Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Groß-Wabern nach der Höhe des Gurten.

(Vom 24. November 1885.)

Tit.

Unterm 26. Oktober 1885 reichten die Herren Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft das Gesuch ein um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Groß-Wabern bei Bern auf die Anhöhe des Gurten.

Dieselbe soll der leichtern Ersteigung der schon jetzt vielbesuchten, eine großartige Rundschau bietenden Gurtenhöhe dienen, diesen beliebten Aussichtspunkt den Stadtbewohnern zugänglicher machen und auf den Fremdenverkehr in Bern belebend einwirken.

Die 1,06 km. lange Bahn würde am Fuße des Gurten bei Groß-Wabern beginnen und in ziemlich genau nord-südlicher Richtung über den Grünboden und durch den Gurtenwald gegen die Gurtenhöhe zu verlaufen. Stationen sind bloß an den beiden Endpunkten vorgesehen. Die Niveaudifferenz derselben beträgt 270 m.

Die Bahn soll nach dem schon bei verschiedenen andern Bahnunternehmungen zur Anwendung gebrachten Drahtseilsystem mit Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft erstellt werden. Das erforderliche Betriebswasser soll mittelst Wasser- oder Dampfkraft auf die Höhe der obern Station gepumpt und dort in einem größern Reservoir gefaßt werden.

Als Steigung der Bahn sind durchschnittlich 25 1/2 %, im Maximum 30 % vorgesehen. Die Spurweite soll 1 m. betragen, und der Oberbau in der Art der Marzilibahn mit drei Schienen, welche zwei Geleise bilden und mit zwei Zahnstangen erstellt werden. In der Mitte würde eine Ausweichvorrichtung angebracht; die Kurvenradien an dieser Kreuzungsstelle sollen 200 m. betragen.

In der Konzessionskonferenz erklärten die Petenten, daß möglicherweise auch zwei Geleise mit vier Schienen erstellt werden, was dann eine besondere Ausweichvorrichtung unnöthig machen würde.

Die Gesammtanlagekosten werden auf höchstens Fr. 500 000 veranschlagt, nämlich:

1)	Allgemeine und Kapitalbeschaffungskosten .	Fr.	20 000
2)	Projektverfassung und Bauleitung . . .	"	10 000
3)	Landerwerb	"	55 000
4)	Unterbau	"	150 000
5)	Oberbau	"	95 000
6)	Hochbau und Anlagen	"	55 000
7)	Mechanische Einrichtungen	"	70 000
8)	Rollmaterial	"	20 000
9)	Unvorhergesehenes und Verschiedenes . .	"	20 000
	Total	Fr.	495 000

Im Hinblick auf die Betriebsergebnisse anderer Seilbahnen (Territet-Glion, Gießbach, Marzili-Bern) glauben Petenten auf eine Rendite der Gurtenbahn mit Sicherheit rechnen zu können.

Was nun die Bedingungen betrifft, unter welchen wir bei Ihnen die Konzessionirung beantragen, so entsprechen dieselben durchaus denjenigen der Normalkonzession, mit den Abänderungen immerhin, welche nach dem Charakter solcher Spezialbahnen von rein lokaler Bedeutung in jüngster Zeit bei der Konzessionsertheilung jeweilen angebracht wurden.

Wir können uns daher auf folgende wenige Bemerkungen beschränken.

Wenn zunächst in Art. 12 bestimmt wird, daß die Gesellschaft in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck übernehme, die Beförderung von Gütern dagegen nur, insofern die Wagendisposition und die Betriebsverhältnisse es gestatten, und der Viehtransport ganz wegfällt, so erscheinen uns diese Bestimmungen nach dem Charakter der Bahn als einer bloßen Touristenbahn, die keinem sonstigen Verkehr zu dienen hat, durchaus unbedenklich. Die erwähnte Bestimmung der Bahn läßt auch sehr wohl zu, daß der Betrieb auf die Touristensaison beschränkt wird, und es liegt keine Veranlassung vor, die Führung einer bestimmten Anzahl täglicher Züge in der Konzession festzusetzen, sondern es darf dies füglich der Gesellschaft überlassen werden, unter dem Vorbehalt immerhin, daß auf fahrplanmäßige Züge bezügliche Projekte dem Eisenbahndepartement vor der Ausführung zur Prüfung und Genehmigung einzureichen sind. Es empfiehlt sich, wie in frühern Fällen, die Festsetzung der Maximalfahrgeschwindigkeit

dem Bundesrathe vorzubehalten, der nach vorangegangenen praktischen Versuchen besser im Falle sein wird, diese Verhältnisse zu ordnen, als dies jetzt schon geschehen könnte.

Was die Taxen anbelangt, so können die von den Petenten vorgeschlagenen Ansätze in die Konzession aufgenommen werden. Die Personen- und Gepäcktaxen sind die gleichen wie in der Konzession für die kürzere, d. h. bloß 693 m. lange Drahtseilbahn Territet-Glion (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VI, 152), und die Gütertaxe ist noch niedriger, entsprechend derjenigen in der Konzession für die Seilbahn Lausanne-Signal (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VIII, 160) angesetzt. Da sich die Petenten von vornherein zur Ausgabe von Abonnements- oder Gesellschaftsbilleten mit entsprechendem Rabatt bereit erklärten, so kann dieser Punkt bereits in der Konzession geregelt werden.

In Art. 19 ist von den Konzessionären die Streichung der Bestimmung gewünscht worden, wonach für den Fall, daß der Ertrag des Unternehmens nicht hinreicht, die Betriebskosten mit Einschluß der Verzinsung des Obligationenkapitals zu decken, eine angemessene Taxerhöhung eintreten könne. Die Konzessionäre gehen nämlich davon aus, daß in diesem Fall eher eine Reduktion als eine Erhöhung geboten sein werde. Es bestehen keine Bedenken, dem Wunsche zu entsprechen.

Gegenüber frühern Konzessionen ist neu die Bestimmung in Art. 21, welche der Gesellschaft die Verpflichtung zur Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds auferlegt. In den einschlagenden Bestimmungen des Obligationenrechts wie des Eisenbahnrechnungsgesetzes liegt hiefür eine hinlängliche Begründung.

Die Rückkaufsbestimmungen sind der Normalkonzession entnommen.

Nach Mitgabe von Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung eingeladen, erklärte die Regierung von Bern, keine Einwendungen gegen die Konzessionsertheilung zu erheben und hielt ihre Zustimmung auch bei den nach genanntem Art. 2 veranstalteten konferenziellen Verhandlungen durch ihren Vertreter aufrecht.

Genehmigen Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. November 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Schenk.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

1) nach Einsicht eines Gesuches der bernischen Baugesellschaft für Spezialbahnen, Herren Pümpin, Herzog & Comp. in Bern, vom 26. Oktober 1885;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. November 1885,

beschließt:

Den Herren Pümpin, Herzog & Comp., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Gross-Wabern auf die Höhe des Gurten unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Tage der Konzessionsbewilligung an, verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen

Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 6. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Drahtseilsystem unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft betrieben.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebs obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Wagendisposition und die Betriebsverhältnisse es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Touristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesell-

schaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

a. für die Bergfahrt Fr. 1. 50
b. „ „ Thalfahrt „ —. 75
c. „ Hin- u- Rückf. „ 2. —.

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

Kinder unter 10 Jahren bezahlen die halbe Taxe.

Die Gesellschaft wird Abonnements- oder Gesellschaftsbillete ausgeben:

a. für 10—20 Fahrten mit 30 % Rabatt,
b. für mehr als 20 Fahrten mit 50 % Rabatt.

2) Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesammtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 20 Rp. per Collo bis zu 10 Kilogramm bezogen werden; von jedem Kilogramm mehr höchstens 2 Rp.

3) Für die zum Transport angenommenen Güter darf eine Taxe von höchstens 1 Rp. per Kilogramm erhoben werden.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 16. Die im Artikel 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen blos den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf-

und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt zu den Stationen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt den 25 fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des San Salvatore.

(Vom 24. November 1885.)

Tit.

Mit Eingabe vom 10. August stellt Herr Dr. Antonio Battaglini in Lugano Namens einer zu gründenden Aktiengesellschaft das Gesuch um Konzessionsertheilung für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des südlich davon gelegenen, 909 m. (über Meer) hohen San Salvatore.

Der Konzessionspetent bezweckt durch Erstellung dieser Bahn zum Besuche des schon jetzt vielbestiegenen, nach allen Richtungen eine prachtvolle Fernsicht bietenden, in nächster Nähe Luganos gelegenen Aussichtspunktes des S. Salvatore zu veranlassen und damit für den Fremdenzuzug einen neuen Anziehungspunkt zu schaffen, wodurch der ganzen Gegend ein bedeutender materieller Vortheil zugewendet würde. Petent führt weiter aus, daß die projektirte Bahn keine bevölkerten Ortschaften berühre und daher nicht sowohl zur Bedienung des allgemeinen Verkehrs, als vielmehr ausschließlich zur Beförderung von Fremden oder Touristen überhaupt bestimmt sei, welche in der Nähe von Lugano ein herrliches Panorama genießen wollen. Die Bahn soll in dem nahe bei Lugano am See gelegenen Paradiso ihren Ausgangspunkt haben, bis oberhalb dieser Ortschaft Kulturland durchschneiden, von da durch Gehölz und unbebautes Land bis zum Gipfel sich hinziehen. Sie

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Groß-Wabern nach der Höhe des Gurten. (Vom 24. November 1885.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1885
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	52
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	28.11.1885
Seite Page Pagina	323-331
Ref. No	10 012 926

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.