

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Centralspurbahn Interlaken - Heim-
wehfluh.

(Vom 16. Dezember 1876.)

Tit.!

Die Betrachtung des Velocipède brachte vor einigen Jahren den amerikanischen Ingenieur E. Crew auf die Idee, eine einschienige Eisenbahn zu konstruiren. Er führte sie im Wesentlichen folgendermaßen aus: Eine Reihe einzölliger Bretter ist neben einander auf die Kante gestellt und unter einander fest verbunden; auf beiden Seiten sind die äußersten Bretter in (4—8' auseinanderliegende) hölzerne Querswellen eingelassen. Durch regelmäßige Abstufung der Höhe dieser Bretter erhält der ganze Körper die Form eines Prisma; der Erfinder hat denn auch der Bahn den Namen Prismoidal-Bahn gegeben. Auf der obern Kante des Prisma ist die Schiene befestigt. Das Umkippen der auf dieser Mittelschiene laufenden Lokomotive und Wagen wird verhindert durch Rollen, welche unten an dem Rollmaterial angebracht sind und über die Seitenwände des Prisma hinlaufen. Die den Prismoidalkörper tragenden Schwellen ruhen je nach der Konfiguration des Terrains bald auf dem Erdboden, bald auf hölzernen Stützen, 12 und mehr Fuß hoch über dem Boden.

Als Vorthelle des Systems werden gerühmt: Wohlfeilheit der Anlage und Unterhaltung (das Trace kann sich, weil der Bahn-

körper über der Erdoberfläche liegen kann und Kurven mit sehr kleinen Radien zulässig sind, dem Terrain anschmiegen; es sind daher beinahe keine Erdarbeiten nothwendig), große Widerstandsfähigkeit gegen Temperatureinflüsse; Ungefährlichkeit für Menschen und Thiere, wegen erhöhter Lage des Bahnkörpers; daher auch große Betriebssicherheit; eine Entgleisung ist beinahe unmöglich; je rascher der Zug sich bewegt, desto ruhiger wird der Gang, wie bei einem Velocipède. Weil die Bahn hoch über die begegnenden Straßen hinübergeführt wird, so sind wenig Bahnwärter erforderlich u. s. w.

Die erste Bahn dieser Art, etwa eine englische Meile lang, wurde 1872 bei Opelika, Staat Alabama, mit Pferdebetrieb eröffnet. Vor etwa zwei Jahren legte der Erfinder bei Philadelphia eine elliptische Musterbahn an, mit Radien bis auf $37\frac{1}{2}'$ herunter; der schweiz. Generalkonsul, Herr John Hitz, der sie befuhr, stellt ihr in einem vom 16. April 1874 datirten Bericht ein sehr günstiges Zeugniß aus. In der nämlichen Zeit beschloß die Stadt Atlanta in Georgia, eine projektirte schmalspurige Eisenbahn durch die Prismoidalbahn zu ersetzen.

Mit diesem, nach einigen Richtungen allerdings modifizirten System soll nun auch in der Schweiz ein Versuch gemacht werden. Es hat sich ein Gründungskomitee gebildet, um den Bahnhof Interlaken mit dem bekannten Aussichtspunkt „Heimwehfluh“ und den Landungsplaz am Brienersee mit dem Gießbach-Hotel durch eine, wie sie nun genannt wird, Centralspurbahn zu verbinden. Für das erstere Projekt liegt das Konzessionsgesuch hier vor.

Die Heimwehfluh liegt 115 Meter über Interlaken, und in gerader und horizontaler Richtung circa 800 Meter vom Bahnhof entfernt. Um jene Höhe zu gewinnen, wird die Linie auf eine Länge von 2100 Meter entwickelt, in der zweiten Hälfte des Weges eine Spizkehre angebracht und von dieser an bis zur Endstation (circa 600 Meter weit) die Maximalsteigung von 7 % angewendet, während bis zur Spizkehre, resp. bis zur Straße nach Wilderswyl eine Steigung von 2—6 % genügt.

Die Kosten sind auf Fr. 70—100,000 per Kilometer berechnet.

Die wesentlichsten Abweichungen vom amerikanischen Muster bestehen in Folgendem: Der Bahnkörper besteht (statt aus einem hölzernen Prisma) aus einem kontinuierlichen eisernen Balken, welcher aus zwei gegen einander geneigten, oben durch ein  Eisen vereinigt, unten mit Winkeleisen armirten Blechwänden zusammengesetzt ist. Auf das obere  Eisen sind die Lauf- oder Central-schienen aus Stahl aufgeschraubt. Die seitlichen Rollen laufen über nach auswärts gekehrte eiserne Schienen. Dieser Körper ruht auf eisernen Pfosten aus Eisenbahnschienen, deren untere Enden durch

Steine in Beton getragen, oder, wo die Natur des Erdreiches es gestattet, direkt in die Felsen eingelassen sind; um Verschiebungen zu vermeiden, sind von Zeit zu Zeit Kreuzverspannungen eingefügt. Sowohl die Lokomotiven als die Wagen sind in der Weise konstruirt, daß der Schwerpunkt derselben mit Bezug auf die mittlere oder Tragschiene so tief als möglich fällt; es ist dies dadurch erzielt, daß zwei Kessel, der eine auf der linken, der andere auf der rechten Seite des Prisma angebracht, und daß die Böden der Fahrzeuge sattelförmig gewölbt sind, um den obern Theil der Räder aufzunehmen.

Wenn auch zweifelhaft ist, ob die nach den vorliegenden Zeichnungen in Aussicht genommene Konstruktion durchweg zweckmäßig und hinreichend solid sei, so unterliegt doch das System selbst keinen Bedenken; über das Detail der Konstruktion hat nicht schon jezt im Stadium der Konzession, sondern erst bei Prüfung und Genehmigung der Baupläne Untersuchung und Verhandlung einzutreten.

Betreffend die Konzessionsbedingungen können wir uns auf wenige Bemerkungen beschränken.

Die Bahn ist nur zur Personenbeförderung bestimmt.

Die im Artikel 12 vorgeschlagenen anormalen Bestimmungen über die Anzahl der obligatorischen Züge, die Fahrgeschwindigkeit, die Wagenklassen sind im Wesentlichen den für die Uetlibergbahn und die Rigibahnen geltenden Regeln nachgebildet und folgen aus dem Charakter der Bahn als einer Bergbahn und zugleich ausschließlichen Touristen- und Luxusbahn. Dieser nämliche Charakter bestimmt auch unseren Standpunkt hinsichtlich der beanspruchten Taxen, welche übrigens nicht höher sind als die den Rigibahnen und den Touristenbahnen im Berner Oberland (für die Bergfahrt) bewilligten.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlusentwurfes, und versichern Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 16. Dezember 1876.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Centralspurbahn Interlaken-Heimwehfluh.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn Nationalrath Seiler in Interlaken als Bevollmächtigten eines Initiativkomite, vom 30. November 1876;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. Dezember 1876,

beschließt:

Dem zum Zwecke der Erwerbung dieser Konzession konstituirten Gründungskomite wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhofplaz Interlaken auf die Heimwehfluh nach dem System einer einschienigen oder Centralspur-Bahn unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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, sowie sie auf das oben erwähnte System anwendbar sind.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1877 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Interlaken.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsiz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschrift-

mäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. August 1877 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1878 ist die konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird nach dem im Eingang bezeichneten System erstellt.

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 Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Die Bahn dient nur zur Beförderung von Personen.

Die Zahl der täglichen Bahnzüge und deren Zeiteintheilung richtet sich nach dem jeweiligen Bedürfniß der Beförderung der Reisenden einer- und der Leistungsfähigkeit der Bahn andererseits.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, vom Beginn der Touristensaison an bis zu deren Schluß täglich wenigstens 1 Zug in jeder Richtung gehen zu lassen.

Die Fahrgeschwindigkeit wird durch die Gesellschaft je nach der Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel mit Genehmigung des Bundesrathes festgesetzt.

Vorläufig findet der Personentransport nur durch Wagen einer Klasse statt. Die Gesellschaft ist berechtigt, weitere Klassen ein-

zuföhren und die Taxen für dieselben unter Bewilligung des Bundesrathes festzusezen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport einer Person von einem Ende der Bahn bis zum andern Fr. 2 zu beziehen.

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

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusezen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 deken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 18. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt auf allen Punkten der Bahn und in deren Gebäulichkeiten zu gewähren.

Art. 19. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des theilgehabten Kantons, 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 Drittmaansrechte 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, beziehungsweise dem Kanton Bern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der 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, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.
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 welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 20. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein bisheriges Recht, wie es im Art. 19 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Bern 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. 21. 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 hohe Bundesversammlung, betreffend
Uebertragung der Konzessionen für die Eisenbahn Rigi-
kaltbad-Rigischeidegg.

(Vom 18. Dezember 1876.)

Tit. I

Die Aktiengesellschaft Regina Montium, welche sich Anfangs 1873 mit einem Aktienkapital von 10 (zunächst einbezahlten 3) Millionen Franken und fakultativ ebenso großem Obligationenkapital gebildet hat, um Eisenbahnen, Gast- und Pensionshäuser an und auf der Rigi zu erbauen oder käuflich zu erwerben und solche zu betreiben oder betreiben zu lassen, gerieth im Laufe des Jahres 1875 in den Zustand der Insolvenz. Die Durchführung eines förmlichen Konkurses wurde in folgender Weise vermieden:

Eine Reihe größerer Gläubiger der Regina Montium bildete eine neue Gesellschaft unter dem Namen „Betriebsgesellschaft der Rigi-Hotels (Hotel Rigi-Kulm, Rigi-First und Rigi-Scheidegg) und der Eisenbahn Kaltbad-Scheidegg“. Die Dauer dieser Gesellschaft ist bis Ende Dezember 1889, das Aktienkapital auf 600,000 Franken festgesetzt.

Die Regina Montium umgekehrt beschloß die Liquidation und wählte eine Liquidationskommission. Zwischen dieser und dem Verwaltungsrathe der Betriebsgesellschaft wurde sodann unterm

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Centralspurbahn Interlaken - Heimwehfluh. (Vom 16. Dezember 1876.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1876
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1876
Date	
Data	
Seite	876-884
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 389

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.