

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung
einer neuen Konzession für eine Standseilbahn auf die
Hornfluh bei Gstaad.

(Vom 15. Juni 1934.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

In der Junisession 1930 haben Sie den Herren F. Frutiger, Ingenieur in Oberhofen, und L. Lüthi, Bauunternehmer in Solothurn, eine Konzession für eine Standseilbahn von Schönried oder Gstaad auf die Hornfluh erteilt (E. A. S. 46, S. 23). Sie ist auf 1. Juli 1933 wegen Nichteinhalten der in Art. 6 festgesetzten Vorlagefristen dahingefallen.

Das Initiativkomitee, in dem an Stelle des inzwischen verstorbenen L. Lüthi Herr W. von Siebenthal, Hotelbesitzer in Gstaad, getreten ist, ersucht nun um Erneuerung der Konzession und hat am 5. Juni 1934 ein dahingehendes Gesuch eingereicht. Darin wird ausgeführt, dass die kurz nach der Erteilung der Konzession ausgebrochene Weltkrise zunächst der Verwirklichung des Projektes hinderlich gewesen sei; angesichts der ausserordentlich schweren Krisenwirkungen habe dann aber in Gstaad die Überzeugung allgemein Platz gegriffen, dass dem Orte nur durch eine sofortige Erstellung einer Bahn in das ideale Sportgebiet des Hornberges wieder aufgeholfen werden könne. Eine Hornfluhbahn werde für Gstaad und Umgebung eine neue Etappe in der Geschichte des Touristen- und Fremdenverkehrs bedeuten.

Die neue Vorlage weist gegenüber der alten einige Änderungen auf; sie sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Schönried-Hornfluh 1930 und 1934	Gstaad-Hornfluh 1934	Gstaad-Hornfluh (1930)
Länge der Bahn {	schief 2480,5 m	2566 m	(2922 m)
{	waagrecht 2389,0 m	2465 m	
Oberbau	Keilkopfschienen	27,3 kg/m	Eisenschwellen

	Schönried-Hornfluh 1930 und 1934	1934	Gstaad-Hornfluh (1930)
Spurweite	1,0 m	0,8 m	(1,0 m)
Tunnellänge	—	120 m	(100 m)
Maximalneigung	48,4 ‰	48 ‰	(50 ‰)
Höhenkoten { untere Station	1235 m	1051 m	(1050 m)
{ obere Station .	1850 m	1746 m	(1850 m)
Minimalradius	600 m	300 m	(400 m)
Zwischenstation	keine	eine	(keine)
Wagen	2 à 50 P.	2 à 60 P.	(2 à 50 P.)
		+ 2 Vorstell- güterwagen	
Geschwindigkeit	2,5 m/sec.	3 m/sec.	(2,5 m/sec.)
Fahrzeit	16 Min.	14 Min.	(19,5 Min.)
Stundenleistung in jeder Richtung	167 P.	240 P.	(140 P.)
Güterverkehr		Gepäck und Güter	
Betriebssystem	elektrisch	elektrisch	(elektrisch)
Kostenvoranschlag { Total .	Fr. 970,000	Fr. 1,300,000	(Fr. 1,270,000)
{ per km .	" 390,000	" 507,000	(" 440,000)
Angenommene Reisendenzahl	45,000	54,000	(50,000)
Steuern: Berg-, Tal-, Retour- fahrt	" 5.-/4.-/8.-	" 5.-/4.-/8.-	(" 5.-/4.-/8.-)
Güter und Gepäck	" 5.- ‰ kg	" 5.- ‰ kg	(" 5.- ‰ kg)
Vorgesehene Einnahmen	" 115,000	" 126,000	(" 127,000)
Vorgesehene Ausgaben	" 55,000	" 49,000	(" 57,000)
Überschuss	Fr. 60,000	Fr. 77,000	(Fr. 70,000)

Während das erstemal Schönried als Ausgangspunkt der Bahn im Vordergrund stand, hat man sich nun für das Trasse Gstaad-Hornfluh entschieden, immerhin unter Aufrechterhaltung der Lösung Schönried als Variante. Gegenüber einer Spurweite von 1 m ist neu eine solche von 0,8 vorgesehen. Trotz diesem Umstande und einer um rund 360 m kürzeren Länge (schief) rechnet der Baukostenvoranschlag mit einer um 30,000 Fr. höheren Summe. Diese selber veranlasst uns im übrigen nicht zu Einwendungen. Die Schätzung der Reisendenzahl scheint uns zu hoch, während die Gesamtausgaben des Betriebes um etwa 20 ‰ zu niedrig veranschlagt sein dürften. Die ganze Rentabilitätsberechnung muss überhaupt als optimistisch bezeichnet werden.

Im übrigen sehen wir keinen Grund, uns gegen die Erteilung einer neuen Konzession auszusprechen.

Mit dem Konzessionsentwurf, der uns zu besondern Bemerkungen nicht Anlass gibt, haben sich die Regierung des Kantons Bern und die Bewerber einverstanden erklärt.

Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes und versichern Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 15. Juni 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über die
Konzession einer Standseilbahn auf die Hornfluh bei Gstaad.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

einer Eingabe der Herren F. Frutiger in Oberhofen und W. von Siebenthal
in Gstaad, vom 28. Mai/5. Juni 1934,
einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Juni 1934,

beschliesst:

Den Herren F. Frutiger, Ingenieur in Oberhofen, und W. von Siebenthal, Hotelier in Gstaad, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Gstaad (eventuell von Schönried) auf die 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 0,8 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 ist ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 1. Juni bis 30. September und vom 15. Dezember bis 15. März zu beschränken. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen.

Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daheringen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat 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. —
für die Talfahrt	» 4. —
für die 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.

Für die einheimische Bevölkerung sind ermässigte Taxen einzuführen, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 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 300 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 mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, 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 Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preisermäßigungen 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.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2% des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 26.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu äufnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5% des Jahresgewinnes, bis 10% des Aktienkapitals 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 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 Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1969 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 1969 und 1. Januar 1984 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1984 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 1934 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für eine Standseilbahn auf die Hornfluh bei Gstaad. (Vom 15. Juni 1934.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3149
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1934
Date	
Data	
Seite	604-612
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 352

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.