

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession
einer Standseilbahn auf die Hornfluh bei Gstaad.

(Vom 10. Juni 1930.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Herren F. Frutiger, Ingenieur, in Oberhofen, und L. Lüthi-Hofmann, Baumeister, in Solothurn, bewerben sich um eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Schönried (eventuell von Gstaad) nach der Hornfluh.

Das Gesuch führt im wesentlichen aus, dass das Gebiet von Saanen-Gstaad sich dank seiner natürlichen Vorzüge, namentlich auch für den Sportbetrieb, in kurzer Zeit zu einem Fremden- und Touristenzentrum ersten Ranges mit über 1500 Fremdenbetten entwickelt habe. Es gelte nun, insbesondere das einzigartige Skigelände des Hornberggebietes durch eine Bahn von der Montreux-Oberland-Linie aus auf die Höhe des Hornbergs leichter zugänglich zu machen, was dem Wintersport zu einem neuen starken Aufschwung verhelfen würde. Eine Hornfluhbahn würde aber wegen der prachtvollen Aussicht, die sich auf dieser Höhe biete, auch für die Sommersaison wichtig sein. Es sei damit zu rechnen, dass die Bahn von zwei Seiten her, einerseits von Interlaken und Bern und anderseits vom Genferseegebiet her mit Montreux und Lausanne, sowie von Freiburg alimentiert würde.

Um den Anforderungen der Sporttreibenden zu genügen, würde am besten Schönried als Ausgangspunkt dieser Drahtseilbahn gewählt. Dieser Punkt sei der geeignetste, weil er so ziemlich in der Mitte zwischen Gstaad und Saanenmöser und im Zentrum des Sportgeländes des Hornbergs liege. Ausserdem wäre es dadurch auch den von Bern, Thun, Interlaken, Spiez und Zweisimmen herströmenden Ausflüglern möglich, in kürzester Zeit in die Höhe zu kommen, ohne wieder von 1300 m auf 1050 m herabsteigen zu müssen, wie dies der Fall wäre, wenn man die Seilbahn von Gstaad ausgehen liesse.

Immerhin sei nicht ausgeschlossen, dass weitere Studien und Verhandlungen, sowie die Berücksichtigung lokaler Wünsche dazu führen

könnten, dass die Drahtseilbahn doch in Gstaad ihren Anfang nehmen sollte. Es ist deshalb als Variante auch ein Tracé Gstaad-Hornfluh projektiert, das eventuell zur Ausführung käme.

	Schönried-Hornfluh	Gstaad-Hornfluh
Länge der Bahn in Bahnneigung	2480,5 m	2922,00 m
horizontal	2389,0 m	2802,00 m
Spurweite	1 m	1 m
Maximalsteigung	48,4 ‰	50,4 ‰
Höhenkoten untere Station	1235 m	1050 m
obere Station	1850 m	1850 m
Minimalradius	600 m	400 m
Zwischenstationen	keine	keine
Güterverkehr	Gepäck u. Güter	Gepäck u. Güter
Betriebssystem	elektrisch	elektrisch

Nach dem Hauptprojekt Schönried-Hornfluh beginnt die Bahn 250 m östlich der Station Schönried und folgt in einer schwachen S-Linie dem Westhang des Hornberges, um bei der Station Hornfluh (1850 m ü. M.), die zirka 150 m südwestlich des Signals Hornfluh vorgesehen ist, zu enden.

Nach der Variante Gstaad-Hornfluh liegt der Ausgangspunkt beim grossen Viadukt der Montreux-Oberland-Bahn in Gstaad; die Bahn durchfährt einen Tunnel von zirka 100 m Länge in der Richtung auf das Nordende der Weissenfluh, von wo die Linie in nordöstlicher Richtung den Hang hinansteigt, um hierauf in einer Rechtskurve die Höhe von Berschel zu gewinnen. Als Endpunkt ist die nämliche Station Hornfluh in Aussicht genommen.

Die für ein Fassungsvermögen von je 50 Personen vorgesehenen Wagen sollen mit einer automatischen Zangenbremse und einer Handbremse ausgerüstet werden.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Gesamtausgabe vor:

970,000 Fr. für das Projekt Schönried-Hornfluh,

1,270,000 Fr. für das Projekt Gstaad-Hornfluh;

oder rund für den Bahnkilometer:

390,000 Fr. für das Projekt Schönried-Hornfluh,

440,000 Fr. für das Projekt Gstaad-Hornfluh.

Die Rentabilitätsberechnung enthält folgende Hauptangaben:

	Schönried-Hornfluh	Gstaad-Hornfluh
Vorgesehene Betriebseinnahmen	Fr. 115,000	Fr. 127,000
Vorgesehene Betriebsausgaben	n 55,000	n 57,000
	Fr. 60,000	Fr. 70,000
Einlage in den Erneuerungsfonds	n 3,000	Fr. 4,000
	Überschuss Fr. 57,000	Fr. 66,000
Verzinsung des Anlagekapitals	ca. 6 ‰	ca. 5 ‰

Die **Kostenvoranschläge** sind dem Gesamtbetrage nach nicht zu beanstanden. Auch die angenommenen Betriebseinnahmen und -ausgaben geben nicht zu Aussetzungen Anlass.

Das Projekt Schönried-Hornfluh ist, wie die Gesuchsteller selber sagen, in technischer Hinsicht bedeutend günstiger; es ist kürzer, billiger und leistungsfähiger und verdient daher auch den Vorzug.

In seiner Vernehmlassung vom 15. Mai 1929 beantragte der Regierungsrat des Kantons Bern, die nachgesuchte Konzession für beide Varianten zu erteilen.

Wir halten mit den Gesuchstellern dafür, dass die Erschliessung des idealen Sportgeländes der Hornfluh durch eine Drahtseilbahn die Entwicklung des Reise- und Fremdenverkehrs der Gegend günstig beeinflussen wird, und da Bedenken grundsätzlicher Natur nicht entgegenstehen, erachten wir die Erteilung der Konzession als gerechtfertigt.

Mit dem Inhalt des Konzessionsentwurfes sind die Konzessionsbewerber einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Entwurf Bundesbeschluss zur Annahme und benützen den Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Standseilbahn auf die Hornfluh bei Gstaad.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren F. Frutiger in Oberhofen und L. Lüthi in Solothurn, vom 5. Februar 1929,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1930,

beschliesst:

Den Herren F. Frutiger, Ingenieur, in Oberhofen, und L. Lüthi, Bauunternehmer in Solothurn, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Schönried (eventuell von Gstaad) nach der Hornfluh 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 Gstaad bei Saanen.

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 zwölf Monaten, 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 festzusetzen. 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. Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

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. 5.—
„ „ Talfahrt	„ 4.—
„ „ Hin- und Rückfahrt „	8.—

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 500 Rappen für 100 Kilogramm für die ganze Linie bezogen werden.

Art. 18.

Für Stückgüter darf eine Taxe von höchstens 500 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 berechnet. 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 Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 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. zur Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, 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. für das Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;

d. die Reisenden 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 Entschlusse des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritt 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1962 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1962 und 1. Januar 1977 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1977 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 welcher 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 in 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, der am in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Standseilbahn auf die Hornfluh bei Gstaad. (Vom 10. Juni 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2583
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1930
Date	
Data	
Seite	712-720
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 056

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.