

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn (teilweise Zahnradbahn) von St. Beatenberg nach Interlaken.

(Vom 10. Juni 1901.)

Tit.

Unterm 7. Oktober 1896 reichte Herr G. Anselmier, Ingenieur in Bern, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Straßenbahn (Tramway) in St. Beatenberg. In dem dem Gesuche beigegebenen allgemeinen Berichte führte er aus, der Kurort St. Beatenberg erfreue sich einer immer größeren Frequenz, die indessen Schaden erleiden könnte, da sich die Kuranten darüber beklagen, daß die vielen Fuhrwerke, welche zur Beförderung der Gäste und zum Transport der Konsumartikel verkehren müssen, gerade in der höchsten Saison ungemein viel Straßenstaub aufwirbeln und daß der Fuhrwerkverkehr bei der schmalen Straßenanlage besonders für Kinder gefährlich sei. Diesen Übelständen solle abgeholfen werden durch ein elektrisches Tramway, verbunden mit einer Verbreiterung der Straße von 4 auf 5 m. und der Anlage eines Trottoirs von 1,5 m. Breite.

Die 3,6 km. lange Bahn nehme ihren Anfang bei der oberen Station der Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg und endige bei der Pension Ritter, etwas herwärts des Birrenbaches, wo die Anlage des Depots in Aussicht genommen sei. Die Anfangsstation liege 1124,3, die Endstation 1182,5 m. ü. M., was eine Höhendifferenz von 58,6 m. ergebe. Die Maximalsteigung betrage 56 ‰, die Spur-

weite 1 m., der Minimalradius 25 m. Für die Erzeugung der elektrischen Kraft solle an der oberen Kander, kraft der vom Konzessionspetenten erworbenen Konzession, ein großes Wasserkraftwerk errichtet werden, das gleichzeitig die Hotels in St. Beatenberg mit elektrischem Licht versehen könnte.

Die Anlagekosten der Bahn wurden berechnet wie folgt:

1. Allgemeine Verwaltung, Projektverfassung, Bauleitung	Fr.	15,000
2. Kapitalbeschaffung und Zinse	"	20,000
3. Erweiterung der Straße, Anlage eines Trottoirs (nach Abzug der Beiträge von Staat und Gemeinden)	"	90,000
4. Unterbau	"	4,000
5. Oberbau	"	71,000
6. Hochbauten und mechanische Einrichtungen	"	30,000
7. Telephon, Signale und Verschiedenes	"	2,000
8. Elektrische Betriebseinrichtungen	"	33,000
9. Rollmaterial	"	50,000
10. Mobiliar und Gerätschaften	"	10,000
		<hr/>
Zusammen	Fr.	325,000

Der Rentabilitätsberechnung legte der Konzessionsbewerber die Annahme zu Grunde, daß ein regelmäßiger Betrieb nur während der Fremdensaison, d. h. von Anfangs Mai bis Ende September oder Oktober dauern werde. Eine Ausdehnung des Betriebes über diese Zeit hinaus richte sich nach den Schneeverhältnissen. Die Betriebseinnahmen wurden auf Fr. 34,000 berechnet, nämlich:

Personenverkehr	Fr.	25,170
Gepäcktransport	"	2,830
Gütertransport	"	6,000
		<hr/>

Zusammen wie oben Fr. 34,000

Diesen Einnahmen stehen an Ausgaben gegenüber:

1. Kraftmiete	Fr.	6,500
2. Reparaturen	"	2,500
3. Besoldungen	"	8,440
4. Materialersatz etc.	"	1,560
		<hr/>
Zusammen	Fr.	19,000

Vom Einnahmenschuß von Fr. 15,000 sollen Fr. 2000 dem Erneuerungsfonds zugewiesen werden, so daß Fr. 13,000 zur Verfügung der Aktionäre blieben, was eine Verzinsung des Anlagekapitals zu ungefähr 4 % gestatten würde.

Herr Anselmier wurde, wie üblich, vom Eisenbahndepartement eingeladen, zunächst mit den zuständigen kantonalen und lokalen Behörden sich in Verbindung zu setzen, um eine abschließliche Erledigung der Frage der Straßenbenutzung herbeizuführen; erst dann würden, nach bisheriger Praxis, die Bundesbehörden auf das Konzessionsgesuch eintreten.

Mittelst Eingabe vom 15. Februar 1900 teilte Herr Anselmier dem Departement mit, daß er inzwischen immer auf eine Antwort der Kantonsregierung gewartet habe und nun das Konzessionsgesuch erneuere, dasselbe aber gleichzeitig dahin zu ergänzen wünsche, daß das Tramway bis Boden (Waldegg) verlängert und von dort durch eine elektrische Eisenbahn nach Interlaken fortgesetzt werden solle. Die Anlagekosten für das verlängerte Tramway würden sich auf Fr. 425,000, die Betriebseinnahmen auf Fr. 46,000 und die Betriebsausgaben auf Fr. 26,000 erhöhen.

Über die Fortsetzung vom „Boden“ nach Interlaken entnehmen wir dem technischen Berichte folgende Angaben: Die Bahn solle, falls die Thunerseebahn die Kreuzung ihres Geleises bei Interlaken nicht gestatte, in diesen Bahnhof eingeführt werden. Sie bestehe aus drei Abteilungen, nämlich aus der 1300 m. langen Adhäsionsstrecke Boden-Unterholz mit einer Maximalsteigung von 6,5 % und einem Minimalradius von 50 m., der Zahnradstrecke Unterholz-Lombach mit einer Länge von 2400 m., einer Maximalsteigung von 22,6 % und einem Minimalradius von 60 m., und der Adhäsionsstrecke Lombach-Interlaken, 2000 m. lang, mit 4 % Maximalsteigung und 30 m. Minimalradius. Der Höhenunterschied zwischen den Stationen Boden (1194) und Interlaken (566) betrage 628 m. Die Spurweite sei zu 1 m. angenommen. Die obere Adhäsionsstrecke bestehe aus einem in der Nähe der Straße anzulegenden Geleise; die Zahnradstrecke erhalte ebenfalls eigenen Bahnkörper; die untere Adhäsionsstrecke werde teils neben der Straße unter Verwendung von Vignolschienen, teils in der Straße, welche durch Unterseen führe, mittelst Rillenschienen erstellt werden. Auf den beiden Adhäsionsstrecken sollen elektrische Automobilwagen mit Anhängewagen für Personen und Güter zur Verwendung gelangen. Eine beim Lombach bereitstehende elektrische Zahnradlokomotive werde dann

den bergwärts fahrenden Zug über die Zahnradstrecke hinauf befördern und ebenso an deren oberem Ende den thalwärts fahrenden Zug wieder aufnehmen, um ihn nach Lombach zu bringen. Die elektrische Kraft von ungefähr 200 Pferdestärken werde von dem im Betrieb stehenden Kanderwerk geliefert werden.

Die Anlagekosten werden für diese Bahn folgendermaßen berechnet:

1. Organisation und Verwaltung	Fr. 13,000
2. Kapitalbeschaffung und Verzinsung	„ 57,000
3. Grunderwerb	„ 50,000
4. Unterbau	„ 240,000
5. Oberbau	„ 220,000
6. Hochbauten	„ 26,000
7. Signale und Telegraph	„ 14,000
8. Elektrische Leitungen und Transformatoren	„ 80,000
9. Einfriedigung und Barrieren	„ 10,000
10. Rollmaterial	„ 130,000
11. Mobiliar und Gerätschaften	„ 10,000
Zusammen	Fr. 850,000

Die Rentabilitätsrechnung geht davon aus, daß in der Zeit vom 15. April bis Ende Oktober täglich 4 bis 8 Züge und in der übrigen Zeit nur dann Fahrten ausgeführt werden, wenn die Schneeverhältnisse es gestatten. Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 80,000 veranschlagt, die Betriebsausgaben auf „ 40,000

so daß ein Einnahmenüberschuß von Fr. 40,000 sich ergebe, welcher, nach Abzug der Einlagen in Erneuerungs- und Reservefonds im Betrage von Fr. 6000 noch eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 4% gestatte.

Bevor Herr Anselmier dieses zweite Gesuch einreichte, nämlich am 27. Dezember 1899, waren dem Eisenbahndepartement zwei andere Projekte behufs Konzessionierung unterbreitet worden, welche ebenfalls eine Bahnverbindung zwischen St. Beatenberg und Interlaken bezweckten. Das eine ging von der Thunersee-Beatenberg-Bahn aus und hatte eine elektrische Straßenbahn zum Gegenstand, die fast genau das gleiche Trace verfolgen sollte wie die vorstehend beschriebenen beiden Bahnen des Herrn Anselmier. Als Konzessionsbewerber für das zweite Projekt traten die Herren J. U. Leuenberger, Direk-

tionspräsident der Beatenbergbahn und Joh. Frutiger, Baumeister auf, welche die Ostseite der Ortschaft St. Beatenberg durch eine Drahtseilbahn mit Sundlauenen an der Thunerseestraße verbinden wollten zum Anschluß an die projektierte Straßenbahn Steffisburg-Thun-Interlaken. Da diese beiden Gesuche seither wieder zurückgezogen wurden, so erlauben wir uns, für die Details auf die bei den Akten liegenden Konzessionsvorlagen zu verweisen.

Die Regierung des Kantons Bern wurde zur Vernehmlassung über sämtliche drei, beziehungsweise vier Gesuche und namentlich über die Konkurrenzfrage eingeladen. Sie äußerte sich unterm 20. April 1901 in der Hauptsache wie folgt:

Eine zweite Bahnverbindung des Kurortes St. Beatenberg mit dem Thalgrund werde von den Gemeinden begrüßt. Dagegen zögen sie eine direkte Verbindung mit Interlaken, weil einzig den allgemeinen Interessen entsprechend, der Drahtseilbahn Sundlauenen-St. Beatenberg vor. Diese hätte für sich allein wenig Nutzen. Um den Verkehr noch weiterhin zu vermitteln, müsse im Thal die ebenfalls projektierte Straßenbahn auf dem rechten Ufer des Thunersees und auf der Höhe von St. Beatenberg die Bahn von der Station bis Sundgraben eine Fortsetzung erhalten. Zwei Abstiege dürften jedenfalls nicht konzessioniert werden. Da für den Verkehr von der Westseite her die bestehende Drahtseilbahn Sorge, so biete eine durchgehende Bahn über Waldegg nach Unterseen mehr Vorteile als die Drahtseilbahn Sundlauenen mit dem lästigen Umsteigen. Die Regierung beantrage daher, dieses Konzessionsgesuch abzulehnen.

Für die Konzession einer Bahnverbindung über Waldegg komme, nachdem die Beatenbergbahn unter gewissen Vorbehalten zu Gunsten des Herrn Anselmier zurückgetreten sei, nur noch das Projekt des letztern in Frage. Die Bedingungen, unter welchen die Benützung des öffentlichen Straßenbodens für eine solche Bahn gestattet werden könne, seien in einem Pflichtenheft zusammengestellt worden, das die Unterschriften des Konzessionsbewerbers wie der zuständigen Kantons- und Gemeindebehörden trage. Die Regierung empfehle daher, dem Herrn Anselmier die Konzession für eine Straßenbahn von St. Beatenberg nach Interlaken zu erteilen.

Unterm 16. März 1901 erhielten wir eine von 30 Bürgern und Einwohnern von St. Beatenberg unterzeichnete Eingabe, in welcher zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch gestellt

wurde, es möchte die Konzession nicht erteilt werden. Zur Begründung dieses Gesuches war hauptsächlich angeführt, daß St. Beatenberg ein Kurort zur Erholung, d. h. für solche Gäste sei, welche sich von dem unruhigen Stadtleben erholen wollen. Diese Gäste würden aber vertrieben, wenn eine Straßenbahn mit ihrem Gerassel und Geläute die Ruhe stören würde. Sodann schade eine Bahnverbindung mit Interlaken den verschiedenen Restaurants und Magazinen, da die Reisenden verleitet würden, rasch zu kommen und rasch wieder zu gehen. Der hauptsächlichste Grund aber liege darin, daß die Straße so eng sei, daß ein Ausweichen der Fuhrwerke kaum möglich sein werde, ohne daß alle Tage Unglücksfälle passierten. Jedenfalls sollten, wenn die Bundesversammlung wider Erwarten dazu käme, die Konzession zu erteilen, weitgehende Sicherheitsmaßregeln angeordnet werden.

Schon vor dem Eintreffen dieser Eingabe, am 13. März, hatte der Gemeinderat von St. Beatenberg dieselbe dem Bundesrat signalisiert, mit dem Beifügen, daß sie nur von einigen Kutschern herrühre und den Brotneid zum Beweggrund habe. Die Bundesversammlung möge ihr daher keine Beachtung schenken.

Der Regierungsrat von Bern, hierüber zur Vernehmlassung eingeladen, berichtete unterm 8. Mai, daß er sich zu weiteren Bemerkungen nicht veranlaßt sehe, sondern nur sein Schreiben vom 20. April 1901 bestätigen könne.

Wir halten es für selbstverständlich, daß dem Begehren um Verweigerung der Konzession nicht entsprochen werden kann. Der zweite eventuelle Punkt der Eingabe dagegen hat seine Erledigung durch das zwischen dem Konzessionsbewerber und der Kantonsregierung vereinbarte Pflichtenheft gefunden, welches die zum Schutze des Straßenverkehrs erforderlichen Bestimmungen enthält.

Wie schon oben angedeutet wurde, haben die Thunersee-Beatenbergbahn, sowie die Herren Leuenberger und Frutiger ihre Konzessionsgesuche zurückgezogen. Die Thunersee-Beatenberg-Bahn teilte nämlich dem Eisenbahndepartement unterm 15. November 1900 mit, sie habe sich mit Herrn Anselmier verständigt und lasse zu Gunsten seines Projektes das ihrige fallen, unter folgenden Bedingungen:

1. In die Konzession, die dem Herrn Anselmier erteilt werde, solle ausdrücklich die Bestimmung aufgenommen werden, daß das elektrische Tramway von der Station der Drahtseilbahn bis

Waldeck zugleich mit der elektrischen Bahn Waldeck-Interlaken, jedenfalls nicht später als diese, zur Eröffnung gelangen müsse.

2. Die Thunersee-Beatenberg-Bahn gebe die Einwilligung zur Benützung der ihr gehörenden Straßenstrecke vom Kurhaus St. Beatenberg bis zur Seilbahnstation.

3. Diese Bewilligung würde dahinfallen, wenn die von der Gemeinde St. Beatenberg erteilte Bewilligung zur Straßenbenützung erlöschen sollte.

Mittelst Eingabe vom 25. Mai abhin wiederholte die Thunersee-Beatenbergbahn das Gesuch, den Vorbehalt betreffend gleichzeitige Eröffnung der Strecken Beatenberg-Sundbach und Sundbach-Interlaken in die Konzession aufzunehmen. Das Eisenbahndepartement lehnte dies jedoch ab, da sich die gleichzeitige Eröffnung der ganzen konzessionierten Linie St. Beatenberg-Interlaken mangels einer gegenteiligen Bestimmung in der Konzession, welche den sektionsweisen Bau gestatten würde, von selbst verstehe. Wir pflichten dieser Anschauung bei und haben daher einen bezüglichen Vorbehalt nicht in den Entwurf aufgenommen.

Der Rückzug des Konzessionsgesuches der Herren Leuenberger und Frutiger für eine Drahtseilbahn von Sundlaenen nach St. Beatenberg erfolgte durch Schreiben vom 25. Mai 1901.

Zu den konferenziellen Verhandlungen über den vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurf wurden der Konzessionsbewerber und die Kantonsregierung auf den 29. Mai 1901 eingeladen. Soweit im nachstehenden nichts anderes gesagt ist, fand der Entwurf die Zustimmung sämtlicher Parteien.

Im Artikel 12 wird die Gesellschaft von der Pflicht zur Beförderung von Vieh befreit, da ein Bedürfnis nach solchen Transporten nicht vorhanden ist.

Laut Artikel 14 kann der Betrieb auf die Zeit vom 1. April bis 30. November eingeschränkt werden. Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, im Falle des Bedürfnisses eine Ausdehnung der Betriebszeit zu verlangen. Diesen letzten Satz wünschte der Konzessionsbewerber einzuschränken durch die Worte „sofern die Gemeinden die Schneeräumung und eine finanzielle Beitragsleistung übernehmen“. Das Departement lehnte dies jedoch ab, da der Bundesrat in dieser Beziehung freie Hand haben muß und überdies keine Gefahr besteht, daß er das ihm eingeräumte Recht in rigoroser Weise, d. h. so ausüben werde, daß dadurch die finanzielle Lage der Gesellschaft gefährdet würde. Die fragliche

Bestimmung bedeutet auch insofern keine Ausnahmemaaßregel gegenüber dem Unternehmen des Herrn Anselmier, als sie von jeher in die Konzessionen für solche Bahnen aufgenommen wurde, welche nicht lediglich zur Bedienung von Hotels, Aussichtspunkten etc., sondern zur Verbindung verschiedener Ortschaften dienen sollen, zwischen denen möglicherweise nicht nur in der Sommersaison, sondern auch im Winter ein reger Verkehr sich bilden kann. Wir erinnern an die Konzessionen für eine elektrische Eisenbahn von Meiringen über den Susten nach Wassen (E. A. S. XV, 162 ff.), für eine elektrische Straßenbahn von Aigle über Ollon nach Villars (E. A. S. XIV, 562 ff.) u. a.

Gemäß Artikel 15 soll von vornherein nur eine Wagenklasse eingeführt, dem Bundesrat aber die Kompetenz eingeräumt werden, die Einführung einer weiteren Wagenklasse zu gestatten. Der Konzessionsbewerber erklärte sich mit dieser Fassung einverstanden, trotzdem er in seinem Projekte die Einführung zweier Wagenklassen von vornherein in Aussicht genommen hatte.

Die in den Artikeln 16 und 18 aufgestellten Taxen sind außergewöhnlich hohe und wurden vom Eisenbahndepartement nur ungerne und hauptsächlich deshalb zugestanden, weil der Vertreter der Kantonsregierung anlässlich der konferenziellen Verhandlungen ausdrücklich wünschte, man möge dem Konzessionsbewerber in dieser Beziehung so viel als möglich entgegenkommen, damit nicht die Lebensfähigkeit der Bahn von Anfang an gefährdet werde. So hatte das Departement für die Personenbeförderung (Art. 16) auf der Zahnradstrecke eine Taxe von 50 Rappen, für den Güterverkehr (Art. 18) auf den Adhäsionsstrecken 7,50 und 4 Rappen, auf der Zahnradstrecke 15 und 7,50 Rappen gestatten wollen. Indem es nachträglich auf die im Entwurf enthaltenen Ansätze ging, hat es dem Wunsche der Kantonsregierung in weitestgehendem Maße Rechnung getragen; die Postulate des Konzessionsbewerbers vollständig zu acceptieren, ließe sich gegenüber den Taxen, welche andern Unternehmungen bewilligt wurden, in keiner Weise rechtfertigen.

In den Konzessionsvorlagen hatte Herr Anselmier namens der zu gründenden Gesellschaft die Bereitwilligkeit ausgesprochen, eine Reduktion der Taxen vorzunehmen, wenn der Reinertrag während drei Jahren fünf Prozent übersteige. Anlässlich der konferenziellen Verhandlungen sah er sich jedoch, vermutlich durch die ablehnende Haltung des Eisenbahndepartements gegenüber seinen etwas weitgehenden Ansprüchen hinsichtlich der Taxansätze, bewogen, jenes Zugeständnis zurückzunehmen und

die Wiederherstellung des üblichen Wortlautes des Artikels 24 zu begehren. Diesem Wunsche konnte und mußte natürlich entsprochen werden.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn (teilweise Zahnradbahn) von St. Beatenberg nach Interlaken.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern, vom 7. Oktober 1896 und 15. Februar 1900;
2. zweier Eingaben der Thunersee-Beatenbergbahn vom 27. Dezember 1899 und 15. November 1900;
3. zweier Eingaben der Herren J. U. Leuenberger, Direktionspräsident der Beatenbergbahn, und Joh. Frutiger, Baumeister, vom 27. Dezember 1899 und 25. Mai 1901;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1901,

beschließt:

I. Dem Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn (teilweise Zahnradbahn) von St. Beatenberg (Station der Drahtseilbahn) nach Interlaken, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, 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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Interlaken.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen zwei Jahren, 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 Bundesrate 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-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Wo die Steigung es erfordert, kann eine Zahnstange eingelegt werden.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. April bis 30. November einschränken. Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, im Falle des Bedürfnisses eine Ausdehnung der Betriebszeit zu verlangen.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß. Über die Einführung einer weiteren Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

auf den Adhäsionsstrecken 20 Rappen,

auf der Zahnradstrecke 70 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann, per 100 Kilogramm und per Kilometer, eine Taxe von höchstens 15 Rappen auf den Adhäsionsstrecken und 30 Rappen auf der Zahnradstrecke bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten. Jedoch kann auf den Adhäsionsstrecken im Falle der Einführung eines eigentlichen Tramwaybetriebes von der Ausgabe von Retourbilleten für diesen Umgang genommen werden.

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

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

Art. 17. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon für die Adhäsionsstrecken die höchste nicht über 10 Rappen, die niedrigste nicht über 5 Rappen, und für die Zahnradstrecke die höchste nicht über 20 Rappen, die niedrigste nicht über 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Industrie und der Landwirtschaft hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25 a. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des vom Regierungsrat des Kantons Bern unterm 20. April 1901 genehmigten Pflichtenheftes über Benützung des öffentlichen Straßenbodens für den Bau und Betrieb der St. Beatenberg-Interlaken-Bahn, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung 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. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben der Kanton Bern oder die nach Art. 25 des Pflichtenheftes berechtigten Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Vom Rückzug der Konzessionsgesuche der Thunersee-Beatenberg-Bahn für eine elektrische Trambahn von der Seilbahnstation Beatenberg über die Waldegg nach Interlaken und der Herren Leuenberger und Frutiger für eine Drahtseilbahn von Sundlauenen nach St. Beatenberg wird Vormerk genommen.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn (teilweise Zahnradbahn) von St. Beatenberg nach Interlaken. (Vom 10. Juni 1901.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1901
Date	
Data	
Seite	643-659
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 659

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.