

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn.

(Vom 9. Dezember 1912.)

Tit.

Ein aus den Herren F. Weber, Hotelier in Genf, H. Roy, Bankier in Paris, Dr. med. B. Tschlenoff in Bern, Paul Marguet, Hotelier in Beatenberg, und Robert Tschagggeny, Architekt in Thun, bestehendes Initiativkomitee reichte unterm 8. Februar 1912 dem Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn ein. Im allgemeinen Berichte wird im wesentlichen ausgeführt, der Kurort Beatenberg habe bereits den Versuch gemacht, sich der Kette der schweizerischen Winterkurorte anzugliedern. Die Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg habe zu diesem Zwecke mit grossem Kostenaufwand den Winterbetrieb, der die Elektrisierung der Linie zur Voraussetzung hatte, eingeführt. Auch die Hotels hätten sich für den Besuch der Wintergäste eingerichtet. Zu einem Winterkurort, welcher in erster Linie sportliche Veranstaltungen und Vergnügen auf seinem Programm habe, gehöre vor allem Schnee und Eis, ersterer in genügender Menge zur Ausübung des Schlitten-, Bobsleigh- und Skisportes, letzteres für die Anlage künstlicher oder natürlicher Eisbahnen für den Schlittschuhsport. Beatenberg liege zirka 1200 m ü. M., ausgedehnte Schneefelder seien aber erst in einer Höhe von 1700 m ü. M. vorhanden. Diese Schneefelder erstreckten sich bis zum Guggis-

grat (2000 m). Hier oben seien die bekannten Aussichtspunkte Niederhorn (1964 m), Burgfeldstand (2067 m) und Gemmenalhorn (2064 m). Letztere seien durch den Guggisgrat fast horizontal miteinander verbunden. Gegen Süden habe man von dort einen prächtigen Ausblick auf die Berneralpen mit ihren Vorbergen, gegen Norden erstrecke sich die Aussicht auf die Hohgankette und die Emmentalberge. Die dortigen, von weitem sichtbaren Schneefelder seien für die künstliche Anlage von Bobsleigh- und Schlittelbahnen wie geschaffen. Gegen die Waldzone hin etwas abgeflacht, eigne sich das Terrain auch vorzüglich zur Errichtung künstlicher Eisbahnen, da das nötige Wasser vorhanden sei. Auch die Temperatur sei genügend tief, um den Grundbedingungen für einen Sportplatz ersten Ranges den ganzen Winter durch gerecht zu werden.

Beatenberg selbst weise mit seiner vorherrschend milden Temperatur und dem spärlichen Schneefall ganz andere Verhältnisse auf. Die in den zwei letzten Wintern in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen seien nicht ermutigend gewesen. Die Erstellung eines Verkehrsmittels, das den Kurort mit den oben erwähnten Schneefeldern bequem verbinde, sei somit eine dringende Notwendigkeit. Das Konzessionsgesuch fasse daher in erster Linie die Entwicklung Beatenbergs als Winterkurort ins Auge, und es müsse zugegeben werden, dass die Bahn ohne den Wintersport nicht lebensfähig wäre. Aber auch der Sommerfrischler werde das neue Unternehmen, das ihn von der sonnigen Beatenbergstrasse bequem hinauf in die schattigen Tannenwäldchen führen werde, begrüßen. Das neue Transportunternehmen habe somit einen doppelten Zweck zu erfüllen: im Winter solle es zur Hebung des Fremdenverkehrs und im Sommer zur Bequemlichkeit der alljährlich wiederkehrenden Sommergäste dienen.

Wie dem technischen Berichte zu entnehmen ist, soll die untere Station der projektierten Bahn im Fremdenzentrum, d. h. in der Nähe des Hotels Viktoria, zu stehen kommen. Die Bahn erstrecke sich in durchwegs gerader Linie bis zur Zwischenstation Flösch, Endpunkt der Sektion I. Mit Ausnahme der unteren, zirka 100 m langen Teilstrecke, liege die ganze Sektion I im Waldgebiet.

Die Sektion II beginne bei der Station Flösch und erstrecke sich ebenfalls in durchwegs gerader Linie bis zum Endpunkt der Bahn (Station Niederhorn). Letzterer befinde sich, horizontal gemessen, zirka 100 m vom Gipfel des Niederhorns entfernt.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Länge der Bahn: I. Sektion 990 m horizontal 1100 m schief
 II. " 930 " " 970 " "

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: I. Sektion 555‰, II. Sektion 435‰.

Höhenkoten: Beatenberg 1165 m, Flösch 1645 m, Niederhorn 1945 m.

Zwischenstationen: 1.

Betriebssystem: Elektrizität. Die Energie soll von den bernischen Kraftwerken bezogen werden.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	14,000
Landerwerb	"	24,000
Unterbau	"	520,000
Oberbau	"	91,000
Hochspannungsleitung	"	8,000
Hochbauten	"	125,000
Telephon und Signale	"	6,000
Rollmaterial	"	146,000
Mobilier und Gerätschaften	"	6,000
	Total Fr.	940,000

Da auch von der Drahtseilbahngesellschaft Thunersee-Beatenberg ein Konzessionsgesuch für eine als Fortsetzung ihrer Linie gedachte Niederhornbahn eingereicht worden war, beantragte der Regierungsrat des Kantons Bern in seiner Vernehmlassung vom 4. Juni 1912 die Erteilung einer Alternativkonzession in dem Sinne, dass dasjenige Projekt, für welches die vorschriftsmässigen finanziellen und technischen Vorlagen zuerst eingereicht würden, definitiv konzessioniert werden sollte. An beide Konzessionen solle die Bedingung geknüpft werden, dass der Bau der konzessionierten Linie, auch wenn sie technisch in zwei Sektionen zerlegt werden könne, von vornherein als unzertrennbares Ganzes, d. h. auf einmal bis auf das Niederhorn, zu erfolgen habe. Nachdem unser Eisenbahndepartement ihn unter Hinweis auf die bisanhin mit Alternativkonzessionen gemachten ungünstigen Erfahrungen ersucht hatte, sich für das eine oder das andere Projekt auszusprechen, erklärte der Regierungsrat, er gebe dem Projekte der Drahtseilbahngesellschaft Thunersee-Beatenberg aus verschiedenen Gründen den Vorzug. In den vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen, die am 22. November 1912 in

Bern stattfanden, kam es jedoch zwischen den beiden Interessenten-
gruppen zu einer gütlichen Verständigung, gemäss welcher die
Drahtseilbahngesellschaft Thunersee-Beatenberg ihr Konzessions-
gesuch für eine Niederhornbahn zurückzog. Die Vertretung der
Kantonsregierung stimmte alsdann auch dem Projekte des Initiativ-
komitees zu. Im übrigen wurde der vom Eisenbahndepartement
für eine Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn vor-
gelegte Konzessionsentwurf nur unwesentlich abgeändert. In
Art. 14, Absatz 1, wurde in Anbetracht der örtlichen Witterungs-
verhältnisse bestimmt, dass der regelmässige Betrieb der Bahn
von Mitte Februar bis Mitte Mai und von Mitte September bis
Mitte Dezember eingestellt werden kann. Auf Begehren der
Konzessionsbewerber erfuhren ferner die in Art. 16 für die
Beförderung von Personen vorgesehenen Taxen eine kleine Er-
höhung; dagegen wurde dieser Artikel durch einen fünften Ab-
satz ergänzt, gemäss welchem den Einwohnern der Gemeinde
Beatenberg ermässigte Taxen zu gewähren sind.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Ver-
sicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. Dezember 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees für eine elektrische Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn, vom 8. Februar 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Dezember 1912,

beschliesst:

Einem aus den Herren F. Weber, Hotelier in Genf, H. Roy, Banquier in Paris, Dr. med. B. Tschlenoff in Bern, Paul Marguet, Hotelier in Beatenberg und Robert Tschaggeny, Architekt in Thun, bestehenden Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die 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 Beatenberg.

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

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. 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 zur Genehmigung einzureichen.

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

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

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbauwes, 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 ein-geleisig 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren und Wagenladungsgütern ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Der regelmässige Betrieb kann von Mitte Februar bis Mitte Mai und von Mitte September bis Mitte Dezember eingestellt werden.

Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	Bergfahrt	Talfahrt	Berg- u. Talfahrt
	Fr.	Fr.	Fr.
Beatenberg-Niederhorn . . .	4. 50	3. —	6. —

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

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Den Einwohnern der Gemeinde Beatenberg sind ermässigte Taxen zu gewähren.

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 Fr. 3 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 18. Für die Beförderung von Stückgütern können per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt höchstens Fr. 2.40 bezogen werden.

Art. 19. Die Taxen im Verkehr mit der Station Flösch sind gleich der Hälfte der Taxen für die ganze Strecke.

Art. 20. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 21. 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.

Art. 22. 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.

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

Art. 24. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 26. 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. 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 Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 27. 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 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 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 $22\frac{1}{2}$ 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Abschluss 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 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. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit aus-

zuüben, 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Beatenberg auf das Niederhorn. (Vom 9. Dezember 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	376
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1912
Date	
Data	
Seite	427-437
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 839

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.