

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines elektrischen Tramways in Interlaken.

(Vom 8. Juni 1903.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 20. November 1899 unterbreitete der Einwohnergemeinderat namens der Einwohnergemeinde Interlaken dem Bundesrate das Gesuch, es möchte der Einwohnergemeinde Interlaken zu ihren eigenen oder eventuell zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb eines elektrischen Tramways in Interlaken, nämlich:

1. vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof;
2. vom Hauptbahnhof nach der Wagneren und vom Zentralplatz zum Hotel National

erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, der Bau eines Straßenbahnnetzes, welches eine zweckmäßige Verbindung der beiden Bahnhöfe Interlakens herstelle und den während der Sommersaison in Interlaken weilenden Fremden den Besuch der umliegenden Aussichtspunkte und Waldpromenaden erleichtere, entspreche einem Bedürfnisse, welches sich immer mehr geltend mache. Der Gemeinderat habe daher beschlossen, zu Händen der Gemeinde ein Konzessionsgesuch für ein solches Straßenbahnnetz einzureichen. Hierbei gehe er von der Ansicht aus,

daß die Konzession für den Bau und Betrieb einer durch die Straßen der Ortschaft führenden Straßenbahn in erster Linie der Gemeinde selbst gehöre, damit dieselbe nach eigenem Ermessen über die Ausführung beschließen könne und damit alles vermieden werde, was die Anziehungskraft des Fremdenortes Interlaken schmälern könnte.

Nach dem technischen Berichte hat die Linie, welche von der Station Interlaken-Ost über den Höweg, die Höhestraße und Bahnhofstraße nach dem Rugenpark führt, eine Länge von Kilometer 2,280; dazu kommt noch die Strecke Zentralplatz-Hotel National mit zirka 0,4 km. Der Bau des Netzes erfolge in zwei Perioden; in der ersten Bauperiode solle die Linie Interlaken-Oststation-Hauptbahnhof und in der zweiten die Linien Hauptbahnhof-Rugenpark und Zentralplatz-Hotel National erstellt werden.

Das elektrische Tramway solle vermittelt Akkumulatoren betrieben werden. Dieses System eigne sich besonders gut für die Tramanlage in Interlaken, wo die Niveauunterschiede sehr gering seien. Im weitern bieten Akkumulatoren gegenüber der oberirdischen Kontaktleitung den Vorteil, daß die Schönheit der Straßen und Promenaden Interlakens nicht durch die bekannten Säulen und Drahtnetze beeinträchtigt werde. Die Spurweite der Linie zwischen den Innenseiten der Schienen betrage 1 Meter. Für die Schienen sei der Typus „Phönix“ (Rillenschienen) vorgesehen. Der Minimal-Radius betrage 20 Meter. Es seien Automotorwagen vorgesehen; wenn jedoch die Erfahrungen es als nützlich erscheinen lassen, so können denselben leichte Anhängerwagen angekuppelt werden. Die Automotorwagen werden von der allerbesten Konstruktionsart sein, mit Doppellachsen, 12 bis 14 Sitzplätzen und 14 bis 16 Stehplätzen; die Maximalbreite betrage 2 Meter. Die Remise, die Reparaturwerkstätte, die Bureaux und die Ladungsräumlichkeiten liegen nahe bei der Oststation.

Das Bedürfnis für eine Tramverbindung in Interlaken bestehe nur für die Zeit der Fremdensaison (1. Mai bis 15. Oktober). Außerhalb der Fremdensaison sei der Personenverkehr nur ein sehr schwacher, so daß sich der Winterbetrieb unter keinen Umständen lohnen würde. Es solle daher das projektierte Straßennetz auch nur während der Sommermonate betrieben werden.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

I. Für den Bau der Linie Hauptbahnhof-Ostbahnhof:

Land für die Gebäulichkeiten und Herstellung derselben	Fr.	15,000
Weichen, Überladungswagen, Graben, Dienstgeleise	„	8,000
Schienenweg 1700 Meter à Fr. 35 per Meter . .	„	59,500
Elektrische Einrichtungen	„	16,000
Schutzhäuschen	„	1,500
Akkumulatorenbatterie	„	30,000
Werkzeug, Ausrüstung	„	2,000
Rollmaterial, 5 Wagen und Reservematerial . .	„	85,000
Verschiedenes	„	23,000
	Fr.	<u>240,000</u>

II. Für den Bau der Linien Hauptbahnhof-Wagneren und Zentralplatz-Hotel National:

Vergrößerung der Remise und der Werkstätte .	Fr.	4,000
Schienenweg, 920 Meter, à Fr. 35 per Meter . .	„	32,200
Weichen	„	2,000
Akkumulatoren, inklusive Reserve	„	25,000
Rollmaterial, 4 Wagen und Reservematerial . .	„	69,000
Verschiedenes	„	12,800
	Fr.	<u>145,000</u>
Die Gesamtbaukosten betragen demnach	„	<u>385,000</u>

In ihrer Vernehmlassung vom 7. Mai 1902 befürwortete die Regierung des Kantons Bern das Konzessionsgesuch des Gemeinderates, indem sie zugleich das Pflichtenheft betreffend die Benutzung des öffentlichen Straßenbodens für das projektierte Tramway vorlegte.

Durch die Erteilung der Ermächtigung zur Straßenbenutzung für das Projekt des Gemeinderates ist das in der Vernehmlassung erwähnte, unterm 29. November 1901 eingereichte Konkurrenzprojekt des Initiativkomitees Schafflützel und Konsorten für eine Straßenbahn vom Westbahnhof Interlaken zum Hotel National hinfällig geworden.

Mittelst Eingabe vom 10. März 1903 stellte sodann der Gemeinderat bezüglich der Festsetzung der Taxen das Gesuch, es möchte ihm gestattet werden, für den ersten Kilometer 15 Rappen

und für jeden folgenden Kilometer der Bahnlänge 10 Rappen zu erheben. Darauf aufmerksam gemacht, daß diese Taxen die für Tramways üblichen erheblich übersteigen, versuchte der Gemeinderat die von ihm gewünschten Taxen in seiner Zuschrift vom 14. Mai 1903 mit dem Hinweis darauf zu rechtfertigen, daß nach seinem Dafürhalten das Zustandekommen des Tramways in Interlaken auf unabsehbare Zeit hinaus verunmöglicht würde, wenn demselben nur die für Straßenbahnen in großen Städten üblichen Personentaxen von 10 Rappen für den ersten und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer bewilligt würden. Eine vierprozentige Verzinsung des Anlagekapitals erfordere eine jährliche Betriebseinnahme von mindestens Fr. 25,000 per Kilometer. Selbst bei den erhöhten Taxansätzen werde es schwer fallen, dieses Resultat zu erreichen. In den Konzessionen der Straßenbahnen Schwyz-Seewen und Brunnen, und Meiringen-Aareschlucht seien 15 Rappen, in denjenigen von St. Moritz und St. Beatenberg-Interlaken (soweit es sich für diese letztere Bahn um die Adhäsionsstrecke handle) 20 Rappen per Personenkilometer angesetzt.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 26. Mai in Bern statt.

Im Art. 16 des vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurfes war eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge vorgesehen.

Die Konzessionsbewerber wiederholten ihr schriftlich gestelltes Gesuch, es möchte eine Taxe von 15 Rappen für den ersten und von 10 Rappen für jeden folgenden Kilometer zugestanden werden, indem sie erklärten, bei geringeren Taxen könne der Tram nicht existieren und im weitem bemerkten, sie würden sich in diesem Falle damit einverstanden erklären, Art. 19 in der Weise abzuändern, daß das konzessionsmäßige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen sei, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen vier (statt sechs) Prozent übersteigenden Reinertrag abwerfe.

Wir sind der Ansicht, daß unter dieser Bedingung eine Taxe von 15 Rappen per Kilometer, und zwar nicht nur für den ersten, sondern auch für jeden folgenden Kilometer zugestanden werden kann. Für Interlaken, das auf eine ziemlich kurze Saison angewiesen ist, ist diese Taxe wohl gerechtfertigt.

Die Art. 16 und 19 des nachfolgenden Beschlußentwurfes sind in diesem Sinne redigiert.

Im Art. 12 ist außer der Beförderung von Personen und deren Handgepäck mit Zustimmung des Bundesrates die Einführung eines weiteren Gepäckverkehrs vorgesehen, da auf dem Tramway eventuell auch eingeschriebenes Gepäck transportiert werden soll.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns der nachfolgende Beschlusentwurf keinen Anlaß.

Indem wir Ihnen denselben zur Annahme empfehlen, benützen wir gerne auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Juni 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession eines elektrischen Tramways in Interlaken.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Gemeinderates von Interlaken vom 20. November 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1903,

beschließt:

Dem Gemeinderat zu Händen der Einwohnergemeinde Interlaken, eventuell zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und den Betrieb eines elektrischen Tramways in Interlaken, nämlich

1. vom Hauptbahnhof bis zum Ostbahnhof;
2. vom Hauptbahnhof nach der Wagneren und vom Zentralplatz zum Hotel National,

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Falls eine Aktiengesellschaft konstituiert wird, so ist der Sitz in Interlaken.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses der Aktiengesellschaft 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, für die Linie Hauptbahnhof-Ostbahnhof, sowie eventuell die Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linie zu machen.

Art. 6. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Hauptbahnhof-Ostbahnhof zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. Sektion (Hauptbahnhof-Wagneren und Zentralplatz-Hotel National) sind vom Bundesrat festzusetzen.

Art. 6^{bis}. Die Nichteinhaltung der in Art. 5 und 6, bzw. durch Bundesratsbeschluß angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

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 eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des zwischen dem Regierungsrat des Kantons Bern und dem Gemeinderat von Interlaken unterm 25. Januar/7. Mai 1902 vereinbarten Pflichtenheftes, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 eidgenössischen Beamten, 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 Konzessionärin, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Konzessionärin nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er im Falle der Abtretung der Konzession an eine Aktiengesellschaft das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Konzessionärin übernimmt nur die Beförderung von Personen und deren Handgepäck. Mit Zustimmung des Bundesrates kann auch ein weiterer Gepäckverkehr eingeführt werden. Zur Beförderung von Gütern und von Vieh ist die Konzessionärin nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Konzessionärin im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Konzessionärin kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober beschränken. Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, im Falle des Bedürfnisses eine Ausdehnung der Betriebszeit zu verlangen.

Art. 15. Die Konzessionärin wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von höchstens 15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe zu zahlen.

Handgepäck ist frei, soweit es ohne Belästigung der Reisenden im Wagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz beansprucht wird, ist dafür die Personentaxe zu bezahlen.

Im Falle der Einführung eines weitem Gepäckverkehrs setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

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

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

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen vier 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 Konzessionärin 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 Konzessionärin ist verpflichtet, für Äuffnung genügender 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. 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 der Linie Hauptbahnhof-Ostbahnhof und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Konzessionärin 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 getan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalender-

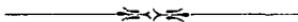
jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Konzessionärin notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und dem Ablauf der Konzession 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 welchen 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 im 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 Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

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



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines elektrischen Tramways in Interlaken. (Vom 8. Juni 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1903
Date	
Data	
Seite	329-339
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 585

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.