Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten.

(Vom 28. November 1893.)

Tit.

Mit Eingabe vom 25. Oktober abhin stellt Herr W. Berghoff, Direktor der Berner Tramwaygesellschaft, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Großwabern auf die Höhe des Gurten.

In der allgemeinen Begründung des Gesuches führt der Petent aus, daß die im Jahre 1885 schon einmal konzessionierte Gurtenbahn damals hauptsächlich wegen der fehlenden Bahnverbindung mit der Stadt nicht habe finanziert werden können. Seither habe sich nun die Sachlage geändert; die im Bau begriffene Dampftramwaylinie Bern-Großwabern werde nächsten Frühling ihren Betrieb eröffnen, so daß das ein wenig in den Hintergrund getretene Projekt einer Gurtenbahn nunmehr auf neuer Basis wieder aufgenommen werden könne. Trotzdem der Aufstieg etwas mühsam sei, so werde der Berg schon jetzt ungemein stark besucht, denn an schönen Sommersonntagen träfen dort oben viele hundert Personen zusammen, welche sich an der herrlichen Luft und der prachtvollen Aussicht erfreuten.

Die Erstellung der Bahn werde deshalb einem Bedürfnis der einheimischen Bevölkerung entsprechen. Sie verschaffe die Möglichkeit von Sommeraufenthalten für Beamte und Geschäftsleute, ohne Nachteil für deren Beruf; sie bringe der Tramwaylinie Bern-Wabern einen bedeutenden Verkehrszuwachs und sei daneben von eminenter Bedeutung für die Fremdenindustrie der Bundesstadt. Die Bahn habe die gleiche Berechtigung wie die Ütlibergbahn bei Zürich und die Salèvebahn bei Genf, diesen gegenüber aber den großen Vorteil

der erheblich billigern Anlage und des billigern Betriebs, so daß für die einheimische Bevölkerung auf den ohnehin niedrigen Taxen noch ganz bedeutende Ermäßigungen gewährt werden könnten.

Die Bahn beginnt in der Nähe des Schulhauses von Großwabern, zieht sich zuerst in gerader Linie, nachher in einer Kurve von 1000 m. Radius über den sogenannten „Grünboden“ und nachher wieder in einer Geraden auf das Plateau vom „Kauzengut“, cirka 200 m. östlich vom Gipfel des Gurten und 15 m. tiefer als das dort befindliche trigonometrische Signal.

Die Länge beträgt total 1050 m. horizontal und 1082 m. schief gemessen, die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 330 ‰, die Höhendifferenz 262,32 m. Für den Betrieb sind elektrische Automobile mit oberirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen vorgesehen, wobei je einer der beiden Wagen als Motor funktioniert und der andere gezogen wird. Die Anlage des Oberbaues ist dreischienig mit zwei durchgehenden Zahnstangen projektiert.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

1.	Vorarbeiten und Gründungskosten	Fr. 25,000
2.	Grunderwerb	„ 30,000
3.	Unterbau	„ 105,000
4.	Oberbau	„ 94,500
5.	Abschluß und Signale	„ 3,000
6.	Hochbau und mechanische Einrichtungen . .	„ 39,500
7.	Betriebsmaterial und Mobiliar	„ 23,000
8.	Verwaltungskosten	„ 13,000
9.	Verzinsung des Baukapitals	„ 13,230
10.	Betriebsfonds	„ 3,770
11.	Unvorhergesehenes	„ 35,000
	Total	Fr. 385,000

oder Fr. 366,666 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen gestützt auf die Frequenzannahme von 55,000 Reisenden zu Fr. 1. — nebst Gepäckverkehr auf . . . . . Fr. 55,860
die Betriebsausgaben auf . . . . . „ 19,675

Aus dem Überschuß von . . . . . Fr. 36,185
wären vorab die Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds mit total . . . . . „ 5,000

zu bestreiten, so daß ein Reinertrag von . . . . . Fr. 31,185 gleich 8 % des Anlagekapitals von Fr. 385,000 verbleiben würde.

Die Regierung von Bern, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, erhebt keine Einwendungen gegen das Projekt. Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 16. November dieses Jahres statt und ergaben allseitige Zustimmung zu nachstehendem Konzessionsentwurf, welcher im allgemeinen den für derartige Specialbahnen üblichen Bestimmungen entspricht. In Art. 14 ist es der Gesellschaft anheimgegeben, den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober zu beschränken und die Zahl der täglichen Züge im allgemeinen festzustellen; immerhin wurde eine Minimalzahl von vier Fahrgelegenheiten in jeder Richtung festgesetzt. Die im Gesuch verlangten Taxen sind als mäßig zu bezeichnen und werden deshalb hierseits nicht beanstandet. Die übrigen Artikel geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme nachstehenden Beschlußentwurfes und benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochschätzung zu versichern.

Bern, den 28. November 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
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,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn W. Berghoff, Direktor der Berner Tramwaygesellschaft in Bern, vom 23. Oktober 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. November 1893,

beschließt:

Dem Herrn W. Berghoff, Direktor der Berner Tramwaygesellschaft in Bern, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten 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 Bern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern 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 1½ 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 Betriebe 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von einem Meter erstellt.

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 in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, sofern die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober beschränken. Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Dem Publikum sollen jedoch täglich wenigstens 4 Fahrgelegenheiten in jeder Richtung geboten werden.

Auch sind alle derartigen 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 Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

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

a. für die Bergfahrt Fr. 1. 20,

b. für die Thalfahrt Fr. —. 60,

c. für Hin- und Rückfahrt Fr. 1. 50.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft wird Abonnements- und Gesellschaftsbillets nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bedingungen ausgeben.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm bezogen werden.

Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen nicht mehr als 30 Rappen pro 100 Kilogramm bezogen werden. Für Gepäck und Güter kann eine Minimaltaxe von 20 Rappen für ein einzelnes Stück bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. 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.

Die für Gepäck und Güter 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 Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, bevor die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung eines genügenden 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. 21. 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 auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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 welch 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. 22. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 21 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten. (Vom 28. November 1893.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1893
Band Volume Volume	5
Heft Cahier Numero	51
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	06.12.1893
Seite Page Pagina	299-307
Ref. No	10 016 387

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.