 m eine Steigung von 40 ‰ auf. Auf der ganzen Bahnlinie würden Niveauübergänge vermieden.

Dem technischen Berichte sind folgende Hauptangaben zu entnehmen:

Länge der Bahn: 10,9 km.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 40 ‰.

Höhenpunkte: Station Kandersteg 1174,0; Scheitelpunkt des Tunnels 1242,2; Station Adelboden 1312.

Kleinster Krümmungshalbmesser: 120 m.

Zwischenstationen: zwei Haltestellen.

Betriebsart: Elektrische Lokomotiven (Einphasen-Wechselstrom).

Kraftbeschaffung von der Lötschbergbahn.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Tunnelbau . . . . .	Fr. 3,000,000
Offene Linie mit Bahnhofanlagen und Depot . . . . .	„ 1,100,000
Elektrische Ausrüstung und Schwachstromanlage . . . . .	„ 250,000
Rollmaterial . . . . .	„ 350,000
Bauzinsen und Unvorhergesehenes . . . . .	„ 300,000
	<hr/>
zusammen	Fr. 5,000,000
oder für den Bahnkilometer ungefähr . . . . .	„ 458,000

Auf Wunsch des Eisenbahndepartements ergänzte Herr Rothpletz seine Konzessionsvorlage durch Einsendung einer Rentabilitätsberechnung, in welcher folgende Taxen vorgesehen werden:

Personentaxen:

Kandersteg-Adelboden oder umgekehrt (nur II. Klasse einfache Fahrkarten) . . . . .	Fr. 4	III. Klasse Fr. 3
--	-------	-------------------

Ferner wurden auch Familienabonnements von mindestens 20 einfachen Fahrten mit 25 % Rabatt in Aussicht genommen.

Gepäck- und Güterverkehr: 100 kg

Reisegepäck und Expressgut . . . . .	Fr. 1. —
Stückgut . . . . .	„ 0. 75
Wagenladungen . . . . .	„ 0. 40

Für das Aktienkapital im vorgesehenen Betrage von 2,000,000 Franken wurde nach Verzinsung des Obligationenkapitals eine Rendite von 4,1 % angegeben.

In der Folge (Eingaben vom 13. August und vom 18. September 1913) ergänzte Herr Ingenieur Rothpletz sein Konzessionsgesuch dahin, dass er mit Rücksicht auf die land- und alpwirtschaftlichen Interessen der Gegend bei der Margelibrücke eine Station für den Personen- und den Gütertransport, statt einer einfachen Haltestelle vorsah. Für die Taxen machte er folgende weitere Vorschläge:

Personentaxen:

	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
II. Klasse . . . . .	Fr. 4. 50	Fr. 7. 20
III. „ . . . . .	„ 3. —	„ 4. 80

Gepäck- und Güterverkehr: 100 kg

Reisegepäck . . . . .	Fr. 2. 50
Eilgut . . . . .	„ 2. —
Güter { höchster Tarif . . . . .	„ 1. 50
{ niedrigster Tarif . . . . .	„ 0. 75

## II.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem das Konzessionsgesuch des Herrn Rothpletz zur Vernehmlassung zugestellt wurde, machte in seiner Vernehmlassung vom 29. Oktober 1912 geltend, das Bahnprojekt, welches nur auf der Seite von Adelboden Zwischenstationen aufweise, verwirkliche in der Hauptsache bloss eine Verbindung dieses Kurortes mit der Station Kandersteg der Berner Alpenbahn, während die bereits konzessionierte, dem Engstligental folgende Bahn von Frutigen nach Adelboden, mehr bezwecke, nämlich die gleichzeitige Verbindung dieser letzteren Ortschaft mit den zahlreichen Bäuerten und Weilern des Engstligentales und mit dem Bezirkshauptort Frutigen.

Die interessierten Gemeinden hätten sich wie folgt über das neue Bahnprojekt ausgesprochen:

1. Kandersteg erhebe gegen die Erteilung der von Herrn Rothpletz nachgesuchten Konzession keine Einwendung.
2. Adelboden wünsche eine Bahnverbindung Frutigen-Adelboden, gemäss der bereits erteilten Konzession, und lehne das Projekt des Herrn Rothpletz entschieden ab.
3. Frutigen beantrage, gestützt auf das Ergebnis einer öffentlichen Versammlung, es sei eine Bahnverbindung nur dann als wünschenswert zu begrüssen, wenn sie von Frutigen direkt nach Adelboden führe, und so der Gemeinde Frutigen, namentlich ihrem innern Teil, diene. Die Vorlage des Herrn Rothpletz laufe den Interessen der ganzen Talschaft zuwider und müsse bekämpft werden.

Der Regierungsrat würdige die Stellungnahme der Gemeinden Frutigen und Adelboden voll und ganz und beantrage deshalb, es sei dem Konzessionsgesuch des Herrn Rothpletz vorläufig nicht zu entsprechen, weil das Projekt einer Bahn von Frutigen nach Adelboden nach der noch bis 1. Oktober 1913 zu Recht bestehenden Konzession den Landesinteressen in weit grösserem Masse entgegenkomme. Sollten die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für letzteres Projekt nicht innert nützlicher Frist eingereicht werden, so werde alsdann, falls Herr Rothpletz sein Gesuch aufrecht erhalte, immer noch in Erwägung gezogen werden können, ob ihm entsprochen werden solle oder nicht.

Das Eisenbahndepartement brachte Herrn Ingenieur Rothpletz die Vernehmlassung des Regierungsrates mit Schreiben vom 15. November 1912 zur Kenntnis und ersuchte ihn um Mitteilung,

ob er sich, angesichts der ablehnenden Haltung der Kantonsregierung, damit einverstanden erklären könne, dass seine Konzessionsvorlage vorläufig zurückgestellt werde. Würden die Konzessionäre der Linie Frutigen-Adelboden, fügte das Departement bei, die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nicht innert nützlicher Frist einreichen, so wäre alsdann für die Bundesbehörde der Moment gekommen, den Entscheid über das Konzessionsgesuch zu treffen.

Auf diese Zuschrift des Departementes gab Herr Ingenieur Rothpletz keine Antwort. Da er auch sonst keine weitem Anstrengungen für sein Projekt machte, musste das Eisenbahndepartement annehmen, er verzichte nach Kenntnisnahme der ablehnenden Vernehmlassung der Kantonsregierung darauf, sein Konzessionsgesuch weiter zu verfolgen. Es glaubte deshalb, ohne weiteres auf die in unserer Botschaft vom 7. Juni 1913 (Bundesbl. 1913, III, 480) erwähnte Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk, vom 23. April 1913, der die Kantonsregierung ebenfalls zustimmte, eintreten zu können. Am gleichen Tage (7. Juni), an dem wir den Antrag des Eisenbahndepartementes auf Zusammenlegung der beiden Konzessionen Frutigen-Adelboden und Adelboden-Lenk genehmigten, erhielt aber das Eisenbahndepartement eine Zuschrift von Herrn Ingenieur Rothpletz, in welcher sich derselbe damit einverstanden erklärte, dass über sein Konzessionsgesuch erst dann Beschluss gefasst werde, wenn die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen für die Linie Frutigen-Adelboden unbenutzt abgelaufen sein werde. Da aber nach seinen Erkundigungen diese Frist nicht werde eingehalten werden können, so stelle er gleichzeitig das Gesuch, es möchte sein Konzessionsgesuch für eine Bahn von Kandersteg nach Adelboden wieder in Erwägung gezogen werden. Auf die Ausführungen des Regierungsrates des Kantons Bern in seinem Schreiben vom 29. Oktober 1912 sei zu erwidern, dass beide Bahnen, Frutigen-Adelboden und Kandersteg-Adelboden, für den Fremdenverkehr bestimmt seien, und dass Bäuernten und Weiler, die zum Teil von der Bahnlinie weit entfernt seien, für die Wahl der einen oder andern Bahn nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein könnten. Von diesem Standpunkte aus beurteilt, verdiene eine direkte Verbindung zwischen Kandersteg und Adelboden den Vorzug, weil dadurch dem Kurorte Adelboden die vielen kleinern und grössern Bergtouren, die von Kandersteg aus möglich seien, in nächste Nähe gerückt würden. Umgekehrt seien von Kandersteg aus alle Touren im

Tal von Adelboden leicht auszuführen. Eine direkte Verbindungsbahn zwischen Kandersteg und Adelboden habe somit zur Folge, dass diese beiden Kurorte sich gegenseitig in vorteilhafter Weise ergänzen könnten, was der Förderung und Belebung des Fremdenverkehrs einen neuen starken Impuls geben würde.

Diesen günstigen Einfluss auf den Fremdenverkehr könne eine Verbindung von Frutigen nach Adelboden niemals haben, weil durch den grossen Umweg über Frutigen ein reger Ausgleich zwischen Adelboden und Kandersteg nicht mehr möglich sei.

Ausserdem biete eine direkte Verbindung Kandersteg-Adelboden noch betriebstechnische Vorteile, weil diese Linie im Winter viel sicherer betrieben werden könne, als eine Bahnlinie, die auf der ganzen Strecke an einem mehr oder weniger steilen Hange entlang geführt werden müsse.

Die Konzession für die Linie Frutigen-Adelboden sei mehrmals verlängert worden, das letzte Mal mit Rücksicht auf die Konzession Adelboden-Lenk. Diese letztere Bahnverbindung würde aber durch das Projekt einer Kandersteg-Adelboden-Bahn wahrscheinlich noch günstiger beeinflusst werden, als durch eine Bahn von Frutigen nach Adelboden.

Da für die Verbindung von Adelboden mit dem Kandertale nach Ansicht des Eisenbahndepartements nur eine Bahnverbindung zur Ausführung kommen konnte, ersuchte das Departement den Regierungsrat des Kantons Bern, indem es ihm die Eingabe des Herrn Ingenieur Rothpletz zur Vernehmlassung übermittelte, er möchte angeben, welchem Projekt nach seiner Meinung der Vorzug gebühre. Der Regierungsrat erwiderte unterm 15. Juli 1913 hierauf, die Gemeindebehörde von Adelboden halte an dem früher eingenommenen Standpunkte fest. Der Regierungsrat müsse daher an seiner Vernehmlassung vom 29. Oktober 1912 festhalten und die Abweisung des Konzessionsgesuches des Herrn Rothpletz beantragen.

In Adelboden setzte nun eine lebhafte Agitation zugunsten des Bahnprojektes Kandersteg-Adelboden ein, so dass der Gemeinderat in Aussicht nahm, die Angelegenheit einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung zur nochmaligen Beschlussfassung zu unterbreiten. Bei dieser Sachlage verzichtete das Eisenbahndepartement, im Einverständnis mit dem Regierungsrat des Kantons Bern, vorläufig auf die Weiterbehandlung der Verschmelzung der beiden Konzessionen Frutigen-Adelboden und Adelboden-Lenk, sowie des Konzessionsgesuches Kandersteg-Adelboden, um die endgültige Stellungnahme der Gemeinde Adelboden und eine weitere

Vernehmlassung der Kantonsregierung abzuwarten. Die Gemeindeversammlung in Adelboden fand am 10. Oktober 1913 statt. Sie nahm einen ersten Antrag, der an die Konzessionierung des einen oder andern Projektes gewisse Bedingungen knüpfte, ziemlich einhellig an und gab sodann mit einer Mehrheit von 32 Stimmen dem Konzessionsgesuche des Herrn Rothpletz für eine Bahn von Kandersteg nach Adelboden vor dem Projekt Frutigen-Adelboden den Vorzug.

In seiner Überweisung des Gemeindebeschlusses an den Regierungsrat fügte der Gemeinderat bei, dass bei Fassung des Beschlusses die Meinung ausschlaggebend gewesen sei, es habe sich die Talschaft Adelboden bei Begutachtung der Konzessionen für dasjenige Bahnprojekt auszusprechen, das in der Hauptsache ihren Interessen diene und nicht denjenigen der übrigen mit in Berührung kommenden Gebiete, sei es Frutigen, Kandersteg, Lenk usw.

In seiner Zuschrift vom 31. Oktober 1913 bemerkte der Regierungsrat des Kantons Bern daraufhin, indem er an seine frühern Vernehmlassungen anknüpfte, für die Gemeinde und die bedeutende Fremdenstation Adelboden sei ein direkter Anschluss an die Eisenbahn unzweifelhaft eine Notwendigkeit; jedoch decke sich ihr Standpunkt, dass eine solche Verbindung ihren Interessen allein zu dienen habe, mit den öffentlichen und volkswirtschaftlichen Interessen nicht völlig. Auch andere Gemeinden, so Kandergrund, Reichenbach und besonders Frutigen und das Engstligental hätten ein Interesse daran. Hinwiederum sei nicht zu bestreiten, dass sich für Adelboden durch die direkte Verbindung mit Kandersteg ein besserer Verkehr nach dem Süden, namentlich mit dem Wallis, dem Simplon und der Furkabahn eröffne. Wie Ingenieur Rothpletz in seiner Eingabe vom 18. September 1913 richtig bemerke, komme aber der Hauptverkehr von Norden und gehe nach Norden. Dieser Verkehr käme jedenfalls der Lötschbergbahn zugute. Dem Kurorte Adelboden würde er aber nur dann Gewinne bringen, wenn die Taxen für die Strecken Frutigen-Kandersteg-Adelboden nicht höher angesetzt würden als für Frutigen-Adelboden. Dank dem von Herrn Rothpletz als ausserordentlich billig bezeichneten Betrieb der Linie Kandersteg-Adelboden und entsprechender Tarifbildung mit der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft werde dies voraussichtlich möglich sein.

Der Beschluss der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 10. Oktober 1913 veranlasse den Regierungsrat, nicht mehr auf der Ablehnung des Konzessionsgesuches für die sogenannte

Lohnerbahn zu bestehen, sondern zu beantragen, es sei Herrn Rothpletz zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft die Konzession für die Linie Kandersteg-Adelboden zu erteilen und gleichzeitig den Konzessionären der Linien Frutigen-Adelboden und Adelboden-Lenk die von ihnen nachgesuchte Verschmelzung ihrer Konzessionen mit der gewünschten Fristverlängerung zu gewähren.

Zur Begründung seines Antrages führte der Regierungsrat noch an, dass es sich im vorliegenden Falle nicht um zwei Konkurrenzlinien handle, welche sowohl Anfangs- als Endpunkt gemein hätten. Ihre Ausgangspunkte seien verschieden. Allerdings würde der Aufwand von beiläufig 10 Millionen Franken, welche der Bau beider Linien erfordern würde, wenn er gleichzeitig erfolgen sollte, für eine Fremdenstation von der Bedeutung Adelbodens unverhältnismässig gross sein. Es sei jedoch vorauszu- sehen, dass die Finanzierung des einen Projektes diejenige des andern ausschliessen würde.

Mit dem Vorschlag der Erteilung beider Konzessionen würde somit dasselbe erreicht werden, was bisher durch alternative Konzessionen bezweckt worden sei.

Das Eisenbahndepartement konnte sich jedoch diesem Antrage, der im Grunde genommen gleichbedeutend mit der Erteilung einer Alternativkonzession war, nicht anschliessen. Es lud deshalb den Regierungsrat neuerdings ein, sich bestimmt für das eine oder das andere Projekt auszusprechen und wies dabei auf die Tatsache hin, dass seinerzeit für die Linien Solothurn-Schön- bühl und Utzenstorf-Schönbühl die Finanzierung wider Erwarten gleichzeitig erfolgt sei.

Seine endgültige Vernehmlassung verschob nun der Regie- rungsrat bis in den Monat März 1914, um eine Schlussnahme der Gemeinde Frutigen, die sich ebenfalls nochmals über die Angelegenheit auszusprechen wünschte, abzuwarten.

### III.

Inzwischen hatten die beidseitigen Interessenten ihren Stand- punkt und die Vorzüge des einen und andern Bahnprojektes in zum Teil sich wiederholenden Eingaben dargestellt.

Zugunsten des Bahnprojektes Kandersteg-Adelboden wurde im wesentlichen ausgeführt, dass die Taxen sich für die gesamte Strecke Frutigen-Kandersteg-Adelboden, also mit Einschluss des Anteils der Lötschbergbahn, erheblich niedriger gestalten würden, als die für die Frutigen-Adelboden-Bahn im Konzessionsentwurfe

vorgesehenen Höchsttaxen. Für den Verkehr von Italien und aus dem Wallis her seien die Taxunterschiede zugunsten des Projektes Kandersteg-Adelboden noch bedeutender.

Auch die Fahrzeit der Züge von Frutigen über Kandersteg nach Adelboden werde 15—20 Minuten kürzer sein als diejenige der Züge von Frutigen nach Adelboden.

Adelboden brauche eine Bahn hauptsächlich zur Förderung des Fremdenverkehrs. In dieser Beziehung sei die Verbindung mit Kandersteg derjenigen mit Frutigen vorzuziehen, weil Kandersteg als Ausgangspunkt für viele beliebte Bergtouren durch die direkte Bahn so leicht erreicht werden könne, dass alle diese Ausflüge auch von Adelboden aus unternommen werden könnten. Damit könne den Kurgästen an Bergtouren mehr als bisher geboten werden.

Durch die Lohnerbahn (Kandersteg-Adelboden) werde Adelboden sodann dem Nordportal des Lötschbergtunnels näher gebracht und erhalte damit günstige Verbindungen einerseits mit Italien, dem Wallis, Chamonix, und andererseits durch die im Bau begriffene Furkabahn mit dem Reusstal, sowie mit Graubünden und dem Engadin. Diese Verbindungen würden den Fremdenverkehr beträchtlich fördern.

Im fernern sei zu beachten, dass die Lohnerbahn infolge der längern Tunnelpartie weit mehr Garantien gegen allfällige Betriebsstörungen, namentlich im Winter, bieten werde.

Der Umstand, dass die Kandersteg-Adelboden-Bahn sehr günstige Niveaueverhältnisse aufweisen werde, und die dreimal kürzere Fahrzeit von Adelboden nach Kandersteg als von Adelboden nach Frutigen werde es ermöglichen, die Verbindung von Adelboden mit jedem Lötschbergzuge herzustellen, was für Adelboden einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bedeute.

Auch das Projekt Lenk-Adelboden sei eher zu verwirklichen, wenn die Bahn Kandersteg-Adelboden gebaut werde; denn die Frequenz auf dieser Linie werde durch die Ausmündung der Anschlussbahn beim Nordportal des Lötschbergtunnels stärker gehoben werden, als durch die Verbindung mit Frutigen. Nach Norden habe Lenk seine Verbindung über Zweisimmen. Was es wünschen müsse, sei eine möglichst gute Verbindung mit der internationalen Lötschbergbahn und nach dem Süden.

In bezug auf die Landesverteidigung wurde endlich ausgeführt, dass die Ausmündung einer von Lenk parallel zur Hauptkette der Berner Alpen sich hinziehenden Schmalspurbahn in

Kandersteg gegenüber Frutigen unbedingt vorzuziehen sei, weil so Truppenverschiebungen und Materialtransporte von einem Tale ins andere leichter bewerkstelligt werden könnten.

Die Interessenten der Frutigen-Adelboden-Bahn machten ihrerseits in der Hauptsache geltend, die Baukosten ihrer Linie würden sich auf ungefähr Fr. 5,000,000 belaufen, was bei einer Bahnlänge von 17,25 km einer kilometrischen Bauausgabe von Fr. 290,000 entspreche. Demgegenüber müsse betont werden, dass die 10,5 km lange Bahn Kandersteg-Adelboden wegen ihres 6100 m langen Tunnels erheblich teurer zu stehen kommen werde. In bezug auf die Baukosten biete somit die Tunnelbahn trotz ihrer geringen Länge keinen Vorteil.

Die Ausgaben für den Unterhalt der Kontaktleitungsmasten und die Schneeräumungsarbeiten seien sehr gering und würden daher keinen grossen Einfluss auf das finanzielle Gleichgewicht der Bahn ausüben. Aus verschiedenen Gründen gestalte sich dagegen der Unterhalt des Oberbaues und der elektrischen Ausrüstung in einem Tunnel bedeutend teurer als auf offener Strecke. Den grössern Aufwendungen für den Stationsdienst würden bei der Frutigen-Adelboden-Bahn auch entsprechende Einnahmen aus dem Verkehr der Zwischenstationen gegenüberstehen. Da auch keine besondern Betriebsschwierigkeiten auf der Talbahn zu gewärtigen seien, biete das Bahnprojekt Kandersteg-Adelboden in bezug auf die Betriebsausgaben und die Betriebssicherheit somit keinerlei Vorteile gegenüber der Linie Frutigen-Adelboden.

Die Fahrzeit von Adelboden nach Frutigen werde 45 Minuten betragen, was einer mittlern Fahrgeschwindigkeit von 23 km in der Stunde entspreche. Für die Fahrzeit Kandersteg-Adelboden werde man mindestens 23 Minuten rechnen müssen. Dann ergeben sich als Fahrzeit für die gesamte Strecke Frutigen-Kandersteg-Adelboden 52 Minuten gegenüber 45 Minuten für die Strecke Frutigen-Adelboden durch das Engstligental.

Ausser den im Konzessionsentwurfe vorgesehenen drei täglichen Zügen in jeder Richtung mit Anhalten auf allen Stationen werde beabsichtigt, noch einige Schnellzüge über die ganze Strecke mit Anhalten nur in gewissen Stationen und einige Lokalzüge zwischen Adelboden und Frutigen auszuführen. Die Zahl der fahrplanmässigen Züge werde somit auf acht bis zehn ansteigen.

In bezug auf die Taxen sei zu bemerken, dass die Maximalansätze für die Personenbeförderung, wie sie in Art. 15 des Konzessionsentwurfes (Beilage zur Botschaft vom 7. Juni 1913) vorgesehen seien, vielleicht auch im Fremdenververkehr nie zur

Anwendung kommen werden. Für die Einheimischen solle eine erhebliche Preisreduktion (bis zu 45 0/0) auf Kilometerabonnemente und andere Abonnemente eintreten. Wenn man diese, für die Anwohner wohl allein in Frage kommenden Taxen mit 45 0/0 Ermässigung auf den Maximalansätzen berechne, so erhalte man folgende Fahrpreise für beide Linien:

	Frutigen-Adelboden durchs Engstligental		Kandersteg-Adelboden (ohne Strecke Frutigen-Kandersteg)	
	II. Klasse	III. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einfache Fahrt . . .	3. 95	2. 50	4. 50	3. —
Hin- und Rückfahrt	6. 35	4. —	7. 20	4. 80

Die Personentaxen (für die einheimische Bevölkerung) seien somit für die Linie durch das Engstligental billiger, als für die Linie Kandersteg-Adelboden.

Für die Güertaxen seien ebenfalls nicht die Maximalansätze des Konzessionsentwurfes in Aussicht genommen. Der Gemeinde Adelboden habe das Initiativkomitee folgende Taxansätze für die ganze Strecke angegeben:

Eilgut . . . . .	Fr. 1. 64	für 100 kg
Stückgüter . . . . .	„ —. 82	„ 100 „
Wagenladungsgüter . . . . .	„ —. 55 bis	—. 65 für 100 kg

Die für die Linie Frutigen-Adelboden vorgesehenen Güertaxen seien somit vorteilhafter für die Verkehrsinteressenten als diejenigen der Tunnelbahn Kandersteg-Adelboden.

Zugunsten der Linie Frutigen-Adelboden spreche ferner der Umstand, dass sie vom Bezirkshauptort Frutigen ausgehe und ein ungefähr 19 km langes Bergtal, das Tal der Engstligen, bediene, das zahlreiche Höfe und verschiedene entwicklungsfähige Dörfchen (Bäuerten) aufweise. Für die ganze Talschaft sei die Bahn von grösster Wichtigkeit und es würde von der dortigen Bevölkerung nicht verstanden werden, wenn man die seit Jahren projektierte Bahnverbindung nicht konzessionieren wollte, um die Erstellung einer Bahn durch eine unbewohnte Gegend zu ermöglichen. Zudem dürfe nicht ausser acht gelassen werden, dass das Engstligental heute durch die Kurse der eidgenössischen Post bedient werde. Würde die Bahn von Kandersteg nach Adelboden gebaut, so hätten die Bewohner des Engstligentales keine Bahn und würden auch die Postkurse einbüßen.

Zur Finanzierung der Linie Frutigen-Adelboden seien bereits Unterhandlungen eingeleitet worden und es bestehe Aussicht, das

Bahnunternehmen bald verwirklichen zu können. Bei dieser Sachlage verdiene auch das Initiativkomitee für diese Linie, das bereits bedeutende Aufwendungen für die Vorarbeiten gemacht habe, einige Rücksicht.

#### IV.

Nachdem die Gemeinden Kandersteg und Frutigen sich nochmals über die Bahnprojekte ausgesprochen hatten, und zwar Kandersteg für den Lohnerdurchstich und Frutigen für die Vereinheitlichung der Konzessionen Frutigen-Adelboden und Adelboden-Lenk, beide sozusagen mit Einstimmigkeit, gab der Regierungsrat des Kantons Bern unterm 12. März 1914 seine endgültige Vernehmlassung ab. Die Finanzierung der Frutigen-Adelboden-Bahn, führte der Regierungsrat im wesentlichen aus, sei wohl noch in weiter Ferne. Somit werde Adelboden noch lange nicht zu dieser Bahnverbindung gelangen. Ein Kurort von der Bedeutung Adelbodens könne sich aber heutzutage ohne Bahnverbindung nicht mehr auf der Höhe halten. Es sei daher in erster Linie darnach zu trachten, dass Adelboden sobald als möglich zu einer Bahnverbindung komme, und zwar zu einer solchen, die sowohl im Sommer als auch im Winter mit Sicherheit dem Verkehr geöffnet bleiben könne. Die Linie Kandersteg-Adelboden erfülle diese Bedingung jedenfalls besser als die Linie Frutigen-Adelboden. Das Tal der Engstligen liefere einen ganz schlechten Baugrund für eine Eisenbahn, welche, wie seinerzeit schon der Bau der Strasse, nur nach Bewältigung grosser technischer Schwierigkeiten ausgeführt werden könnte und im Betrieb sicher auch einen kostspieligen Unterhalt der Bahnanlagen erfordern würde. Sodann seien zwischen den Ortschaften Frutigen und Adelboden sozusagen keine Verkehrselemente von Belang zu finden. Wohl seien Vieh- und Milchwirtschaft, auch einige Schieferbrüche vorhanden. Letztere könnten aber um so weniger in Betracht fallen, als die Bahnlinie auf die andere Talseite zu liegen käme und der Schiefertransport also sich nach wie vor auf der Strasse nach Frutigen abwickeln würde.

Die Linie Kandersteg-Adelboden (Lohnerbahn) erfordere zwar einen ungefähr 6,1 km langen Tunnel und deshalb ein grosses Anlagekapital, sie sei aber jedenfalls betriebssicherer als die Linie Frutigen-Adelboden. Als fernerer Vorteil der Lohnerbahn sei die Wechselbeziehung zwischen den beiden Kurorten Adelboden und Kandersteg, insbesondere im Winter, hervorzuheben. Adelboden sei sonnig, biete gute Eisbahnen, Kandersteg sei schattig und biete

gute Ski- und Schlittelgelegenheit. Im Sommer könnten in dem dazwischen liegenden Wildstrubelgebiet lohnende Bergtouren ausgeführt werden.

Frutigen werde von einer Frutigen-Adelboden-Bahn nichts gewinnen, da dort doch nur umgestiegen werde. Frutigen habe daher nur Interesse daran, dass überhaupt keine Bahnverbindung zustande komme.

Aus allem dem gehe hervor, dass die Linie Kandersteg-Adelboden für letztere Ortschaft von grösserem Interesse sei und notwendigerweise sobald als möglich gebaut werden sollte. Es scheine ausgeschlossen, dass die Frutigen-Adelboden-Bahn in nächster Zeit finanziert werden könne. Die Finanzierung der Linie Kandersteg-Adelboden biete jedenfalls weniger Schwierigkeiten, hauptsächlich auch deshalb, weil sie das Moment der absoluten Betriebssicherheit vor der Konkurrenzlinie voraus habe. Aus diesen Gründen empfehle der Regierungsrat das Konzessionsgesuch des Herrn Ingenieur Rothpletz zur Berücksichtigung. Immerhin könne er sich allenfalls auch mit der Gewährung einer letzten Frist an die Konzessionäre der Frutigen-Adelboden-Bahn einverstanden erklären, unter dem Vorbehalte jedoch, dass diese Frist nur bis 1. November 1914 erstreckt werde, damit, wenn die Finanzierung der Tallinie bis zu diesem Termin nicht zustande komme, alsdann das Konzessionsgesuch für die Tunnelbahn der Bundesversammlung in der Wintersession unterbreitet werden könne.

## V.

Sämtliche Interessenten pflichten der Ansicht bei, dass im Ernste nur an die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Adelboden und Kandersteg gedacht werden kann. Dass in solchen Fällen nur dem einen oder dem andern Teile eine Konzession erteilt werden sollte, haben wir schon wiederholt dargelegt (vgl. z. B. Bundesbl. 1911, II, 839) und es sind auch in den letzten Jahren keine sogenannten alternativen Konzessionen mehr erteilt worden. Von den Projekten Frutigen-Adelboden (Lenk) und Kandersteg-Adelboden muss daher das zweckmässigste gewählt werden.

Eine eingehende Vergleichung der beiden Konkurrenzprojekte in bautechnischer Beziehung kann nicht wohl vorgenommen werden, da das früher konzessionierte Bahnprojekt Frutigen-Adelboden eine ganz wesentliche Umarbeitung im Sinne der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn erfahren hat. Die Baulänge ist von 13,75 km auf 17,25 km vergrössert und die Vor-

anschlagsumme von Fr. 3,200,000 auf Fr. 5,000,000 erhöht worden. Irgendwelche Planunterlagen über diese Projektänderung liegen aber nicht vor; auch werden nirgends Angaben über die nunmehr vorgesehenen Neigungs- und Richtungsverhältnisse der neuen Bahn gemacht. Es können daher die beiden Linien nur ganz allgemein miteinander verglichen werden.

Wenn einerseits die bauliche Länge der Linie Frutigen-Adelboden diejenige der Linie Kandersteg-Adelboden um ein Bedeutendes übersteigt, so darf anderseits nicht ausser acht gelassen werden, dass ein Tunnel von 6,1 km Länge, wie ihn das Projekt des Herrn Rothpletz vorsieht, unter Umständen die Bauzeit ganz wesentlich beeinflussen und der Bauausführung unvorhergesehene Hindernisse in den Weg legen kann, welche gegebenenfalls auch eine unvorhergesehene Erhöhung der veranschlagten Baukosten zur Folge haben können. Wenn auch die Kantonsregierung in ihrer Vernehmlassung vom 12. März 1914 auf Schwierigkeiten hinweist, die sich beim Bau einer Linie Frutigen-Adelboden infolge des schlechten Baugrundes ergeben könnten, so handelt es sich dabei doch um zum voraus bekannte Tatsachen, denen durch entsprechende Massnahmen von vornherein begegnet werden kann.

Hinsichtlich der in Frage kommenden Verkehrsinteressen halten wir dafür, dass einer Bahn von Frutigen nach Adelboden der Vorzug zu geben ist, da sie doch ein ganzes, bisher von keiner Bahn berührtes Tal durchziehen und durch Zwischenstationen bedienen soll, während die Bahn Kandersteg-Adelboden lediglich dem gegenseitigen Verkehr dieser beiden Kurorte dienen würde. Die zwischen Frutigen und Adelboden gelegenen Weiler, die ja allerdings keinen grossen Verkehr aufweisen, wären bei Ausführung des Projektes des Herrn Rothpletz nach wie vor auf die Strasse angewiesen. Schliesslich ist auch nicht ausser acht zu lassen, dass der Verkehr von Adelboden und des Engstligentales sich hauptsächlich in der Richtung gegen Norden (Frutigen) bewegt. Eine direkte Verbindung mit dieser Ortschaft und der dortigen Station der Lötschbergbahn dient daher unseres Erachtens den lokalen Interessen mehr als eine Linie, die, an sich allerdings kürzer, doch den Umweg über Kandersteg erforderlich macht.

Über die Fahrzeiten und die Taxen der beiden projektierten Bahnen kann keine zuverlässige Vergleichung angestellt werden, da sowohl der künftige Fahrplan als die zu erhebenden Taxen

von verschiedenen, zurzeit noch nicht genau zu bestimmenden Faktoren abhängen.

Dem Militärdepartemente wurde mit Rücksicht auf den hervorgehobenen Wert der Bahn Kandersteg-Adelboden für die Landesverteidigung Gelegenheit gegeben, die beiden Konzessionsvorlagen zu prüfen. Es gelangte aber aus verschiedenen Gründen dazu, einer Linie Frutigen-Adelboden-Lenk gegenüber einer Bahn Kandersteg-Adelboden-Lenk den Vorzug zu geben. Wir gestatten uns diesbezüglich auf den bei den Akten liegenden Bericht des Militärdepartements zu verweisen.

Auch Billigkeitsrücksichten sprechen schliesslich für die Verlängerung der Konzession Frutigen-Adelboden. Die gegenwärtigen Konzessionäre haben den Anschluss ihres Komitees an dasjenige für die Lenk-Adelboden-Bahn herbeigeführt und bereits beträchtliche Vorstudien und Geldaufwendungen für die Verwirklichung ihres Projektes gemacht. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Finanzierung in absehbarer Zeit gelingt. Wir müssen daher an dem mit unserer Botschaft vom 7. Juni 1913 gestellten Antrag auf Erteilung einer einheitlichen Konzession für die Linien Frutigen-Adelboden und Lenk-Adelboden festhalten. Das Konzessionsgesuch des Herrn Rothpletz soll aber deswegen doch nicht abgewiesen werden. Würden die vorschriftsmässigen Vorlagen für die Linie Frutigen-Adelboden in der im Konzessionsentwurf vorgesehenen Frist von drei Jahren nicht eingereicht, so könnte alsdann die Vorlage für die Kandersteg-Adelboden-Bahn wieder in Erwägung gezogen werden. Wir erinnern daran, dass die Bundesversammlung seinerzeit, als es sich um die Erteilung einer Konzession für die Säntisbahn handelte, eine ähnliche Lösung getroffen hat (Bundesbeschluss vom 26. März 1909, E. A. S. XXV, 100).

Den vor Jahresfrist vorgelegten Konzessionsentwurf für die Bahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk haben wir der heutigen Sachlage entsprechend abgeändert. Derselbe veranlasst uns noch zu folgenden Bemerkungen.

Auf Verlangen des Militärdepartements haben wir Art. 6 durch Aufnahme der bereits in einer Anzahl von Konzessionen bestehenden Vorschrift betreffend die Erstellung von Stationsgleisen, Verladerrampen und Minen auf Kosten der Gesellschaft ergänzt.

In bezug auf die Taxen hat sich das Initiativkomitee für die Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk

bereit erklärt, die Grundtaxen der Bundesbahnen für das Reisegepäck und die Güterbeförderung anzunehmen. Die Art. 17 (Absatz 2), 18 und 19 haben deshalb entsprechend abgeändert werden müssen, wobei die Entfernungszuschläge für das Reisegepäck auf 420% und für die Güter auf 620% festgesetzt wurden.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Mai 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Hoffmann.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Frutigen-Adelboden-Bahn, vom 11. Januar 1913;
2. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Lenk-Adelboden-Bahn, vom 11. Januar 1913;
3. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk, vom 23. April 1913;
4. eines Konzessionsgesuches des Herrn Ing. F. Rothpletz in Bern für eine Schmalspurbahn von Kandersteg nach Adelboden, vom 21. April 1912;
5. zweier Botschaften des Bundesrates vom 7. Juni 1913 und vom 8. Mai 1914,

beschliesst:

I. Einem durch die Herren Dr. E. Mory in Adelboden und R. Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn, in Montreux, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

- a. der Bundesbeschluss vom 23. Juni 1905 betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen nach Adelboden (E. A. S. XXI, 129);
- b. der Bundesbeschluss vom 27. September 1907 betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden (E. A. S. XXIII, 268).

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 Adelboden.

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

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, nämlich:

- I. Frutigen-Adelboden,
- II. Adelboden-Lenk.

Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der ersten Sektion zu beginnen.

Binnen 30 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die zweite Sektion wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion zur Folge.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die durch das militärische Interesse gebotenen Stationsgeleise, Verladerampen und Minen, beim Bau und später, auf ihre Kosten auszuführen.

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 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal 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.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen II. und III. Klasse beizugeben. Die Schnellzüge führen in der Regel alle drei Klassen und die Expresszüge I. und II. Klasse. 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. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

- in der ersten Wagenklasse 60 Rappen,
  - in der zweiten Wagenklasse 40 Rappen,
  - in der dritten Wagenklasse 25 Rappen
- für den Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

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

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in allen Wagenklassen 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.

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

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 befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

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

Für anderes Reisegepäck ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 420 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

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 Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 620 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Die Gesellschaft wird die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einführen.

Art. 19. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 und für den Tarifkilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 35 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7,5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze 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 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. 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.

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

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

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei 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 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. 29. 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 Hülfseschäften sich ergeben.

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 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<sup>1</sup>/<sub>2</sub>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. 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.

II. Auf das Konzessionsgesuch des Herrn Ing. F. Rothpletz in Bern für eine Schmalspurbahn von Kandersteg nach Adelboden, vom 21. April 1912, wird dermalen nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



**Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Frutigen über Adelboden nach Lenk. (Vom 8. Mai 1914.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	440
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.05.1914
Date	
Data	
Seite	14-37
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 369

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.