

Schweizerisches Bundesblatt.

51. Jahrgang. V.

Nr. 52.

27. Dezember 1899.

*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 Konzession einer Drahtseilbahn von St. Immer auf den Sonnenberg.

(Vom 21. Dezember 1899.)

Tit.

Unterm 25. Oktober 1899 reichte ein aus den Herren Geneux, Präsident des Elektrizitätswerkes an der Goule, F. Rothacher, Architekt, F. W. Smallenburg, Ingenieur, P. Girod-Girard, Kaufmann, und J. Girard, Kaufmann, alle in St. Immer, bestehendes Initiativkomitee das Gesuch ein, es möchte ihm zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von St. Immer auf den Sonnenberg erteilt werden.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine Bericht beginnt damit, das Thal von St. Immer werde im Norden in seiner ganzen Länge von der Sonnenbergkette überragt, auf welcher sich die Hochebene der Freiberge mit ihren zahlreichen Dörfern befinde. Der eigentliche Sonnenberg, welcher unmittelbar über der großen Ortschaft St. Immer sich erhebe, biete eine der schönsten Lagen im ganzen Jura. Seine ausgedehnten Tannenwälder, seine großartigen Weiden, die unvergleichliche Aussicht, welche man genieße, haben ihn zum meistbesuchten Ausflugsziel des Thales gemacht. Leider sei aber der Zugang schwierig, trotz der aner kennenswerten Arbeiten, welche die Bürgergemeinde von St. Immer

habe ausführen lassen, um die Fußwege und den Fahrweg, welche hinaufführen, weniger steinig und steil zu gestalten.

Wenn man außerdem noch die große Zahl von Bauern und Uhrenarbeitern der Hochebene der Freiberge in Betracht ziehe, welche täglich genötigt seien, über den Sonnenberg zu gehen, um die Erzeugnisse ihrer Arbeit ins Thal zu bringen, so gelange man zum Schlusse, daß eine Drahtseilbahn mit billigen Taxen der Bevölkerung gute Dienste leisten würde, indem sie die Beziehungen zwischen den Bewohnern des Thales und denjenigen des Gebirges beträchtlich fördern würde.

Ein weiterer Grund, welcher die Idee einer Drahtseilbahn auf den Sonnenberg nähere, sei die Errichtung von Villen, Sommerpensionen, Sanatorien u. s. w. auf dem Plateau des Sonnenberges, das sich wie kein anderes hierzu eigne.

Laut dem technischen Berichte soll die Bahn ihren Anfang hinter der projektierten rue des Roches, in der Fortsetzung der rue des Roses nehmen und sich, nach Überbrückung eines Fußweges, durch den Wald der Bürgergemeinde von St. Immer zur Station Sonnenberg hinziehen. Diese befinde sich am Rande der Hochebene, 500 Meter von der Meierei von St. Immer entfernt, und solle mit dem Wege, welcher nach Breuleux führe, verbunden werden.

Die Bahn werde in gerader Linie, eingleisig, mit einer Ausweichung von 80 Metern in der Mitte und mit Spurweite von einem Meter erstellt. Sie werde ähnlich den Bahnen auf den Bürgenstock, auf das Stanserhorn, von Biel nach Leubringen etc., d. h. ohne Zahnstange gebaut und durch einen auf der obern Station zu erstellenden Motor betrieben werden, welcher die nötige Kraft aus dem Elektrizitätswerke an der Goule erhalten solle.

Die Länge betrage, über die Horizontale gemessen, 650 Meter, über die Steigung gemessen 746 Meter, die Maximalsteigung 68 %. Die Station St. Immer befinde sich 838, die Station Sonnenberg 1202 Meter über Meer, so daß eine Höhendifferenz von 364 Metern zu überwinden sei.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

I. Bahnbau und feste Einrichtungen.

a. Organisation und Verwaltung	Fr. 20,000
b. Landerwerb	„ 10,000
	<hr/>
Übertrag	Fr. 30,000

Übertrag Fr. 30,000

c. Bahnbau:

1. Unterbau	Fr.	60,000	
2. Oberbau	"	32,500	
3. Stationen	"	30,000	
4. Telephon, Signale und Ver- schiedenes	"	2,500	
			" 125,000

II. Rollmaterial.

a. Wagen	"	14,000
b. Drahtseil, Rollen und Motor	"	26,000

III. Mobilien und Gerätschaften " 5,000

Total Fr. 200,000

Die Einnahmen werden veranschlagt auf	Fr.	32,000
die Ausgaben auf	"	16,000

so daß sich ein Einnahmenüberschuß von Fr. 16,000
ergebe, welcher, wie folgt, Verwendung finde:

1. Abschreibungen	Fr.	1,000
2. Einlagen in Specialfonds:		
a. Erneuerungsfonds	"	2,000
b. Reservefonds	"	1,000
3. 6 % Dividende	"	12,000

Total Fr. 16,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, äußerte sich mit Schreiben vom 29. November abhin, daß er keine Einwendungen erhebe.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 18. Dezember statt und gaben dem Eisenbahndepartement Gelegenheit, die Konzessionsbewerber darauf aufmerksam zu machen, daß die Maximalsteigerung, welche für Drahtseilbahnen bewilligt werden könne, 60 % betrage, daß also bei Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes hierauf Rücksicht genommen werden müsse.

Der Konzessionsentwurf fand, wie er vom Eisenbahndepartement aufgestellt worden war und hiernach folgt, die Zustimmung

der Vertreter der Konzessionsbewerber und der Regierung. Derselbe enthält die für Drahtseilbahnen üblichen Bestimmungen und die den besonderen Verhältnissen angemessenen Taxen, weshalb wir Ihnen den Entwurf zur Annahme empfehlen.

Wir benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von St. Immer auf den
Sonnenberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren François Geneux und Mithaffe in St. Immer vom 25. Oktober 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezember 1899,

beschließt:

Den Herren François Geneux, Präsident des Elektrizitätswerkes an der Goule, F. Rothacher, Architekt, F. W. Smallemburg, Ingenieur, P. Girod-Girard, Kaufmann, und Jules Girard, Kaufmann, sämtliche in St. Immer, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von St. Immer auf den Sonnenberg 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.

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

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Immer.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 1 $\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Drahtseilbahn zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von 1 Meter erstellt und elektrisch betrieben.

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur angenommen, insoweit das Betriebssystem es gestattet. Zur Beförderung von Vieh ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Fahrten und ihre Kurszeiten festzusetzen. Indessen sind alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommersaison beschränken.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- für die Bergfahrt 60 Rappen,
- für die Thalfahrt 40 Rappen,
- für die Hin- und Rückfahrt 80 Rappen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 12 Rappen und für die zum Transport angenommenen Güter eine solche von höchstens 8 Rappen per 10 Kilogramm, im Minimum 40 Rappen, bezogen werden.

Art. 17. Die in Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Drahtseilbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs 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 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft 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 gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der 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 welchem 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. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein da-

heriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von St. Immer auf den Sonnenberg. (Vom 21. Dezember 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.12.1899
Date	
Data	
Seite	1029-1038
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 030

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.