
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Verweigerung der Konzession einer Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen.

(Vom 19. April 1907.)

Tit.

I.

Herr Richard Zschokke, Ingenieur in Wengen, unterbreitete unterm 13. Februar 1904 im Auftrage des Kurvereins Wengen dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, Wengen entwickle sich immer mehr als Winterkurort. Man habe sich schon lange mit dem Gedanken getragen, Wengen eine bessere Verbindung für den Winter zu geben, da der bestehende Fussweg im Winter schwierig zu begehen sei. Es sei die Erstellung einer Fahrstrasse von Lauterbrunnen oder Zweilütschinen in Erwägung gezogen worden. Mit einer Strasse wäre aber der Gemeinde Wengen als Winterkurort nicht gedient. Es wäre für Wintergäste immerhin ein fragliches Vergnügen, bei stürmischem Winterwetter zu Fuss oder per Schlitten von Lauterbrunnen oder Zweilütschinen nach Wengen zu kommen. Das nächstliegende sei nun gewesen, die Wengernalpbahn für den Winterbetrieb zu interessieren. Die Direktion der Wengernalpbahn habe durch eine Kommission die

Zusammenstellung der im Monat Februar 1907 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien	Davon doppel-spurig	Total der beförderten						Total der zurückgelegten		Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen:	Von den Achs-kilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						Ursache der Verspätungen						Prozente		Anzahl der verspäteten Anschlüsse	Bezeichnung der Eisenbahnen			
			im Fahrplan vorgesehenen regelmässigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-	Achs-			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			Durch Verspätung der Anschlußanstalten	Auf der eigenen Lje					der gemäß Kolonnen 23 und 24 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im gleichen Monat des Vorjahres					
			Personen-züge	Güterzüge mit Personen-beförderung	reinen Güterzüge	Personen-züge	Güterzüge mit Personen-beförderung	reinen Güterzüge					Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung		infolge von Unfällen	infolge von atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Status und Fahrplans	Total					im gleichen Monat des Vorjahres		
																														Minuten	Minuten
1. Hauptbahnen.																															
Schweiz. Bundesbahnen:																															
Kreis I																													S. B. B. : Kreis I		
" II ¹⁾	2406	469	29 616	3601	10 753	132	—	1682	2 073 949	57 654 314	1 563 764	23 963	248	28	256	2	99	133	156	—	34	7	53	94					168	" II	
" III													265	18	70	16	20	57	154	25	—	4	98	127					118	" III	
" IV													228	16	51	8	20	25	149	3	7	14	63	87					119	" IV	
													121	22	148	7	26	41	84	13	1	5	25	44					71		
Totale und Durchschnittszahlen																															
													862	21	256	33	41	133	543	41	42	30	239	352	169				476	Totale	
Gotthardbahn	290	142	2 380	528	1 132	26	—	880	313 279	10 754 990	184 460	37 086	62	16	45	8	24	31	45	—	—	5	20	25	16	0,85	0,57	14		G. B.	
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	392	—	48	1	—	—	18 934	243 541	16 856	5 664	12	12	15	—	—	—	11	—	—	—	1	3	0,25	0,76	—			B. N.	
Jura Neuchâtelois	38	2	988	24	72	5	—	1	25 093	323 433	22 936	8 511	42	17	35	—	—	—	18	3	5	1	15	24	4	1,58	0,40	1		J. N.	
2. Nebenbahnen.																															
Thunerseebahn ²⁾	115	—	1 858	140	148	4	—	89	43 990	571 844	40 039	4 973	26	13	25	—	—	—	4	—	—	1	21	22	12	1,10	0,65	1		T. S. B.	
Seetalbahn ³⁾	55	—	812	56	96	1	—	5	28 428	263 057	25 956	4 783	7	16	32	—	—	—	4	1	—	1	1	3	1	0,28	0,11	9		S. T. B.	
Südostbahn	50	—	1 120	—	120	1	—	6	18 207	142 662	16 240	2 853	21	24	61	—	—	—	6	—	14	—	1	15	3	0,08	0,36	20		S. O. B.	
Töftalbahn ⁴⁾	46	—	624	24	96	1	—	9	20 826	221 794	18 944	4 822	24	13	27	3	41	67	10	—	4	1	12	17	1	2,00	—	7		T. T. B.	
Emmentalbahn	43	—	896	—	144	—	3	36	22 550	297 061	19 068	6 908	5	13	15	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—		E. B.	
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	448	—	144	2	—	40	21 314	186 170	17 640	4 541	2	26	30	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	2	B. T. B.	
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	40	—	448	224	48	—	—	20	13 528	162 612	13 104	4 065	1	12	12	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	0,14	—	—		L. H. W. B.	
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	400	48	—	—	—	—	14 336	105 388	14 336	3 194	19	14	40	—	—	—	14	—	1	1	3	5	2	0,89	0,44	10		F. M. I.	
Urikon-Bauma	26	—	336	—	—	—	—	4	7 666	38 950	7 616	1 498	7	20	34	—	—	—	1	—	4	—	2	6	7	0,59	2,50	7		Ue. B. B.	
Saignelégier-Glovelier	25	—	216	56	—	—	4	—	6 900	42 444	6 800	1 697	10	19	43	—	—	—	—	—	5	—	5	10	5	1,83	1,78	—		R. S. G.	
Sihltalbahn	19	—	464	48	48	—	—	50	8 186	70 204	8 088	3 695	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		Sihl T. B.	
Bulle-Romont	18	—	232	48	—	—	—	2	5 076	75 322	5 040	4 185	2	10	10	1	19	19	—	1	—	—	2	3	2	0,71	0,71	—		B. R.	
Val-de-Travers	14	—	980	52	191	4	—	78	7 809	82 859	6 578	5 919	25	17	40	12	22	35	20	—	3	—	14	17	16	1,35	1,42	7		R. V. T.	
Pont-Brassus	14	—	153	19	—	—	—	—	2 236	16 816	2 236	1 201	6	162	515	—	—	—	1	—	5	—	—	5	9	—	2,28	2		P. B.	
Sensetalbahn	12	—	252	56	52	—	—	—	3 464	20 206	3 360	1 684	4	13	16	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	1,29	—	2		Sense T. B.	
Pruntrut-Bonfol	11	—	280	—	—	—	—	—	3 080	21 802	3 080	1 982	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		R. P. B.	
Vevey-Chexbres	8	—	364	84	—	—	—	—	3 584	25 774	3 584	3 222	4	13	14	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—		V. Ch.	
Nyon-Crassier	6	—	392	—	—	—	—	—	2 352	15 902	2 352	2 650	1	13	13	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		N. C.
Totale und Durchschnittszahlen																															
	3353	613	43 651	5008	13 092	177	7	2902	2 664 787	71 337 145	2 002 077	21 276	1142	23	515	57	29	133	687	46	85	40	341	512	—	0,78	—	559			
Im Monat Februar 1906																															
	3328	577	40 527	5715	11 348	133	9	2672	2 472 805	66 227 717	1 868 260	19 900	445	16	62	45	20	38	240	18	16	216	250	—	0,60	—	203				

¹⁾ Inkl. Basler Verbindungsbahn.²⁾ „ Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn.³⁾ „ Beinwil-Münster.⁴⁾ „ Wald-Rüti.

Frage untersuchen lassen, ob die Erwerbung einer Konzession für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen und deren Erstellung im Interesse der Wengernalpbahn liege. Die Kommission sei zum Schlusse gekommen, dies sei nicht der Fall, habe aber zugegeben, dass eine Drahtseilbahn für den Lokalverkehr sehr günstig wäre. Sie habe die Anlage eines Doppelgleises oder die Erstellung einer Neuanlage mit 18% (statt 25%) Steigung als im Interesse der Wengernalpbahn liegend empfohlen. Diese zwei Verbesserungen würden sich aber für den Winterbetrieb nicht ohne weiteres eignen, es müssten noch Schutzbauten angebracht werden. Das Gutachten datiere vom 20. Mai 1902; es sei aber bis jetzt weder das eine noch das andere Projekt ausgeführt worden, trotzdem der Verkehr stetig wachse, wie folgende Zahlen beweisen:

Verkehr der Wengernalpbahn pro 1902	91,278 Personen,
„ „ „ „ 1903	108,115 „

Auch der Regierungsrat des Kantons Bern habe die Einführung des Winterbetriebes für nötig erachtet.

Die Wengernalpbahn fand es jedoch nicht in ihrem Interesse liegend, den Winterbetrieb einzurichten. Der Personenverkehr sei letztes Jahr am 31. Oktober, der Güterverkehr Mitte November eingestellt worden.

Es habe deshalb der Kurverein Wengen beschlossen, selbst die Initiative zu ergreifen, um der Gemeinde Wengen zu einer Drahtseilbahn und zum langersehnten Winterbetriebe zu verhelfen.

Die Konzessionsbewerber erklären, dass durch die Erstellung einer Drahtseilbahn zwischen Lauterbrunnen und Wengen durchaus kein Konkurrenzunternehmen gegenüber der Wengernalpbahn geschaffen würde; es wäre dies auch gar nicht möglich. Im Gegenteil, sie hoffen, von der Wengernalpbahn darin unterstützt zu werden, da durch die Drahtseilbahn die ohnedies viel zu stark belastete Strecke Lauterbrunnen-Wengen wesentlich entlastet würde.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben:

Die ziemlich steile, gleichmässige Böschung von der Lutschine bis zum Dorfe Wengen ist für die Anlage einer Drahtseilbahn sehr günstig. Es wird deshalb eine elektrisch betriebene Drahtseilbahn in Aussicht genommen. Die Bahn beginnt auf dem linken Ufer der Lutschine, zwischen der Lutschine und dem Bahnhofe der Wengernalpbahn und der Berner Oberland-Bahnen in Lauter-

brunnen. Eine Unterführung, wie sie bei vielen grossen Bahnhofsanlagen (Olten-Bern) bestehen, unter den Geleisen der Berner Oberland-Bahnen und Wengernalpbahn durch, verbindet den Bahnhof Lauterbrunnen mit der Station der Drahtseilbahn. Man wird dieselbe möglichst nahe an den Bahnhof Lauterbrunnen zu placieren suchen, was eventuell durch Anbringen eines Elektromotors auf den Wagen der Seilbahn ermöglicht werden könnte. Es wird die Lösung dieser Aufgabe der Zweck eines speziellen Studiums sein. Auf einer zirka 14 m. langen eisernen Brücke setzt man über die Lutschine mit einer Anfangssteigung von 33% auf zirka 196 m. Die Schlusssteigung beträgt 44% auf 764 m.; eine parabolische Ausrundungskurve von zirka 240 m. Länge vermittelt die zwei Steigungen. Die Bahn zieht sich in nordöstlicher Richtung an der Berglehne aufwärts und endigt mit einer schwachen Kurve westlich des Bahnhofes der Wengernalpbahn in Wengen; die Totallänge in horizontaler Richtung beträgt 1180 m., die auf diese Länge überwundene Höhendifferenz 481 m. Bei km. 0,3 kreuzt sie die Wengernalpbahn unter einem Viadukt. Der Unterbau besteht aus einem durchgehenden Mauerkörper von 1,50 m. Kronenbreite. Die Bahn ist meterspurig und eingleisig, mit Ausnahme der automatischen Ausweichung. Die Bahn soll für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingerichtet werden. Es sind vorläufig zwei Personenwagen à 60 Plätze mit aufklappbaren Sitzplätzen vorgesehen.

Es wird eine Geschwindigkeit von 2 m. pro Sekunde angenommen, d. h. es würde die 1180 m. lange Strecke in 10 Minuten zurückgelegt werden. Rechnet man also als Fahrzeit 10 Minuten und zum Ein- und Aussteigen weitere 10 Minuten, so könnte alle 20 Minuten ein Zug abfahren, d. h. drei Züge pro Stunde in jeder Richtung; es könnten also bei 14stündigem Betriebe täglich 2900 Personen in einer Richtung befördert werden.

Zum Betriebe der Bahn sind 65 HP erforderlich.

Kapitalbeschaffung und Gründungskosten . . .	Fr. 30,000
Landankauf, Expropriation	„ 40,000
Unterbau	„ 370,000
Oberbau	„ 35,000
Hochbauten, Signale	„ 30,000
Mechanische Einrichtungen	„ 32,000
Rollmaterial, Seil	„ 38,000
Mobiliar und Gerätschaften	„ 5,000
Unvorhergesehenes	„ 20,000

Fr. 600,000

II.

Mittelst Eingabe vom 19. April 1904 erhob der Verwaltungsrat der Wengernalpbahn-Gesellschaft Einsprache gegen das Projekt der Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen, mit dem Ersuchen, es möchte das betreffende Konzessionsbegehren ablehnend beschieden werden. Zur Begründung führte er folgendes an: Es unterliege keinem Zweifel, dass die Erstellung einer Seilbahn nicht nur nicht im Interesse der Wengernalpbahn liege, sondern sie direkt schädige. Die Seilbahn werde für die Wengernalpbahn unter allen Umständen ein Konkurrenzunternehmen bilden. Die Konzessionsbewerber rechnen, dass zirka ein Drittel der Reisenden die Seilbahn benützen werde. Die von den Konzessionsbewerbern ausgesproche Erwartung, von der Wengernalpbahn unterstützt zu werden, da durch die Drahtseilbahn die Strecke Lauterbrunnen-Wengen entlastet würde, sei eine illusorische. Die Wengernalpbahn bedürfe einer solchen Entlastung nicht. Kürzlich sei eine Lokomotive nach einem neuen, stärkern Typus, welche auf 25 % Steigung zwei Wagen zu befördern vermöge, bestellt worden. Diese Lokomotive werde ausschliesslich auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen verwendet werden, es werde damit die Leistungsfähigkeit der Bahn speziell in bezug auf diese Strecke ganz bedeutend erhöht.

Die Erstellung einer Seilbahn würde die Durchführung der im Gutachten Fellmann, Bertschinger und Jaques erörterten Vorschläge zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Lauterbrunnen-Wengen (Traceumbau im Sinne einer Reduktion der Maximalsteigung von 25 % auf 18 % oder Erstellung einer zweiten Spur) wohl für alle Zeiten verunmöglichen; denn nach Erstellung einer Seilbahn könnte von einer eigentlichen Rendite der für jene Bauten aufzuwendenden Summen kaum mehr die Rede sein.

III.

Der Regierungsrat des Kantons Bern äusserte sich über das Konzessionsgesuch und die Einsprache der Wengernalpbahn unterm 9. November 1904 folgendermassen: Der Gemeinderat von Lauterbrunnen habe schon wiederholt das Gesuch gestellt, es möchte die Wengernalpbahn verhalten werden, den Winterbetrieb einzuführen, und dabei geltend gemacht, dass das als Kurort bedeutende und speziell als Winterkurort so vorzüglich geeignete Wengen mit seinen 2000 Fremdenbetten im Winter nicht einfach vom Verkehr mit dem Tal abgeschnitten werden dürfe, und dass

die in vielen Hotels dieser Ortschaft steckenden grossen Kapitalien im Winter nicht brach liegen sollten. Der Winterbetrieb müsse nach Massgabe von Art. 13 der Konzession der Wengernalpbahn vom 27. Juni 1890 dringend gefordert werden.

Da die Wengernalpbahn dieses Begehren abgelehnt habe, so werde die Drahtseilbahn sehr gut geeignet sein, die für die Ortschaft Wengen im Winter bestehenden Übelstände zu beseitigen. Für Publikum und Bahneigentümer dürften gewisse Vorteile daraus erwachsen, dass die Wengernalpbahn auch Eigentümerin der Drahtseilbahn würde. Der Regierungsrat empfehle daher die Erteilung der Konzession an die Wengernalpbahn, falls sich diese Gesellschaft zum sofortigen Bau der Drahtseilbahn verpflichte. Andernfalls empfehle er das vorliegende Konzessionsgesuch zur Entsprechung.

IV.

Die vom Departement inzwischen gemachten Erhebungen ergaben, dass die Einführung des Winterbetriebes auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen mit Rücksicht auf den sich immer mehrenden Zufluss von Reisenden, die sich dem Wintersport hingeben, sich als ein wirkliches Bedürfnis erweist. Das Eisenbahndepartement lud daher die Vertreter der Wengernalpbahn, des Kurvereins Wengen, der Regierung des Kantons Bern und des Gemeinderates Lauterbrunnen auf den 25. Februar 1905 zu einer Konferenz ein, zur Besprechung der Einführung des Winterbetriebes auf der genannten Strecke. Hierbei wurde auf Antrag des Eisenbahndepartements beschlossen, das Konzessionsgesuch für die Drahtseilbahn einstweilen zurückzulegen und der Wengernalpbahn zum Studium der technischen und finanziellen Fragen eine Frist bis Ende Juni 1905 zu gewähren, in der Meinung, dass das Konzessionsgesuch für die Drahtseilbahn in Behandlung genommen würde, wenn die Wengernalpbahn wider Erwarten eine ablehnende Antwort erteilen sollte.

Nachdem die Wengernalpbahn zur Abgabe ihrer Erklärung vom Eisenbahndepartement Fristverlängerung erhalten hatte, teilte der Verwaltungsrat unterm 25. August 1905 mit, dass er geneigt sei, den Winterbetrieb einzuführen, wenn folgende Leistungen seitens der Interessenten angeboten werden:

- a. Rückvergütung von $\frac{2}{3}$ des durch den Winterbetrieb in den 5 Monaten November-März entstehenden Betriebsdefizites;

- b. Rückvergütung von 50 % der Kosten der für Einrichtung des Winterbetriebs auf der jetzigen Linie erforderlichen Um- und Schutzbauten, in der Meinung, dass es der Wengernalpbahn freigestellt bleiben soll, betreffende Beitragssumme gutfindendenfalls zu verwenden als Beitrag an eine zweite Spur oder an eine neue Linie Lauterbrunnen-Wengen, welche den Winterbetrieb ermöglicht;
- c. Befreiung von der Gemeindesteuer Lauterbrunnen. Sofern die Gemeinde Lauterbrunnen auch den Staat veranlassen kann, der Wengernalpbahn Steuerfreiheit zuzugestehen, würden die sub a und b erwähnten Leistungen der Interessenten entsprechend reduziert.

Obleich in der Folgezeit der Gemeinderat Lauterbrunnen und der Kurverein Wengen jegliche Beitragsleistung an die Einführung des Winterbetriebes verweigerten, so sprach sich dennoch die Generalversammlung der Aktionäre der Wengernalpbahn in ihrer Sitzung vom 15. März 1906 für die Einführung des Winterbetriebes aus, indem sie folgende Beschlüsse fasste:

1. Die Übernahme der Seilbahnkonzession, beziehungsweise Ausführung der Seilbahn Lauterbrunnen-Wengen durch die Wengernalpbahn wird abgelehnt.

2. Die Wengernalpbahn verpflichtet sich zur Einführung des Winterbetriebes zwischen Lauterbrunnen und Wengen unter der Voraussetzung, dass keine Konzession für eine Konkurrenzlinie Lauterbrunnen-Wengen erteilt wird.

3. Behufs Durchführung des Winterbetriebes und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn im Sommer soll von zirka km. 0,7 bis Station Wengen eine für den Winterbetrieb geeignete neue Linie mit 18 % Maximalsteigung erstellt werden, mit einer Ausweichstelle annähernd in der Mitte zwischen Lauterbrunnen und Wengen. Das Längenprofil der neuen Linie ist so zu gestalten, dass es die spätere Anlage von zwei weiteren Ausweichstellen ungefähr beim ersten und dritten Viertel der Strecke Lauterbrunnen-Wengen ohne Änderung des Längenprofils ermöglicht.

4. Die neue Linie von km. 0,7 bis Wengen soll von Anfang an so erstellt werden, dass sie leicht und ohne dass die Anschaffung von neuem Oberbaumaterial nötig wird, auf 1,0 m.-Spur umgebaut werden kann.

5. Vom Abbruch der bestehenden Linie, beziehungsweise Wiederverwendung ihres Oberbaues für die neue Linie soll Umgang genommen werden.

6. Die Bauarbeiten sollen derart in Angriff genommen und fortgeführt werden, dass die neue Linie, wenn möglich, für die Wintersaison 1907/1908 dem Betriebe übergeben werden kann.

7. Da eine rationelle Einführung der neuen Linie in den Bahnhof Wengen das Zurücksetzen des jetzigen Aufnahmsgebäudes bedingt, dessen Dimensionen dem stark gewachsenen Verkehr ohnehin nicht mehr genügen, soll gleichzeitig mit dem Bau der neuen Linie ein neues geräumiges Aufnahmsgebäude in Wengen erstellt werden.

8. Zur Durchführung der projektierten Neubauten wird dem Verwaltungsrat der erforderliche Kredit von zirka Fr. 850,000 zur Verfügung gestellt.

9. Entsprechend der zirka 1000 m. betragenden Mehrlänge der neuen Linie Lauterbrunnen-Wengen mit 18 % Maximalsteigung gegenüber der Länge des bisherigen Tracés werden die Taxen für alle in Betracht fallenden Relationen um 1 Taxkilometer erhöht.

V.

Der unter Ziffer 9 erwähnte Beschluss hatte zur Folge, dass der Kurverein Wengen unterm 30. März 1906 erklärte, bei der beabsichtigten Taxerhöhung auf sein Konzessionsgesuch der Drahtseilbahn nicht verzichten zu können. Ferner stellte der Gemeinderat Lauterbrunnen das Begehren, es möchte die Bewilligung zum Umbau und Verlegung der Linie Lauterbrunnen-Wengen nur unter der Bedingung erteilt werden, dass der elektrische Betrieb eingeführt werde. Die Einführung des elektrischen Betriebes wird gegenwärtig von der Wengernalpbahn studiert. Für eine der verschiedenen Varianten der vorliegenden Projekte für die Elektrifizierung beziffert sich der Voranschlag auf über Fr. 1,900,000.

Weitere Versuche, eine gütige Verständigung betreffend den Rückzug des Drahtseilbahnkonzessionsgesuches zu erzielen, blieben erfolglos, und das Eisenbahndepartement forderte den Kurverein Wengen auf, seine Ausführungen zur Begründung seines Standpunktes bezüglich des Aufrechterhalten seines Konzessionsgesuches für eine Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen mitzuteilen.

Mittelst Eingabe vom 21. Oktober 1906 führte der Kurverein Wengen aus, eine Erhöhung der Taxen auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen für den Personen- sowie für den Güterverkehr wäre für die Ortschaft Wengen eine schwere Schädigung. Den Einheimischen würde die Benützung der Bahn fast verunmöglicht, und auch für die Fremden wäre diese Taxerhöhung sehr fühlbar, so dass es mehr als wahrscheinlich sei, dass viele Leute nicht mehr Wengen als längern Aufenthaltsort wählen würden, weil ihnen die Fahrpreise für die Fahrten von Wengen nach Lauterbrunnen und umgekehrt zu teuer zu stehen kommen würden. Was aber speziell für die Einheimischen fast noch drückender würde als die erhöhten Personentaxen, wären die erhöhten Taxen für den Güterverkehr. Jetzt schon verteuern die hohen Frachten die Lebensmittel und überhaupt alles, was von auswärts bezogen werden muss, so sehr, dass Wengen nur mit Mühe die Konkurrenz anderer Orte ertragen kann, ohne die Preise zu erhöhen, was wiederum schädlich wäre. Sollte wirklich noch eine Frachterhöhung eintreten, so müssten dann die Preise in Wengen steigen, was aber selbstverständlich sehr nachteilig auf die Frequenz in Wengen und, nebenbei bemerkt, auch auf die der Bahn wirken würde.

Die Erhöhung der Fahrtaxen zwischen Lauterbrunnen-Wengen sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr im Falle der Einführung des Winterbetriebes auf dieser Bahnstrecke und der angeblich dadurch notwendig werdenden Verlängerung der Bahnlinie würde eine solche Schädigung der Ortschaft Wengen bilden, dass der Kurverein Wengen im Interesse der Zukunft Wengens sein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn unter allen Umständen aufrecht erhalten müsse, solange er nicht von der Wengernalpbahn die ausdrückliche Zusicherung habe, dass bei Einführung des Winterbetriebes auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen keine Taxerhöhung eintreten werde, weder für Personen noch für die Güter.

Ein weiterer Grund, der den Kurverein Wengen veranlasst diese Stellung einzunehmen, sei folgender:

Der Kurverein Wengen habe in Erfahrung gebracht, dass die Wengernalpbahngesellschaft auf dem Plateau des Wengwaldes bedeutende Stücke Land erworben hat, die nicht etwa zum Zwecke des Bahnbaues notwendig würden, sondern die zweifellos nur als Bauplätze dienlich sein könnten, da sie etwas abseits vom eigentlichen Bahntracé liegen. Es müsse infolgedessen

zweifelloos angenommen werden, dass die Bahngesellschaft beabsichtige, wenn ihr erst die Konzession für die Verlegung der Bahn im projektierten Sinne erteilt sei, auf den von ihr erworbenen Terrains entweder selbst Hotelbauten zu errichten oder diese Terrains zu solchen Zwecken weiter zu veräussern, und dann eine Station beim Wengwald einzurichten. Die Einrichtung einer Station in Wengwald, und die Erstellung von Hotels daselbst würden nun den Ruin einer ganzen Reihe von Hotels in Wengen bedeuten, welche die vermehrte Konkurrenz nicht aushalten könnten, und auch diejenigen Hotels, die nicht gerade zugrunde gerichtet würden, hätten durch die neue Konkurrenz schwer zu leiden. Die Station Wengwald hätte nämlich, trotzdem sie nicht viel tiefer liege als Wengen selbst und sie ungefähr die gleiche Aussicht habe, den grossen Vorteil der viel niedrigeren Fahrtaxen und Frachten, so dass einerseits die Fremden wegen der niedrigen Taxen eher dorthin gehen würden, anderseits die Geschäftsleute und Hoteliers alles billiger geben könnten, als diejenigen in Wengen, wegen der niedrigeren Frachten, dadurch würde für Wengen eine fast nicht aushaltbare Konkurrenz entstehen. Diese Neugründung Wengwald wäre aber faktisch auch nichts anderes als ein Konkurrenzunternehmen der Bahngesellschaft gegen Wengen, indem ja dieser Ort den Fremden nichts neues und nichts anderes als Wengen bieten könnte und durchaus keinem Bedürfnisse entgegenkomme, indem die zurzeit in Wengen bestehenden Hotels und Pensionen durchaus genügen, um die Fremden, die sich infolge der Eröffnung der Station Wengwald nicht um einen vermehren würden, aufzunehmen. Auch die Gemeinde Lauterbrunnen, auf deren Boden sowohl Wengen als Wengwald liegen, sähe es lieber, wenn nur eine Ortschaft in ihrem Gebiete sich in richtiger Weise entwickle und gedeihe, als wenn noch eine Neugründung entstehe, und infolgedessen sowohl die ältere als die neue Ortschaft nicht richtig bestehen könnten. Für Wengen seien diese Fragen von solch eminenter Bedeutung, dass der Kurverein sein Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau einer Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen in allen Teilen aufrecht halten müsse.

Ein Rückzug des Konzessionsgesuches wäre nur denkbar:

1. wenn die Wengernalpbahn sich ausdrücklich verpflichten würde, keine Taxerhöhung, weder für Personen noch für Güter für die Strecke Lauterbrunnen-Wengen eintreten zu lassen, trotz Verlegung und Verlängerung der Bahnstrecke und

2. wenn die Wengernalpbahngesellschaft sich verpflichten würde, keine Zwischenstation zwischen Lauterbrunnen und Wengen einzurichten.

3. eventuell, wenn die Wengernalpbahngesellschaft selbst wieder ihr Projekt einer Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen ohne Taxerhöhung aufnehmen würde.

Dagegen würde der Kurverein nichts einwenden, wenn es mit der Einführung des Winterbetriebes noch 1—2 Jahre ginge, um im übrigen der Wengernalpbahn Gelegenheit zu geben, die Frage gründlich zu untersuchen, was besser sei, Tracéverlegung ohne Taxerhöhung und ohne Bau einer Zwischenstation, oder Drahtseilbahn.

VI.

Der Verwaltungsrat der Wengernalpbahn erklärte jedoch mit Schreiben vom 3. Dezember 1906, dass er auf diese Bedingungen nicht eintreten könne. Das neue Projekt Lauterbrunnen-Wengen mit 18 % Maximalsteigung erfordere eine Ausgabe von ca. Fr. 850,000, und da die Interessenten rundweg jeden Beitrag an die Winterbetriebsdefizite ablehnen, so könne die Wengernalpbahn auf Mehreinnahmen, welche einen Teil ihrer Ausgaben (Verzinsung des Baukapitals, Winterbetriebsdefizit) kompensieren, und welche durch Art. 15 der Konzession vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 52) garantiert seien, nicht Verzicht leisten. Übrigens habe er, um dem Lokalpersonenverkehr Lauterbrunnen-Wengen entgegenzukommen, die Ausgabe von auf den Namen lautenden Abonnementen zu ermässigten Taxen in Aussicht genommen, und zwar nicht nur für die einheimische Bevölkerung, sondern auch für die Fremden. Da in den nächsten Jahren keine nennenswerte Bautätigkeit in Wengen zu gewärtigen sei, so werde die Taxerhöhung für Güter hauptsächlich nur Lebensmittel und Brennmaterial treffen. Nun betrage die Erhöhung 20 Cts. per 100 kg., ein Betrag, der für das Brennmaterial nur ganz wenig, und für die Lebensmittel überhaupt gar nicht in Betracht falle.

Die Wengernalpbahn müsse sich die Möglichkeit wahren, bei dem neuen Projekt Lauterbrunnen-Wengen mit 18 % Maximalsteigung 3 Ausweichstellen sukzessive, sobald es der Verkehr erfordere, zu erstellen. Ob mit der Zeit die dritte Ausweichstelle als Haltstelle ausgebaut werden solle, hange von den Verhältnissen ab. Entwickle sich Wengen noch mehr als bisanhin, so sei es durchaus nicht ausgeschlossen, dass eine Haltstelle unterhalb Wengwald als ein Bedürfnis empfunden und dass deren Erstellung

von einem Teil von Wengen selbst geradezu verlangt werde. Die Wengernalpbahn, die wisse, was die Anlage und der Betrieb einer Station koste, werde sich hüten, eine solche anzulegen, so lange nicht ein wirkliches Bedürfnis vorhanden sei.

Auf die Selbsterstellung einer Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen müsse die Wengernalpbahn verzichten, da das wiederholte Studium dieses Projektes ergeben habe, dass eine Seilbahn, auch in den Händen der Wengernalpbahn, nicht im allgemeinen Interesse liege.

Der Verwaltungsrat erachte es übrigens zur Abklärung der Sachlage richtiger, dass das Seilbahnkonzessionsgesuch nicht zurückgezogen würde; denn selbst für den kaum denkbaren Fall, dass er sich mit dem Kurverein Wengen verständigen könnte und dieser sein Konzessionsgesuch zurückziehen würde, so wäre es immer noch möglich, dass nach einigen Jahren, nachdem die Wengernalpbahn eine grosse Summe für Erstellung der Linie mit 18 % Maximalgefälle ausgegeben und den Winterbetrieb aufgenommen hätte, Dritte neuerdings wieder ein Konzessionsgesuch einreichen würden. Darum sei wohl richtiger, dass jetzt ein bezüglicher Entscheid gefällt werde, weil vorausgesehen werden dürfe, es werden die eidgenössischen Behörden auf ein Seilbahnkonzessionsgesuch auch später nicht mehr eintreten, wenn sie jetzt die Konzession nicht erteilen würden.

VII.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem der Kurverein seine Eingabe vom 21. Oktober 1906 durch Herrn Fürsprecher Hr. Franz Gerster am 4. Dezember 1906 hatte zustellen lassen, kam auf seine frühere Vernehmlassung vom 9. November 1904 zurück und teilte unterm 31. Dezember 1906 mit, dass er einem richtigen Umbau der Wengernalpbahn behufs Einführung des Winterbetriebes den Vorzug vor einer Drahtseilbahn gebe, insofern alsdann die Taxen der geringern Steigung der umgebauten Linie entsprechend ermässigt würden.

Mittelst Eingabe vom 26. Januar 1907 erklärte der Kurverein Wengen, dass er im Interesse einer gütlichen Verständigung gegen die beabsichtigte Taxerhöhung keine Einwendung mehr erhebe und dass er sich bezüglich der Frage der Erstellung einer Zwischenstation im sog. Wengwald zufrieden gebe, wenn die Wengernalpbahn die bestimmte Erklärung abgeben würde, dass sie von der Erstellung der genannten Zwischenstation für so lange

absehen wolle, bis die Gemeinde Lauterbrunnen eine solche verlange, oder auf Anfrage hin entschieden habe, dass die Erstellung einer solchen einem wirklichen Bedürfnis entspreche.

Der Verwaltungsrat der Wengernalpbahn wollte sich jedoch auf eine gütliche Verständigung nicht einlassen, indem er seine Stellungnahme wie folgt begründete:

Die Wengernalpbahn verpflichtete sich zum Bau einer neuen Linie Lauterbrunnen-Wengen mit 18 % Maximalsteigung und zur Einführung des Winterbetriebes auf dieser Strecke unter der Bedingung, dass keine Konzession für eine Konkurrenzlinie Lauterbrunnen-Wengen erteilt werde und dass die Taxen für alle in Betracht fallenden Relationen um einen Taxkilometer erhöht werden. Die Wengernalpbahn müsse es ablehnen, weitere Zugeständnisse zu machen, oder Verpflichtungen gegenüber dem Kurverein oder der Gemeinde Lauterbrunnen einzugehen. Dank der allgemeinen wirtschaftlichen Prosperität habe sich die Wengernalpbahn allerdings in den letzten Jahren in erfreulicher Weise entwickelt. Sodann werde wahrscheinlich die Generalversammlung die Elektrifizierung der Wengernalpbahn beschliessen, wofür ein Kostenaufwand von ca. 1½ Millionen Franken erforderlich sei, welcher Betrag nach den aufgestellten Berechnungen kein Äquivalent durch entsprechende Betriebsersparnisse finde. Unter solchen Umständen erscheine es, nachdem Tracé-Umbau und Elektrifizierung ca. 2½ Millionen Franken erfordere, und der Winterbetrieb Lauterbrunnen-Wengen ein jährliches Defizit von ca. Fr. 68,000 bedinge, für die Wengernalpbahn geradezu als eine Pflicht der Selbsterhaltung, dass sie unter keinen Umständen auf die Mehreinnahme infolge Taxerhöhung verzichte, obschon erstere im Verhältnis zu den bevorstehenden Mehrausgaben klein sei.

Als sonderbare Zumutung erscheine das Begehren des Kurvereins Wengen, es dürfe keine Zwischenstation zwischen Lauterbrunnen und Wengen erstellt werden, bis die Gemeinde Lauterbrunnen es verlange. Abgesehen vom Aufsichtsrecht der eidgenössischen Behörden stehe es jeder Bahn frei, Stationen an ihrer Linie zu erstellen, wann und wo sie es für gut finde, sofern sie die Anlage und Betriebskosten selbst bezahle. Anders verhalte sich die Sache, wenn die Gemeinden zu bezüglichen Beiträgen verhalten werden, was im vorliegenden Falle völlig ausgeschlossen erscheine.

Daraufhin erklärte der Kurverein Wengen, dass er sein Konzessionsgesuch für die Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Wengen in allen Teilen aufrecht halte.

VIII.

Bei dieser Sachlage ist in erster Linie die prinzipielle Frage zu entscheiden, ob neben der bestehenden Wengernalpbahn noch eine Drahtseilbahn konzessioniert werden solle oder nicht. Wir verneinen diese Frage. Die Konzessionierung der Drahtseilbahn würde sich nur dann rechtfertigen, wenn die Wengernalpbahn sich geweigert hätte, den Winterbetrieb einzuführen. Nachdem aber die Wengernalpbahn den Winterbetrieb einzuführen beschlossen hat, und zu diesem Zwecke auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen ein neues Tracé mit 18 % Maximalsteigung erstellen wird, kann dieselbe auf Jahrzehnte hinaus allen Forderungen des Verkehrs in vollstem Masse gerecht werden. Die Erstellung einer Drahtseilbahn erscheint daher vollständig überflüssig.

Was nun die Erhöhung der Taxen anbelangt, so ist nichts dagegen einzuwenden, dass nach Erstellung der neuen Linie Lauterbrunnen-Wengen die Erhöhung der Taxen nach Massgabe der effektiven Verlängerung der Linie auf denjenigen Relationen, die von der Verlängerung betroffen werden, vorgenommen werde, weil gemäss Art. 15 der Konzession vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 52) die Taxen nicht für die Strecke Lauterbrunnen-Wengen als solche, sondern vielmehr kilometrisch berechnet werden. Diese schon durch die Konzession und die Natur der Sache eintretende Taxerhöhung kann um so weniger Anlass zu einer Kritik geben, weil weder die Gemeinde Lauterbrunnen noch der Kurverein Wengen irgendwelche Subvention für den Winterbetrieb, welcher der Wengernalpbahn sehr erhebliche Opfer verursachen wird, in Aussicht gestellt haben.

Allerdings dürfen die erhöhten Taxen nur dann zur Anwendung kommen, wenn die alte Linie nicht mehr, oder nur noch für Leertransporte verwendet wird, da es nicht angehen würde, verschiedene Taxen zu erheben, je nachdem auf der alten oder neuen Linie gefahren wird.

Wir kommen daher zu dem Schlusse, es sei das Konzessionsgesuch für die Drahtseilbahn abzulehnen, wobei die Wengernalpbahn mit Rücksicht auf das immer mehr zu Tage tretende Bedürfnis einer Verbindung Lauterbrunnen-Wengen im Winter verhalten werden soll, den Winterbetrieb mit möglichster Beschleunigung einzuführen. Der nachstehende Beschlussentwurf ist in diesem Sinne abgefasst.

Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. April 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Verweigerung der Konzession einer Drahtseilbahn
von Lauterbrunnen nach Wengen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben des Kurvereins Wengen, vom 13. Februar 1904, 21. Oktober 1906 und 26. Januar 1907;
2. dreier Eingaben des Verwaltungsrates der Wengernalpbahn vom 19. April 1904, 3. Dezember 1906 und 22. Februar 1907;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. April 1907,

beschliesst:

I. Auf das Konzessionsgesuch des Kurvereins Wengen vom 13. Februar 1904 für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen wird nicht eingetreten.

II. Der Verwaltungsrat der Wengernalpbahn wird eingeladen, die zur Einführung des Winterbetriebes auf der Strecke Lauterbrunnen-Wengen erforderlichen Massnahmen mit möglichster Beförderung durchzuführen.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Verweigerung der
Konzession einer Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen. (Vom 19. April 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.05.1907
Date	
Data	
Seite	177-191
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 394

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.