

Bundesblatt

79. Jahrgang.

Bern, den 14. Dezember 1927.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Fetitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

2269

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer
Konzession für eine elektrische Drahtseilbahn von Adelboden
nach der Tschentenegg.

(Vom 12. Dezember 1927.)

I.

Mit Eingabe vom 7. Oktober 1912 unterbreiteten uns die Herren Emil Gurtner, Besitzer des Grand Hotels, in Adelboden, R. Meyer, Ingenieur, in Spiez (nunmehr in Thun), und F. Frutiger, Ingenieur, in Oberhofen, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Drahtseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg. Gleichzeitig bewarb sich auch Herr Ingenieur J. Pfulg in Zürich um eine Konzession für eine Drahtseilbahn von Adelboden auf die Schwandfeldspitze. Bevor die Prüfung, welchem der beiden Projekte der Vorzug zu geben sei, abgeschlossen werden konnte, brach der Weltkrieg aus, und es wurde die weitere Behandlung der Projekte im Einverständnis mit den Konzessionsbewerbern und den kantonalen Behörden bis auf weiteres verschoben.

Nachdem im Jahre 1925 auch noch ein Gesuch um Konzessionierung einer Luftseilbahn von Adelboden nach Schwandfeld-Tschentalp eingereicht worden war, wurden die Konzessionsbewerber für die beiden Standseilbahnprojekte aus dem Jahre 1912 angefragt, ob ihre Konzessionsgesuche nunmehr ebenfalls wieder in Behandlung gezogen werden sollten. Sowohl die Gruppe Gurtner, Meyer und Frutiger als auch Herr Ingenieur Pfulg bejahten zunächst diese Frage. An die Stelle des mittlerweile verstorbenen Herrn Gurtner waren seine Erben getreten.

Der Regierungsrat des Kantons Bern sprach sich dann in einem eingehenden Bericht vom 23. Dezember 1926 dahin aus, dass er in Übereinstimmung mit dem Gemeinderat von Adelboden und dem dortigen Kur- und Verkehrsverein der Ansicht sei, von den drei vorliegenden Projekten sei das Standseilbahnprojekt Gurtner, Meyer und Frutiger das konzessionswürdigste und es sei daher dieses zur Ausführung zu empfehlen. Herr Ingenieur Pfulg, dem die gegen sein Projekt erhobenen Einwendungen zur Kenntnis gebracht worden

waren, zog daraufhin am 27. Januar 1927 sein Konzessionsgesuch vom 15. August/4. September 1912 zurück. Es verblieb somit neben dem zur Ausführung empfohlenen Standseilbahnprojekt Gurtner, Meyer und Frutiger einzig das bereits erwähnte, von Herrn H. Althaus, gew. Hotelier, in Thun, verfasste Luftseilbahnprojekt. Da das letztere den technischen Anforderungen in keiner Weise entsprach, wurde das Konzessionsgesuch am 28. Juli 1927 vom Eisenbahndepartement in eigener Kompetenz (gestützt auf Art. 3 der Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen, vom 18. September 1906) abgewiesen. Für die Abweisung waren indessen nicht nur die technischen Mängel, welche diesem Projekte anhafteten, ausschlaggebend, sondern auch die Erwägung, dass aus Gründen der Betriebssicherheit dem Bau einer Standseilbahn, wo eine solche technisch und finanziell ausführbar ist, vor der Erstellung einer Luftseilbahn grundsätzlich der Vorzug zu geben ist.

Das Standseilbahnprojekt der Gruppe Gurtner, Meyer und Frutiger, das auch von der Regierung des Kantons Bern in erster Linie zur Konzessionierung empfohlen wurde, entspricht den technischen Anforderungen, welche an eine solche Bahn gestellt werden müssen, in jeder Hinsicht. Seine Ausführung wird daher auch von den technischen Organen des Eisenbahndepartementes befürwortet.

II.

In der Begründung des bereinigten Konzessionsgesuches Gurtner, Meyer und Frutiger, vom 29. November 1926, wird vor allem auf die ungewöhnlich starke Entwicklung des Winterbetriebes im Kurort Adelboden hingewiesen, der mit seinen 1400 verfügbaren Fremdenbetten heute an der Spitze sämtlicher Winterkurorte des Berner Oberlandes stehe. Durch die Drahtseilbahn, für welche die Konzession nachgesucht wird, würden eine Reihe ausgedehnter, höher gelegener Skifelder zugänglich gemacht und dadurch eine Verlängerung der Wintersaison ermöglicht, weil das ganze Gebiet der Tschentenegg seiner hohen Lage und nördlichen Abdachung wegen noch in den Monaten März und April grosse Schneemassen aufweise. Die Bahn würde sich aber auch im Sommer grossen Zuspruches erfreuen, weil das von ihr mit Adelboden in nähere Verbindung gebrachte Hochplateau eine wundervolle Aussicht auf die bernischen Hochalpen von der Jungfrau bis zum Wildstrubel biete und als Ausgangspunkt zahlreicher Halbtags- und Tagestouren sich schon jetzt zunehmender Beliebtheit erfreue.

Aus dem technischen Bericht seien folgende Daten hervorgehoben:

Die Bahn beginnt 300 m nordöstlich des Dorfes Adelboden am Wege nach der Bütschegg, auf Cote 1350 m. Sie führt an der Sonnenseite des im Längensprofil ziemlich ausgeglichenen Berghanges empor über Wiesen, Alpweiden und Waldbestände bis auf die Höhe von Tschentenegg, 1800 m über Meer. Die 2,50 m breiten Personenwagen fassen 50 Personen. Zum Transport der Schlitten, Bobsleighs und Skis sind Anhängewagen vorgesehen, wie sie bei

andern, dem Wintersport dienenden Drahtseilbahnen verwendet werden. Der Betrieb soll elektrisch unter Verwendung von Dreiphasen-Wechselstrom erfolgen. Der Antriebsmotor wird in der obern Station montiert werden.

| | |
|---------------------------------|------------|
| Spurweite | 1,00 m |
| Bahnlänge, horizontal | 920 m |
| Betriebslänge | 1025 m |
| Steigungen | 40—50 % |
| Höhenüberwindung | 452 m |
| Minimalradius | 500 m |
| Fahrtgeschwindigkeit | 2,0 m/sec. |
| Fahrzeit | 9 Minuten |

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Ausgaben vor:

| | |
|--|--------------------|
| 1. Vorstudien, Erwerbung der Konzession, Terrainaufnahmen, Ausführungsprojekt, Bauleitung und Abrechnung | Fr. 35,000 |
| 2. Kapitalbeschaffung, Bauzinsen und Verwaltung | » 20,000 |
| 3. Landerwerb und Inkonvenienzen | » 10,000 |
| 4. Unterbau | » 320,000 |
| 5. Mechanische Ausrüstung und Oberbau, inklusive Rollmaterial | » 150,000 |
| 6. Elektrische Ausrüstung und Signale | » 20,000 |
| 7. Stationsanlagen | » 80,000 |
| 8. Mobiliar und Gerätschaften | » 5,000 |
| 9. Unvorhergesehenes und Verschiedenes | » 40,000 |
| Gesamte Anlagekosten | <u>Fr. 680,000</u> |

An Taxen sind vorgesehen: für die Bergfahrt Fr. 2. 50, die Talfahrt Fr. 1. 60 und für eine Hin- und Rückfahrt Fr. 3. 20. Dazu ist die Ausgabe von Abonnementsbileten zu ermässigten Preisen beabsichtigt. Für Gepäck sollen Fr. 2. 40 und für Stückgüter Fr. 1. 60 pro 100 kg für die ganze Strecke erhoben werden. Auf dieser Grundlage wird bei einer erwarteten Frequenz von 10,000 Bergfahrten, 2000 Talfahrten sowie 10,000 Hin- und Rückfahrten mit jährlichen Betriebseinnahmen im Betrage von Fr. 60,500 und Betriebsausgaben von Fr. 25,500 gerechnet; es ergäbe sich somit ein jährlicher Betriebsüberschuss von Fr. 35,000, der eine Verzinsung des Anlagekapitals zu rund 5 % erlauben würde.

Da die geplante Drahtseilbahn geeignet sein dürfte, zum weitem Aufschwung des jetzt schon stark besuchten Kurortes Adelboden beizutragen und irgendwelche allgemeine Interessen der Konzessionierung nicht entgegenstehen, halten wir die Erteilung der nachgesuchten Konzession für gerechtfertigt.

Die Konzessionsbewerber sowie die Eisenbahndirektion des Kantons Bern haben sich mit dem Wortlaut des Konzessionsentwurfes einverstanden erklärt.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und versichern Sie auch bei diesem Anlasse unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 12. Dezember 1927.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Adelboden nach Tschentenegg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Reihe von Eingaben der Konzessionsbewerber Emil Gurtner, Besitzer des Grand Hôtel, in Adelboden, bzw. seiner Rechtsnachfolger, sowie der Herren Ingenieur F. Frutiger, in Oberhofen, und Ingenieur R. Meyer in Thun;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1927,

beschliesst:

Den Erben des Herrn Emil Gurtner, gew. Besitzers des Grand Hôtel, in Adelboden, sowie den Herren F. Frutiger, Ingenieur, in Oberhofen, und R. Meyer, Ingenieur, in Thun, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Adel-

boden nach Tschentenegg 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 Adelboden.

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 zwei Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsgemässen 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 18 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 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 Meter erstellt.

Art. 10.

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. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen 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 kann den Betrieb der Bahn auf die Touristensaison beschränken. Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Einführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate 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 Höchstansätze für die Person für die ganze Linie bezogen werden:

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Für die Bergfahrt | Fr. 2. 50 |
| » » Talfahrt | » 1. 60 |
| » » Hin- und Rückfahrt | » 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 Ausgabe von Abonnementsbilletten zu ermässigten Preisen bleibt vorbehalten.

Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann.

Für das übrige Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 240 Rappen für 100 Kilogramm für die ganze Linie bezogen werden.

Art. 18.

Für Stückgüter darf eine Taxe von höchstens 160 Rappen für 100 Kilogramm für die ganze Linie erhoben werden.

Art. 19.

Die Mindesttaxe für eine Sendung Reisegepäck und Stückgüter wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 20.

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

Art. 21.

Die in Art. 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze abzuliefern und vom 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. 22.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24.

Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preis-erleichterungen 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. 25.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten zu decken, so erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 26.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des gewinnberechtigten Kapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

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 Inkrafttreten dieses Beschlusses 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. Zu welchem Zeitpunkt

auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung nicht Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds nicht dazu ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1961 rechtskräftig wird, den 25 fachen 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 1961 und 1. Januar 1976 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1976 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 welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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 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 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29.

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



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine elektrische Drahtseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg. (Vom 12. Dezember 1927.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1927 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 50 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 2269 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 14.12.1927 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 617-625 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 030 218 |

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.