

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Aenderung der Konzession für den Bau und Betrieb
einer Brünigbahn auf dem Gebiete des Kantons Bern.

(Vom 16. Juli 1873.)

Tit. I

Die vom Großen Rathe des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 ertheilte, von den Rätchen am 11. Juli 1871 genehmigte Konzession für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn umschrieb in § 1 die erste Sektion des Unternehmens folgendermaßen:

„Vom östlichen Ende des Thunersees, anschließend an den Hafen und Landungsplatz der Dampfschiffe bis zum Landungsplatz und Hafen der Dampfschiffe am Ausfluß des Brienersees.“ Darunter war die Strecke von Neuhaus bis Zollbrücke verstanden. Bei nähern Studien über das Terrain ergab sich indeß, einmal, daß die Anlage eines auch für den Trajektbetrieb dienlichen Hafens in der Nähe sowohl von Neuhaus als von Zollbrücke unthunlich sei, sodann, daß die Bahn nicht bis zur Zollbrücke auf dem linken Aarufer fortgeführt werden könne. Das Trace wurde daher auf der einen Seite bis nach Därligen, dem natürlichen Hafen, verlängert; auf der andern Seite soll es von der Station Interlaken durch zweimaliges Ueberschreiten des Aareflusses der Zollbrücke entgegengeführt und bis Bönigen erstreckt werden. Dadurch erhält die erste Sektion

geradezu die doppelte Länge des ursprünglichen Projektes. Letzteres war zu 4,2 Kilometer gemessen, während Därligen-Bönigen 8,4 Kilometer umfaßt. Der Kostenvoranschlag für die in der Konzession beschriebene Linie belief sich auf Fr. 800,000. Die Berechnung für Därligen-Bönigen weist eine Gesamtausgabe von Fr. 1,698,374 nach; Länge und Kosten der alten und neuen Linie stehen also so ziemlich in gleichem Verhältniß von 1 : 2. Die Minimaltaxen, zu deren Erhebung die Gesellschaft ihrer Konzession zufolge ermächtigt wurde, sind im § 18 derselben für so lange als nur die erste Sektion erstellt ist, nicht nach Kilometern oder Stunden, sondern nur für die ganze Strecke festgestellt, mit dem Vorbehalte, daß für den Transport von einer Zwischenstation zur andern oder von einer Zwischenstation zur Endstation bei der Zollbrücke, oder umgekehrt, die Hälfte dieser Taxen bezogen werden soll. Die Gesellschaft richtet nun das Gesuch an die Bundesversammlung, ihr für die 8,4 Kilometer betragende und einmal mehr als die alte Linie kostende Strecke Därligen-Bönigen Maximaltaxen gestatten zu wollen, welche den früher bewilligten entsprechen würden. Sie wünscht Genehmigung nachstehenden Tarifes:

Personen.

| | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Wagen erster Klasse | Fr. 1. 60, jetzt Fr. -. 80, |
| " zweiter " | " -. 80, " " -. 40. |

Vieh.

| | |
|--|---------------------------------|
| Pferde, Esel und Maulthiere | Fr. 1. -, jetzt Fr. -. 90, |
| Großvieh aller Art, ausgenommen Kälber | " -. 60, " " -. 50, |
| Kleinvieh | " -. 30, " " -. 25. |

Waaren.

| | |
|---|---------------------------------|
| Eilgut per Zentner | Fr. -. 30, bisher Fr. -. 20, |
| Waaren mit gewöhnlicher Geschwindigkeit | " -. 15, " " -. 10. |

Für den Transport von der Station am Thunersee bis nach der Station Interlaken oder Zollbrücke und von der Station Bönigen nach Station Zollbrücke oder Interlaken würde die Hälfte, für den Transport von Interlaken bis Zollbrücke und umgekehrt der Viertel der oben erwähnten Taxen bezogen. Betreffend Reduktion, resp. Erhöhung der Taxen blieben die Bestimmungen der Konzession unverändert in Kraft.

Die neuen Ansätze machen bei den Personen das Doppelte der bisherigen aus; bei Waaren sind sie um 50% erhöht; beim Vieh ist die Steigerung nicht von Bedeutung. Kilometrisch gerechnet kommen zu stehen:

| | | | |
|---|------|------------|---------|
| Die Personentaxen in 1. Klasse auf 19 | Rp., | Normaltaxe | 10 Rp., |
| „ „ „ 2. „ „ 9 | „ | „ | 7 „ |
| Vieh erster Klasse . . . „ 12 | „ | „ | 16 „ |
| „ zweiter „ . . . „ 7 | „ | „ | 8 „ |
| „ dritter „ . . . „ 3,5 | „ | „ | 3 „ |
| Waaren in Eilgut per Zentner | „ 4 | „ | 1,6 „ |
| „ mit gewöhnlicher Ge- schwindigkeit . . . „ 1,8 | „ | „ | 0,8 „ |

Von der erhöhten Taxe werden voraus die Reisenden erster Klasse, die Touristen, betroffen. Zur Motivirung abnormer Taxsätze wurde und wird insbesondere angebracht, daß die Linie nicht weniger als acht Brüken und über $\frac{3}{4}$ Stunden Länge Stütz- und Futtermauern, sowie Steinböschungen aufzuweisen habe; daß in Folge dessen die Baukosten Fr. 172,200 per Kilometer betragen; daß der hauptsächlichste Verkehr auf wenige Sommermonate sich zusammendränge, weßwegen unverhältnißmäßig viel Betriebsmaterial zu beschaffen sei (für Fr. 50,000—60,000 per Kilometer, während Bahnen in Normalverhältnissen nur Fr. 20,000—30,000 berechnen). Endlich erklärt die Gesellschaft, daß von dem das Obligationenkapital für die verlängerte Linie vermittelnden Bankinstitut ausdrücklich die begehrte Tariferhöhung als Bedingung seines Eintretens gestellt worden sei.

Nachdem die Bundesversammlung am 11. Juli 1871 der Konzession für die Brünigbahn mit Inbegriff der Ausnahmestaxen ihre Genehmigung ertheilt hat, ist es unseres Dafürhaltens heute nicht mehr am Orte, über das Zureichende der Begründung derselben zu debattiren oder die Konzession im Sinne der Tarif-Reduktion zu ändern. Und nachdem die höchste der Taxen in richtigem Verhältniß zu längerer Anlage und Mehrkosten der Bahn sich befindet, der Regierungsrath des Kantons Bern seinerseits das Gesuch der Gesellschaft lebhaft befürwortet, können wir zu keinem andern Vorschlage gelangen als demjenigen, den nachstehenden Beschlußentwurf adoptiren zu wollen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzession des Kantons Bern, vom 28. Dezember 1870, für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Begehrens des Verwaltungsrathes der Böödelibahn-Gesellschaft, vom 16. Dezember 1872 und 7. März 1873;
- 2) einer dasselbe unterstützenden Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Bern, vom 20. März d. J.;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. Juli 1873,

beschließt:

Die §§ 1 und 3, sowie Litt. B von § 18 der Konzession des Kantons Bern, vom 28. Dezember 1870 (Amtliche Eisenbahnakten-sammlung, Bd. VII, S. 76) für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn werden bezüglich der ersten Sektion in nachstehender Weise abgeändert:

- a. Die erste Sektion der Brünigbahn beginnt bei Därligen und führt über Interlaken und Zollbrücke nach Bönigen.
- b. Für die zur Zeit noch nicht gebaute Streke Interlaken-Zollbrücke-Bönigen sind binnen einer Frist von drei Monaten, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, dem Bundesrathe die im Titel II (Art. 7 bis 19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen von Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873 angeführten technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen. Binnen weiterer sechs Monate, von der Genehmigung dieser Ausweise an gerechnet, soll die erste Sektion gänzlich vollendet und dem Betriebe übergeben werden.

- c. So lange nur die erste Sektion im Betriebe steht, ist die Gesellschaft befugt, auf Personenwagen erster und zweiter Klasse sich zu beschränken und für diesen Fall nachstehende Maximaltaxen zu erheben:

Personen.

| | | |
|---|----|---------|
| Wagen erster Klasse | 19 | Rappen, |
| " zweiter " | 9 | " |
| per Kilometer der Bahnlänge. | | |

Vieh.

| | | |
|---|----|---|
| Pferde, Esel und Maulthiere | 12 | " |
| Großvieh aller Art, Kälber ausgenommen | 7 | " |
| Kälber, Schweine, Hunde, Schafe, Ziegen | 3 | " |
| per Stück und per Kilometer. | | |

Waaren.

| | | |
|--|-----|---|
| Mit beschleunigter Geschwindigkeit | 3,5 | " |
| " gewöhnlicher " | 1,8 | " |
| per 50 Kilo und per Kilometer. | | |

Die hier bezeichneten Maximaltaxen sollen reduzirt werden, sobald die Bahn 8 % abwirft.

Wenn hingegen der Reinertrag des Unternehmens nicht 5 % erreicht, so ist die Gesellschaft befugt, vorstehende Taxen um 30 % zu erhöhen.



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn auf dem Gebiete des Kantons Bern. (Vom 16. Juli 1873.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1873 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 34 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 26.07.1873 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 130-134 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 007 763 |

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.