

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren.

(Vom 9. Juni 1887.)

Tit.

Mit Gesuch vom 28. Februar 1887 bewerben sich die Herren L. Heer-Béatrix in Biel, F. Marti in Winterthur und Frey und Haag, Architekten in Biel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, um die Konzession für eine Schmalspurbahn gemischten Systems von Lauterbrunnen nach Mürren, welche nach Bau- und Betriebsart in zwei Abtheilungen zerfällt, nämlich eine Drahtseilbahn vom Dorf Lauterbrunnen bis zur Grüttschalp und eine elektrische Adhäsionsbahn von der Grüttschalp bis nach Mürren.

Die das Gesuch begleitenden Beilagen sind sehr ausführlich gehalten und geben über das Projekt in allen Beziehungen genauesten Aufschluß. Wir enthalten uns einer eingehenden Wiedergabe des allgemeinen und technischen Berichts, sowie des Kostenvoranschlags und beschränken uns darauf, die wichtigsten Daten herauszuheben, indem wir uns im Uebrigen gestatten, auf die Akten selbst zu verweisen, welche, wie gesagt, alle wünschbaren Angaben enthalten. Dem Situationsplan speziell ist zur Veranschaulichung eine perspektivische Ansicht der Berglehne mit eingezeichnetem Trace beigegeben.

Im allgemeinen Bericht sind die Erwägungen allgemeiner und lokaler Natur angegeben, welche zur Aufstellung des Projekts führten und dasselbe als im Interesse des Touristen- wie des einheimischen Verkehrs gelegen erscheinen lassen. Es wird darin auch zum Voraus der sich allenfalls geltend machenden Opposition entgegengetreten und der Nachweis unternommen, daß die etwa gehegten Befürchtungen wegen Beeinträchtigung einzelner Erwerbszweige zumeist auf Irrthum beruhen.

Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Entwicklung längs der hohen und steilen Mürrenfluh und die großen Kosten ist von einer Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb abgesehen und die Ersteigung der Höhe mittelst einer Drahtseilbahn und die horizontale Weiterführung durch eine elektrische Adhäsionsbahn in Aussicht genommen worden.

Die Drahtseilbahn würde am nördlichen Ende des Dorfes Lauterbrunnen, in der Nähe der Landstraße, 795 m. über Meer, ihren Anfang nehmen und geradlinig, den Nordabhang des Greifentobels benützend, auf die 1534,5 m. über Meer gelegene Grütschalp hinaufführen, somit eine Niveaudifferenz von 739,5 m. überwinden. Die Länge beträgt, in der Steigung gemessen, rund 1550 m., horizontal 1360 m. Die Steigung beträgt im ersten und letzten Theil auf 310 und 200 m. (horizontal gemessen) 50 %, während das Mittelstück von 850 m. Länge in ein Gefäll von 57 % zu liegen kommt.

Die elektrische Bahn beginnt bei der Grütschalp, wo eine Umsteighalle errichtet werden soll, zieht sich über die Prast- und Wintereggalp gegen die Mürrensäge zu, von wo sie dem von Lauterbrunnen nach Mürren führenden Saumpfad bis zum Nordende des Dorfes Mürren (1610 m. über Meer) folgt, indem sie nach einander den Staubbach, die beiden Sägebäche und den Egertenbach überschreitet. Die horizontale Länge beträgt 3880 m., wovon 1920 m. eine gleichmäßige Steigung von 25 ‰, 1880 m. eine Steigung von 15 ‰ erhalten und 80 m. in der Horizontalen liegen.

Die Drahtseilbahn soll analog den bestehenden Seilbahnen gebaut und betrieben werden. Im Gesuche ist eventuell eingleisige Anlage mit automatischer Ausweichung in der Mitte vorgesehen. Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements haben sich aber die Petenten bereit erklärt, zwei Geleise mit gemeinsamem mittlerem Schienenstrang zu erstellen, ausgenommen bei der Ausweichung in der Mitte, wo vier Schienen gelegt werden sollen. In jedes Geleise wird überdies eine Zahnstange nach System Riggenbach oder Abt eingelegt. Der Oberbau soll, wie bei Territet-Glion, mit eisernen Querschwellen auf gußeisernen Auflageplatten befestigt

werden, die ihrerseits auf treppenförmigen Absätzen der Mauerkrone zu ruhen kommen. Die beiden, je 30—40 (eventuell bloß 25—30) Sitz- und Stehplätze nebst Plattformen enthaltenden Wagen sind, wie bei andern Seilbahnen, mit einem oben über eine Rolle laufenden Drahtseil verbunden und werden durch das je dem obern Wagen durch Wasserfüllung gegebene Uebergewicht auf- und abwärts bewegt. Die Wagen erhalten je eine Hand- und eine automatische Bremse. Das nöthige Betriebswasser liefern die in der Nähe befindlichen Bäche.

Was die elektrische Bahn betrifft, so ist in Aussicht genommen, dieselbe entweder zum Betrieb mit Accumulatoren oder mit Luftleitung und Kontaktwagen einzurichten.

Als Unter- und Oberbau ist derjenige einer gewöhnlichen Adhäsionsbahn in Aussicht genommen, der im Hinblick auf den Betrieb ohne Lokomotiven leicht gehalten werden soll. Es ist eine Spurweite von 75 cm. und ein kleinster Kurvenradius von 60 m. in Aussicht genommen. In der Mitte ist ein Nebengeleise von 100 m. Länge projektirt, wo die beiden gleichzeitig von den Endpunkten abgehenden Wagen kreuzen können. Die Wagen sollen die nämliche Personenzahl fassen können wie die Wagen der Drahtseilbahn. Eventuell sind zwei kleine Güterwagen zum Ankuppeln vorgesehen.

Der Motor wird je nach der Betriebsart am obern Ende oder in der Mitte der Bahn, wo allseitig genügende Wasserkraft zum Betrieb von Turbinen vorhanden ist, angebracht werden.

Als maximale Leistung der Drahtseilbahn sind drei Züge per Stunde (nach jeder Richtung) vorgesehen, was die Beförderung von 120 Personen ermöglicht. Entsprechend sollen auch auf der elektrischen Bahn drei Züge per Stunde zur Beförderung der nämlichen Reisendenzahl ausgeführt werden können.

Unter zu Grundlegung der bei ähnlichen Unternehmungen gemachten Erfahrungen werden die Erstellungskosten veranschlagt: für die Drahtseilbahn auf Fr. 694,500 oder Fr. 448,064 per km. und für die elektrische Bahn auf Fr. 424,500 oder Fr. 109,407 per km., mithin zusammen auf Fr. 1,119,000. Dieselben setzen sich zusammen wie folgt:

	I. Sektion.	II. Sektion.	Total.
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Allgemeine Kosten, Finanzierung	40,000	25,000	65,000
2. Projektausarbeitung u. Bauleitung	20,000	30,000	50,000
3. Landerwerb	30,000	40,000	70,000
4. Unterbau	300,000	154,000	454,000
5. Oberbau	146,000	70,000	216,000
6. Hochbau	54,000	15,500	69,500
7. Mechanische und elektrische Einrichtungen	39,500	50,000	89,500
8. Betriebs- und Rollmaterial	20,000	20,000	40,000
9. Unvorhergesehenes	20,000	10,000	30,000
10. Zinsverluste	25,000	10,000	35,000
Summa	694,500	424,500	1,119,000

Das Nähere über die Berechnungsweise der einzelnen Posten ist dem detaillirt gehaltenen Kostenvoranschlag zu entnehmen.

Was die Rentabilitätsverhältnisse betrifft, so legen die Petenter, indem sie von dem jetzigen Fremdenverkehr auf Mürren von 12,000 Personen ausgehen, eine Benutzung der Bahn durch circa 15,000 Reisende per Jahr zu Grunde und erhalten dann

15,000 Reisende, Bergfahrt, à Fr. 3. 75	Fr.	56,250
15,000 „ Thalfahrt, à Fr. 2. 25	„	33,750
2,000 „ Mürren-Gütsch und retour, à Fr. 1. 75	„	3,500
Führer etc. mit Abonnementsbilleten	„	500
	Fr.	94,000
Gepäck: von 30,000 Reisenden im Mittel 15 kg. à 4 Rp.	„	18,000
Güter: 200 Tonnen à 25 Rp.	„	5,000
Einnahmen Total	Fr.	117,000

Die Betriebsausgaben werden berechnet wie folgt:

Allgemeine Verwaltung	Fr.	6,000
Jeden Frühling Herstellung und Reinigung der ganzen Bahnanlage	„	6,000
Bahnaufsicht und ordentlicher Unterhalt	„	5,000
Personal: 4 Führer à Fr. 1200	„	4,800
3 Stationsvorstände, zugleich Kassiere	„	3,000
4 Gepäckkondukteure à Fr. 600	„	2,400
Mechanische und elektrische Betriebskosten, Mechaniker etc.	„	4,800
Ausgaben Total	Fr.	32,000

Nach Abzug dieser Betriebskosten, sowie einer Einlage von Fr. 15,000 in den Erneuerungs- und Reservefonds verbleibt zur Verzinsung des Anlagekapitals von Fr. 1,119,000 ein Ueberschuß von Fr. 70,000, was einem Zins von $6\frac{1}{4}\%$ gleichkommt.

Die seitens der Gesuchsteller gewünschten Abänderungen von den für ähnliche Unternehmungen üblichen Bedingungen werden unten bei Besprechung der einzelnen Artikel zur Sprache kommen.

Das Konzessionsgesuch ist vorschriftsgemäß der Regierung von Bern mitgetheilt worden und am 28. März fanden die konferenziellen Verhandlungen statt, bei welcher der nachstehende Konzessionsentwurf von keiner Seite beanstandet wurde.

Wie schon die Thalbahn von Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald, so hat auch das vorliegende Bergbahnprojekt bei der betheiligten Bevölkerung eine getheilte Aufnahme gefunden. Während die Einen dasselbe lebhaft begrüßen, erblicken die Andern darin den Grund zum Ruin der Mehrzahl der Bevölkerung.

Mit Zuschrift vom 15. April 1887 übermittelte uns die Regierung von Bern eine Namens einer in Lauterbrunnen abgehaltenen Volksversammlung von einem Ausschuß unterzeichnete Vorstellung vom 29. März 1887, welche gegen das Projekt Stellung nimmt. Es wird darin geltend gemacht, daß sich seit 50 Jahren der Fremdenverkehr im Lauterbrunnenthale nach und nach so gestaltet habe, daß die große Mehrzahl der Bevölkerung, wie Führer, Träger, Wirthe, Kutscher, Pferdelenker u. s. w., ihren Hauptverdienst in der Spedition von Personen und Gepäck von und nach Mürren finde. Komme die Bergbahn zu Stande, so werde mit einem Schlage die Mehrzahl der Bevölkerung ihres bisherigen Broderwerbs beraubt. Das Thal mit dem wenigen kultivirbaren Land vermöge die Bevölkerung nicht mehr zu ernähren, und wer nicht auswandern könne, falle der Gemeinde zur Last, und die schon jetzt über dem Mittel stehenden Armenlasten werden eine geradezu unerschwingliche Höhe erreichen.

Sodann langte unterm 18. April 1887 eine vom 15. gl. Mts. datirte, mit 88 Unterschriften bedeckte, von Bewohnern Lauterbrunnens, Mürrens und der Umgegend ausgehende Kundgebung zu Gunsten der Konzessionsertheilung ein. Diese Eingabe hält dafür, daß das neue Verkehrsmittel der ganzen Gegend leichtern und erhöhten Verdienst bringen werde, indem der Fremdenverkehr bedeutend gehoben und anhaltender und regelmäßiger gestaltet werde. Später wurden diesen Unterschriften noch weitere 131 beigefügt.

Die Regierung von Bern, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, beschränkte sich in ihrem oben

erwähnten Schreiben vom 15. April darauf, hinsichtlich des vorliegenden Projektes, wie bezüglich der Thalbahn, allgemein zu bemerken, daß dasselbe verfrüht erscheine und die Konzession unter keinen Umständen vor der Vollendung der Brünigbahn ertheilt werden sollte, indem sie sich ihre abschließliche Vernehmlassung noch vorbehielt.

Mit Schreiben vom 28. Mai 1887 spricht sich nun die Regierung dahin aus, daß sie „im Hinblick auf den Beschluß der Bundesversammlung betreffend die Oberländer Thalbahnen glaube, für die Mürrenbahn davon Umgang nehmen zu können, die von ihr schon bezüglich des gleichzeitigen Baues der Touristenbahnen angebrachten allgemeinen Bemerkungen hier zu wiederholen. Immerhin erlaube sie sich, den Bericht des Regierungsstatthalters von Interlaken hierüber zu übermachen. Dieser Bericht verweise auf die Eingaben, welche die Interessenten dem Eisenbahndepartement direkt zugestellt haben. Die Regierung stehe davon ab, dieselben näher zu begutachten, da die angebrachten Wünsche in einem absoluten Widerspruche zu einander stehen.“

Was den Bericht des Regierungsstatthalters von Interlaken betrifft, so könnten wir aus den hernach anzuführenden Gründen über denselben ohne weiteres hinweggehen, wenn nicht eine darin auf die Botschaft des Bundesrathes betreffend die Oberländer Thalbahnen bezügliche Behauptung einer kurzen Richtigstellung rufen würde. Es wird nämlich in dem Bericht angeführt, daß die Gemeindeversammlung von Lauterbrunnen vom 4. Dezember 1886 sich dahin erklärt habe, daß eine Thalbahn Interlaken-Lauterbrunnen wünschenswerth wäre, wenn sich keine Bergbahnen daran kuppfen würden, und weiter bemerkt, daß die Botschaft des Bundesrathes betreffend die Thalbahnen aufgefallen sei, indem darin gesagt werde, daß die großen Thalschaften Lauterbrunnen und Grindelwald Eisenbahnen verlangen. Es sei dies absolut unrichtig, denn die Kundgebung der Gemeindeversammlung von Lauterbrunnen vom 4. Dezember 1886 sei keine offizielle gewesen, weil die Frage der Thal- und Bergbahnen nicht auf den Traktanden gestanden und durch die zwei später folgenden Kundgebungen deutlich und klar bewiesen sei, was die Gemeinde Lauterbrunnen in Thal- und Bergbahnprojekten für Ansichten habe.

Demgegenüber ist zu bemerken, daß doch wohl der Zuschrift Namens der Gemeinde, nicht aber den Kundgebungen einer Anzahl Privater und einer Volksversammlung offizieller Charakter beigemessen werden mußte, und was die Eingabe der Gemeinde betrifft, so lautet der bezügliche Passus wörtlich folgendermaßen:

„es sei eine Bahn Interlaken-Lauterbrunnen (nicht Bönigen) für die hiesige Gemeinde von großem Interesse, und es sei dieselbe zu begrüßen und allgemein zu wünschen.

„Hingegen eine Bergbahn Mürren oder Wengernalp sei ganz zu verwerfen, indem eine solche Bahn in verschiedenen Richtungen die hiesige Bevölkerung ruiniren würde.“

Da es sich damals nur um die Frage der Konzessionsertheilung für die Thalbahn handelte, so lag keine Veranlassung vor, in der Botschaft auch die eventuelle Stellungnahme Lauterbrunnens zu einer Bergbahn zu erwähnen. Bemerkenswerth an dem Berichte des Regierungsstatthalters von Interlaken ist ferner noch, wenn am Schlusse gesagt wird: „Im Einverständniß mit den beteiligten Gemeinden und allen Privaten bis an einen einzigen werde das dringende Gesuch gestellt, das vorliegende Konzessionsgesuch sei abzuweisen“, eine Behauptung, die eigenthümlich klingt, wenn man ihr gegenüberhält, daß immerhin 219 Thalbewohner sich mit einer Eingabe zu Gunsten der Konzessionsertheilung an die Bundesbehörden gewendet haben.

Der Aufgabe, auf die für und gegen das Projekt eingelangten Kundgebungen näher einzutreten, erachten wir uns für überhoben, nachdem die Regierung von Bern sich darauf beschränkt, auf die in absolutem Widerspruche stehenden Wünsche hinzuweisen und sich nicht veranlaßt sieht, die Einwendungen aus der beteiligten Landesgegend aufzunehmen und denselben durch eine förmliche Einsprache Ausdruck zu geben.

Es kommt daher Art. 4 des Eisenbahngesetzes im vorliegenden Falle nicht in Frage und braucht auf eine Erörterung der streitigen Punkte und der in Betracht kommenden Verhältnisse nicht weiter eingetreten zu werden. Vielmehr macht Art. 3 Regel, welcher dem Bund zur Pflicht macht, die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren.

Schon in der mehrgenannten Botschaft betreffend die Thalbahn ist darauf hingewiesen worden, daß in der bisherigen Praxis die Bundesbehörden den durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes aufgestellten Grundsatz konsequent durchführten und bei Erfüllung der formellen Requisite, trotz etwaiger Bedenken und Einwendungen, ohne auf subtile Abwägung von Opportunitätsrücksichten und Sonderinteressen einzutreten, die Konzession regelmäßig erteilten.

Wenn auch zuzugeben ist, daß es sich im gegenwärtigen Falle um ein Projekt lokaler Natur handelt, das überdieß vorwiegend dem Touristenverkehr zu dienen bestimmt ist, und bei welchem das allgemeine Interesse weniger im Vordergrund steht, als bei einer

eigentlichen Verkehrsbahn, so scheint uns doch kein Grund vorzuliegen, von der Praxis hier abzugehen, nachdem seitens der Kantonsregierung Einsprache nicht erhoben wird.

Wir beantragen Ihnen daher, dem Konzessionsgesuche im Sinne des unten folgenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, dem anläßlich der am 28. März 1887 abgehaltenen Konferenz sowohl der Regierungsvertreter als die Petenten zustimmten.

Im Art. 6 nahmen wir nicht Anstand nach dem Wunsche der Petenten für Vollendung und Inbetriebsetzung der II. Abtheilung, Grütschalp-Mürren, einen längern Termin anzusetzen als für die I. Abtheilung, da nach den örtlichen Verhältnissen mit dem Bau der obern Abtheilung erst wird begonnen werden können, wenn die untere in Betrieb gesetzt ist und für den Transport der Materialien etc. benutzt werden kann.

Art. 7, 1. Alinea, enthält eine bei Spezialbahnen übliche Bestimmung. Ebenso Art. 12 und 13 [vgl. z. B. aus der letzten Zeit die Konzessionen für eine Zürichbergbahn, vom 1. Juli 1886 (E. A. S. IX, 15); Zahnradbahn Capolago-Monte-Generoso, vom 2. Juli 1886 (ib. 51); Drahtseilbahn Kehrsiten-Bürgenstock, vom 23. Dez. 1886 (ib. 160); Drahtseilbahn auf den Martinsberg, vom 29. April 1886 (ib. 250); Zahnradbahn Bönigen-Schynige Platte, vom 29. April 1886 (ib. 254)].

Was die Taxen in Art. 15 betrifft, so sind die von den Petenten vorgeschlagenen Ansätze aufgenommen, da sie die für ähnliche Unternehmungen zugestandenen Maxima nicht übersteigen, selbst dann nicht, wenn man die Taxen für die untere und obere Abtheilung besonders berechnet, statt auf die ganze Linie Lauterbrunnen-Mürren zu beziehen (vgl. z. B. Territet-Glion, E. A. S. VI, 152; Kehrsiten-Bürgeastock, ib. IX, 160).

Da die Gesuchsteller die beiden Abtheilungen als einheitliche Linie zu betreiben gedenken, so sind nur Einheitstaxen für die ganze Fahrt Lauterbrunnen-Mürren vorgesehen, mit der Ausnahme, daß Retourbillete Mürren-Grütschalp ausgegeben werden sollen. Die Regierung von Bern macht nun in ihrer Vernehmlassung darauf aufmerksam, daß sich für Exkursionen nach den unliegenden Höhen auch das Bedürfniß nach Billeten Lauterbrunnen-Grütschalp geltend machen könnte und wünscht daher eine Ergänzung des Art. 15 in dem Sinne, daß der Bundesrath auf das Gesuch der bernischen Regierung die Ausgabe von Billets Lauterbrunnen-Grütschalp anordnen und dafür den Preis im Verhältniß der Konzessionstaxen ansetzen könne. Dieses Begehren, welches durchaus begründet erscheint, wurde den Petenten zur Kenntniß gebracht

und es erklärten sich letztere bereit, demselben durch Einstellung folgender Taxen zu entsprechen:

Bergfahrt Lauterbrunnen-Grütschalp	Fr. 3. —
Thalfahrt Grütschalp-Lauterbrunnen	„ 1. 50
Einfache Fahrt Mürren-Grütschalp oder umgekehrt	„ 1. —

Es erscheint uns aber passender, statt einer so detaillirten Tarifaufstellung einen allgemeinen Vorbehalt in dem Sinne in die Konzession aufzunehmen, daß der Bundesrath im Falle des Bedürfnisses auch für die Umsteigstation Grütschalp Taxen auf Grundlage der obigen Ansätze festsetzen wird, mit welcher Bestimmung dem Begehren der Regierung, wie auch den Intentionen der Petenten entsprochen wird.

Im vorletzten Alinea dieses Artikels ist sodann noch die Festsetzung ermäßigter Taxen für die einheimische Bevölkerung, wie Führer und Träger, durch den Bundesrath vorbehalten. Es wird bei der Tarifaufstellung zu prüfen sein, in welcher Form diese Taxermäßigung am zweckmäßigsten durchgeführt werden kann.

Die übrigen Artikel, welche keine Abweichungen von den üblichen Bestimmungen enthalten, geben uns zu Bemerkungen nicht Anlaß.

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

Bern, den 9. Juni 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseil- und elektrischen Bahn von
Lauterbrunnen nach Mürren.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren L. Heer-Béatrix in Biel, F. Marti in Winterthur und Frey & Haag, Architekten in Biel, vom 28. Februar 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juni 1887,

beschließt:

Den Herren L. Heer-Béatrix in Biel, F. Marti in Winterthur und Frey & Haag, Architekten in Biel, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseil- und elektrischen Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Mürren 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 gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Biel.

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 12 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 zu geschehen für die:

- I. Abtheilung, Lauterbrunnen-Grütschalp, innert 1½ Jahren,
 - II. „ „ Grütschalp-Mürren, „ 2½ „
- nach der Plangenehmigung.

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 in der untern Abtheilung als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

Die obere Abtheilung wird als Adhäsionsbahn mit elektrischem Betrieb gebaut werden.

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, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

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 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 Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt von Lauterbrunnen bis Mürren .	Fr. 3. 75
„ „ Thalfahrt von Mürren bis Lauterbrunnen .	„ 2. 25
„ Retourbillete Mürren-Grütschalp	„ 1. 75

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

2) Für den Gepäcktransport:

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 übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen per Collis bis zu 10 kg. Gewicht, für das Mehrgewicht 4 Rappen per Kilogramm bezogen werden.

3) Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Rp. per kg. bezogen werden.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Für die einheimische Bevölkerung, Führer und Träger, sind ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Im Falle des Bedürfnisses wird der Bundesrath auch für die Umsteigstation Grüttschalp Taxen auf Grund obiger Ansätze festsetzen.

Art. 16. Die in Artikel 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß 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 in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben erst nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und 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 der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze 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 verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern 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 konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit ver-

bundenen 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges 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 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
Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren. (Vom 9. Juni 1887.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.06.1887
Date	
Data	
Seite	395-409
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 577

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.