

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte.

(Vom 12. April 1887).

Tit.

Die Herren Ed. Heiniger-Schnell in Burgdorf und Paul Blösch, Banquier in Biel, in Verbindung mit der bernischen Baugesellschaft für Spezialbahnen, den Herren Pümpin, Herzog & Cie., bewerben sich mit Eingabe vom 18., eingelangt am 23. Oktober 1886, um die Konzession für eine Zahnradbahn auf die 2070 m. über Meer gelegene Schynige Platte bei Interlaken, für welches Projekt seiner Zeit schon vom Kanton Bern eine Konzession ertheilt war (vgl. E. A. S. a. F. VII, 442).

Dem beigegebenen allgemeinen und technischen Bericht entnehmen wir nachstehende Einzelheiten.

Zur Begründung ihres Projekts weisen die Petenten zunächst auf die ausnahmsweise günstige Lage der Schynigen Platte hin, welche, an sich einen der schönsten Aussichtspunkte des Berner Oberlandes bietend, zugleich Ausgangspunkt oder Zwischenstation bei einer Reihe anderer lohnender Partien sei und infolge dieser Vorzüge jetzt schon eines sehr zahlreichen Besuches sich erfreue, wiewohl der mühsame Aufstieg 4—5 Stunden Zeit oder dann eine Ausgabe von Fr. 20—25 für ein Reitpferd erfordere. Durch Erstellung einer Zahnradbahn wollen die Konzessionsbewerber den Besuch dieses beliebten Aussichtspunktes erleichtern und steigern,

indem sie den für die Ersteigung nöthigen Zeitaufwand auf $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden und die Ausgabe auf eine mäßige Taxe verringern.

Die Bahn soll ihren Anfang in Bönigen, zunächst der Endstation der Bödelibahn und dem Landungsplatz der Dampfboote, nehmen, im rechten Winkel von ersterer abzweigend, hinter dem dortigen Hotel und der Sägemühle sich vorbeiziehend, die Hauptstraße von Bönigen kreuzen und dann zum Sytiberg ansteigen, an dessen Ostseite sie sich hinzieht, um dann mittelst einer Serpentine den Bergrücken zu durchbrechen und den Nordhang des Gebirges zu gewinnen, dem sie bis zu der untern Breitlauenen bei km. 4 folgt. Nach Durchschneidung der letztern erreicht sie das Wirthshaus Schöneegg, wo mit Rücksicht auf die daselbst zu gewärtigende Erstellung eines Luftkurort-Etablissements eine Aufnahme-Station mit Ausweichgeleise und Wasserstation errichtet werden soll. Von der Schöneegg zieht sich das Tracé über die Schwendiweid zur obern Breitlauenen, wo genügende Entwicklung möglich ist, um nach Passirung zweier Tunnels mittelst einer Serpentine und eines Felsanschnittes um das Grätli herum die Paßhöhe bei der Sennhütte von Albigen zu erreichen, von wo die Bahn ohne große Schwierigkeiten bis zum Plateau der Schynigen Platte, ihrem Endpunkte, soll fortgeführt werden können.

Die Petenten behalten sich vor, bei der Detailausarbeitung eventuell noch Tracéabänderungen vorzunehmen.

Die ganze Länge der 1 m. spurigen Bahn beträgt 7,28 km., die zu ersteigende Höhe 1440 m., die maximale Steigung 23 % und die durchschnittliche 20 %. Sämmtliche Kurven sollen einen Radius von 80 m. erhalten. Als wichtige Arbeiten nennt das Gesuch namentlich Felssprengungen und Stützmauern, welche infolge der Steilheit des Terrains an einzelnen Punkten einen bedeutenden Umfang erreichen werden, während im Uebrigen keine Kunstbauten von abnormen Verhältnissen vorkommen sollen. Die vorgesehenen 3 Tunnels glauben Petenten bei der Detailbearbeitung der Pläne noch reduzieren zu können.

Für den Oberbau sind Stahlschienen von 20 kg. Gewicht per laufenden Meter in Aussicht genommen und die leiterförmige Zahn-schiene soll dem Zahndruck angemessen, analog derjenigen der Rigi-bahnen konstruirt werden. Der Oberbau wird auf eichenen oder eisernen Querschwellen ruhen. Für die Stationen sind einfache Holz- oder Steinbauten in Aussicht genommen. Das Rollmaterial soll ähnlich demjenigen der Rigi-bahnen konstruirt werden.

Die Baukosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Verwaltung, Kapitalbeschaffung, Zinse etc.	Fr.	150,000
2) Projektverfassung und Bauleitung	"	50,000
3) Grunderwerb	"	65,000
4) Unterbau	"	920,000
5) Oberbau	"	525,000
6) Hochbau	"	60,000
7) Telegraph, Signale, Abschluß etc.	"	20,000
8) Rollmaterial	"	240,000
9) Inventar	"	20,000
10) Unvorhergesehenes und Verschiedenes	"	150,000

Total Fr. 2,200,000

Bei der Rentabilitätsberechnung gehen die Petenten von der Frequenz der Rigibahnen aus, in Verbindung mit dem nach statistischen Erhebungen auf 120,000 Personen per Saison bezifferten Fremdenverkehr in Interlaken, der sich nach Eröffnung der Brünigbahn noch wesentlich steigern werde, und rechnen für die Schynige Platte-Bahn auf eine Personenfrequenz von mindestens derjenigen der Arth-Rigi-Bahn (1885: 44,237 Personen), oder circa $\frac{1}{3}$ bis der Hälfte derjenigen der beiden Rigibahnen oder circa 50,000 Reisende, was unter Zugrundlegung eines Ansatzes von Fr. 5 per Reisenden, inklusive Gepäck, eine jährliche Bruttoeinnahme von Fr. 250,000 ergibt. Dem gegenüber werden die Betriebskosten auf rund Fr. 77,000 (2000 Züge à 8 km. oder 16,000 Zugskilometer à Fr. 4.80) veranschlagt, so daß für Speisung der Spezialfonds und Verzinsung des Anlagekapitals Fr. 173,000 verbleiben, was einem Zins von circa 7 % entspricht.

Die gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Bern erhebt gegen die Konzessionirung keine Einwendungen und der Gemeinderath von Bönigen hat sich veranlaßt gesehen, direkte eine empfehlende Eingabe zu Ihren Händen einzureichen.

Die Konferenz zur Feststellung der Konzessionsbedingungen hat am 28. März 1887 stattgefunden, wobei der nachstehende Konzessionsentwurf zu keinerlei Einwendungen Veranlassung gab.

Wir beantragen daher, im Sinne desselben dem Konzessionsgesuch zu entsprechen, und können uns in Betreff der vorgeschlagenen Bedingungen auf wenige Bemerkungen beschränken, da erstere ganz den in neuern Konzessionen aufgestellten entsprechen (zu vergleichen Lugano-S. Salvatore, vom 12. Dezember 1885, E. A. S. VIII, 316, Capolago-Monte Generoso, vom 2. Juli 1886, id. IX, 51).

Im Art. 5 ist nach dem Wunsche der Petenten für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen eine Frist von 24 Monaten angesetzt.

Der Art. 8 setzt die Spurweite nach den Angaben der Petenten auf 1 Meter fest.

Im Art. 14, 2. Al., sind die Worte „der Betriebseröffnung vorgehend“ als überflüssig gestrichen.

Was die Taxen betrifft, so können wir die von den Konzessionsbewerbern nachgesuchten zur Genehmigung empfehlen, da sie sich innert den bei ähnlichen Unternehmungen admittirten Ansätzen halten.

Zur Vergleichung führen wir die Taxen folgender Bahnen an:

	Länge m.	Zu er- steigende Höhe m.	Personen			Gepäck per 1 kg. Rp.	Güter per 10 kg. Rp.
			Berg- fahrt	Thal- fahrt	Hin und zurück		
			Fr.	Fr.	Fr.		
Vitznau-Rigi	6,858	1310	7.—	3. 50	10. 50		
Arth-Rigi	11,477	1329	8.—	4.—	11.—		
Pilatusbahn	4,452	1634	10.—	6.—	16.—	5	30
Lugano-S. Salvatore . .	3,866	600	3.—	2.—	5.—	2,5	15
Capolago-Monte Generoso	9,200	1312	7. 50	5.—	12. 50	5	30
Schynige Platte	7,230	1440	8.—	4.—	10.—	5	30

Art. 17 enthält die in letzter Zeit auch in die Konzessionen für Spezialbahnen aufgenommene Bestimmung, daß sich die Gesellschaft dem allgemeinen Transportreglemente zu unterziehen hat und allfällig nothwendig befundene Aenderungen nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes einführen darf.

Der Art. 21 ist der übliche, mit der für kleinere Unternehmungen gebotenen Alternative, statt eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten, das Personal bei einer Anstalt zu versichern.

Die Rückkaufsbestimmungen sind diejenigen der Normalkonzession.

Indem wir Ihnen die Konzessionirung im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes beantragen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. April 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

- 1) nach Einsicht eines Gesuches der Herren Heiniger-Schnell in Burgdorf, Paul Blösch, Banquier in Biel, und Pümpin, Herzog & Comp., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, vom 18., eingelangt am 23. Oktober 1886,
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 12. April 1887,

beschließt:

Den Herren Heiniger-Schnell in Burgdorf, Paul Blösch, Banquier in Biel, und Pümpin, Herzog & Comp., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte unter den in den 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 24 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.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 7. 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.

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 Zahnradsystem mit 1 Meter Spurweite ausgeführt.

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, 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 begründeten 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, soweit die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle dahergehen 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 vom Bundesrathe festgestellt.

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

a. Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt	Fr. 8,
„ „ Thalfahrt	„ 4,
„ Hin- und Rückfahrt	„ 10 per Person.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben.

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

Für das 5 Kilogramm übersteigende übrige Gepäck der Reisenden können bis zum Gewicht von 10 Kilogramm 50 Rp., von jedem Kilogramm mehr 5 Rp. erhoben werden.

c. Für Güter bis auf 20 Kilogramm Gewicht dürfen 60 Rp., für je 10 weitere Kilogramm oder einen Bruchtheil derselben 30 Rappen erhoben werden.

Für den Verkehr von und nach den Zwischenstationen sollen die Taxen im Verhältniß der zu durchfahrenden Strecke gerechnet werden. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer.

Art. 16. Die im Art. 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. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie

Änderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen 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 sechs 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.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

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

Art. 21. Die Gesellschaft ist gehalten, für die Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die darüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 22. 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 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 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 Rückkaufsumme 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; — unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 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 Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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^e möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daherges Recht, wie es im Art. 22 defnirt 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 Bönigen auf die Schynige Platte. (Vom 12. April 1887).

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.04.1887
Date	
Data	
Seite	438-446
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 491

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.