

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ausdehnung der Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren auf die Strecke Drahtseilbahn untere Station-Lauterbrunnen (Schweizerhof).

(Vom 6. April 1908.)

Tit.

Mittelst Zusage vom 30. April 1907 an den Bundesrat bewirbt sich die Gesellschaft der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren um die Ausdehnung ihrer Konzession auf die Strecke von der untern Station ihrer Seilbahn bis zur Station Lauterbrunnen der Berner Oberland-Bahnen, bzw. bis zum Hotel Schweizerhof in Lauterbrunnen.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, dass die untere Station der Seilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp abseits von der Gemeinschaftsstation der Berner Oberland-Bahnen und der Wengernalpbahn und auch bedeutend höher als dieselbe liege. Mit dieser Gemeinschaftsstation sei die untere Station der Seilbahn durch eine Strasse verbunden, die jedoch unzweckmässig angelegt sei und wegen ihrer starken Steigung nur schwierig mit Fuhrwerken befahren werden könne. Der Umstieg und Umlad von einer Bahn auf die andere sei deshalb umständlich und zeitraubend, so dass sich immer mehr das Bedürfnis geltend gemacht habe, diesem Übelstande durch eine Verlängerung der Seilbahn nach abwärts abzuweichen. Nicht nur von den Hotelbesitzern in Mürren

sei wiederholt diesbezüglich reklamiert worden, sondern auch die Reisenden hätten sich namentlich über den beschwerlichen Zugang zur untern Seilbahnstation beklagt.

Um Remedur zu schaffen, beabsichtige nun die Gesellschaft, die Seilbahn bis zur Gemeinschaftsstation zu verlängern. Zu diesem Zwecke habe sie das Hotel Schweizerhof gegenüber dieser Station bereits erworben, um dasselbe für den Bahndienst entsprechend einzurichten.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Hauptangaben:

Baulänge: 52 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 310 ‰.

Höhencoten: Neue Station 801 m.

Die Niveaudifferenz der bestehenden und der neuen Station betrage 15,3 m. Der Abbruch des jetzigen Stationsgebäudes sei nicht nötig. Die Distanz von der neuen Station bis zum ersten Geleise der Station der Berner Oberland-Bahnen und der Wengernalpbahn betrage 41,5 m., während die jetzige Verbindungsstrasse zwischen den beiden Stationen eine Länge von 300 m. habe. Der Unter- und Oberbau solle nach den für die bestehende Seilbahn geltenden Normen erstellt und die Ausweiche, soweit nötig, verlängert werden.

Die Baukosten werden wie folgt veranschlagt:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	3,200
Verzinsung des Baukapitals	„	4,600
Expropriation und Ankauf des Schweizerhofes	„	83,200
Unterbau	„	28,000
Oberbau	„	13,000
Hochbau	„	83,000
Mechanische Einrichtungen	„	8,000
Rollmaterial	„	12,000
	Total	Fr. 235,000
Unvorhergesehenes 10 ‰ auf Neubau	„	15,000
	Insgesamt	Fr. 250,000

Diese Summe, fügt die Gesellschaft noch bei, könne nur beschafft werden, wenn ihr eine angemessene Taxerhöhung gewährt werde. Ohne eine solche Kompensation müsse auf diese Verkehrsverbesserung verzichtet werden.

In seiner Vernehmlassung vom 17. Juni 1907 hat der Regierungsrat des Kantons Bern die Ausdehnung der Konzession befürwortet, mit dem Beifügen, dass nach seinem Dafürhalten eine der Verlängerung der Linie entsprechende Erhöhung der Taxen der Bahngesellschaft nicht abgesprochen werden könne.

Die Frage der Erhöhung der Taxen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr führte zu längeren Unterhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und der Bahngesellschaft; sie fand ihre Erledigung in einer Besprechung, die am 15. Februar 1908 erfolgte und in welcher sämtliche Interessenten sich auf die im mitfolgenden Beschlussesentwurf angeführten Ansätze einigten.

Mit Bezug auf das Freigepäck stellte die Bahngesellschaft noch das Gesuch, es möchte das Maximalgewicht des taxfrei zu transportierenden Reisegepäcks auf 5 statt auf 10 kg. festgesetzt werden. Diesem Ansuchen konnte mit Rücksicht darauf, dass bei andern Bergbahnen in ähnlichen Verhältnissen, wie z. B. bei der Wengernalpbahn (E. A. S. XI, 52), das Freigepäck ebenfalls auf 5 kg. beschränkt ist, entsprochen werden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 6. April 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Ausdehnung der Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, vom 30. April 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 6. April 1908,

beschliesst:

I. Die am 18. Juni 1887 (E. A. S. IX, 284) erteilte und durch Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1888 (E. A. S. X, 66), 21. Dezember 1888 (E. A. S. X, 118) und 13. Dezember 1901 (E. A. S. XVII, 238) abgeänderte Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren wird auf die Strecke Drahtseilbahn untere Station—Lauterbrunnen Schweizerhof ausgedehnt und gleichzeitig abgeändert, wie folgt:

1. Binnen einer Frist von einem Jahre, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp untere Station—Lauterbrunnen Schweizerhof einzureichen.

Innert sechs Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Linie Drahtseilbahn untere Station—Lauterbrunnen Schweizerhof zu beginnen.

2. Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die neue Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

3. Art. 15 der Konzession erhält folgenden Wortlaut:

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, im Maximum folgende Taxen zu beziehen:

Für den Transport von Personen.

a. Auf der Seilbahn:

Bergfahrt	Fr. 3. 15
Talfahrt	„ 1. 70

b. Auf der elektrischen Schmalspurbahn:

Grütschalp-Mürren	Fr. 1. —
Mürren-Grütschalp	„ 0. 75

Für Kinder unter 4 Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen.

Für die einheimische Bevölkerung, Führer und Träger, sind ermässigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzt.

Für den Transport von Gepäck.

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

Für anderes Gepäck können im Maximum pro 100 kg. erhoben werden:

Auf der Seilbahn für die ganze Strecke . . .	Fr. 3. 20
Auf der elektrischen Schmalspurbahn für die ganze Strecke	„ 1. —

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Für den Transport von Gütern.

Für die Beförderung von Gütern dürfen im Maximum pro 100 kg. erhoben werden:

Auf der Seilbahn für die ganze Strecke . . . Fr. 2. —

Auf der elektrischen Schmalspurbahn für die
ganze Strecke . . . „ 0. 60

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.

Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf keine besondere Taxe dafür erhoben werden.“

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses welcher am 1. Mai 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des zwischen der Bahngesellschaft Locarno-Pontebrolla-Bignasco (Maggiatalbahn) und den Locarner Tramways abgeschlossenen Betriebsvertrages.

(Vom 10. April 1908.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 24. Januar 1908 legte der Verwaltungsrat der Locarner Tramways einen zwischen denselben und der Bahngesellschaft Locarno-Pontebrolla-Bignasco (Maggiatalbahn) abgeschlossenen Vertrag betreffend den Betrieb der Locarner Tramways dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung zur Genehmigung vor.

Nach den Erklärungen der Verwaltungsräte der beiden Bahngesellschaften vom 28. März 1908 ist der Betriebsvertrag durch die genannten Verwaltungsräte genehmigt worden, nachdem diese von den betreffenden Generalversammlungen hierzu ermächtigt worden sind.

Gemäss Art. 1 des Vertrages überträgt die Gesellschaft der Locarner Tramways der Bahn Locarno-Pontebrolla-Bignasco (Valle Maggia-Bahn) den Betrieb ihres Netzes vom Tage der Betriebsöffnung an. Die Valle Maggia-Bahn verpflichtet sich zur Über-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ausdehnung der Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Murren auf die Strecke Drahtseilbahn untere Station-Lauterbrunnen (Schweizerhof). (Vom 6. April 1908...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.04.1908
Date	
Data	
Seite	395-401
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 858

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.