

Verwaltungsrat

gewählt bis 30. Juni 1978⁷

Präsident
Vizepräsident
Mitglieder

* Robert Strüby, Solothurn
* Dr. Charles Studer, Solothurn
Dr. Paul Burkard, Feldbrunnen
* Gottfried Kaiser, Biberist
Dr. Ulrich Luder, Solothurn
* Kurt Müller, Oberdorf
Dr. Walter Reinert, Solothurn

Die mit * bezeichneten Herren bilden den Geschäftsleitenden Ausschuss

Betriebsleitung

Direktion der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn, Burgdorf

Kontrollstelle

Revisoren

Fritz Hirt, Solothurn
Emil Muggli, Solothurn

Ersatzmann

Ernst Rothenbühler, Oberdorf

Technische Daten

Sesselbahn in 2 Sektionen, System Von Roll,
121 offene Sessel, 3 Kabinen

Länge	schief gemessen	2339 m
	1. Sektion	1607 m
	2. Sektion	732 m
Fahrzeit	1. Sektion	11 Minuten
	2. Sektion	5 Minuten
Höhenlage	Talstation Oberdorf	661 m ü. M.
	Mittelstation Nesselboden	1064 m ü. M.
	Bergstation Weissenstein	1280 m ü. M.
Leistung		450 Personen pro Stunde

An die Aktionäre der Bergbahn Weissenstein AG

Geleitwort zum 25. Betriebsjahr

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

Im Prospekt für die Gründung unserer Gesellschaft steht geschrieben: «Die herrliche Lage des Weissensteins, die vielseitigen Möglichkeiten, welche er zu jeder Jahreszeit bietet, die einzigartige Aussicht über das Mittelland zur Alpenkette hin, die verkehrstechnisch günstige Lage der Talstation, alle diese Umstände lassen für die Bergbahn Weissenstein ein gutes Gedeihen und eine gesicherte Zukunft mit Bestimmtheit erwarten.»

Auch nach 20 Betriebsjahren, im Geschäftsbericht 1971, wurde die zukünftige Entwicklung unseres Bahnunternehmens recht optimistisch beurteilt.

Nun liegt bereits der Bericht über das 25. Betriebsjahr vor Ihnen. Wie schon im Vorjahr ergab die Betriebsrechnung leider einen Ausgabenüberschuss. Zwar konnte, dank dem Vermögensertrag, der Passivsaldo abgetragen werden. Das Geschäftsergebnis aber erlaubt es wiederum nicht, eine Dividende zu bezahlen oder Ihnen gar ein Jubiläumsgeschenk zu machen. Ernsthaft stellt sich deshalb jetzt die Frage, ob die früheren zuversichtlichen Prognosen, welche in den ersten 25 Jahren einigermaßen in Erfüllung gingen, auch für die Zukunft Gültigkeit haben.

Ein weiteres gutes Gedeihen unseres bescheidenen Bergbahnunternehmens ist dann gewährleistet, wenn es uns gelingt, ein besseres Verhältnis zwischen dem Betriebsaufwand und dem Betriebsertrag zu erzielen. Die Antwort, ob dies möglich ist, fällt gegenwärtig, in der wirtschaftlich unsicheren Zeit, besonders schwer. Abgesehen von periodischen Tarifierhöhungen, denen bestimmte Grenzen gesetzt sind, lässt sich der Ertrag nur durch eine Steigerung der seit langem stagnierenden Bahnfrequenzen verbessern. Die wesentlichen äusseren Faktoren, welche die Frequenzen in den nächsten Jahren beeinflussen werden, sind bekannt. Glücklicherweise sind es mehr positive als negative. Ungünstig auswirken werden sich weiterhin das Überangebot an Bergbahnen in der Schweiz und die Konkurrenz durch den Autoverkehr auf der Weissensteinstrasse. Der Nachteil, dass Bergbahn und Kurhaus nicht zueinander gehören, lässt sich durch eine loyale Zusammenarbeit beseitigen. Nützen wir uns das Streben des arbeitenden Menschen nach mehr Freizeit, die sich kaum vorenthalten lässt. Von Vorteil ist der Trend zum Inland- und Individualtourismus, zu stiller Naherholung in unverfälschter Natur. Grosse zusammenhängende Gebiete, deren Landschaft die für den Sommer- und Wintertourismus notwendigen Anforderungen erfüllen und die gut erschlossen sind, werden bevorzugt.

Voll und ganz entspricht der Weissenstein diesen Anforderungen zwar nur dann, wenn es gelingt, die in den letzten Jahren neu angelegte Ski-Abfahrtspiste nach dem Nesselboden noch attraktiver zu gestalten. Die äusseren, vorab naturbedingten Voraussetzungen für eine gesicherte Zukunft unserer Bahn dürfen heute als mindestens so gut beurteilt werden, wie bei der Gründung der Bahn. Sorgen für die kommenden Jahre aber bereiten uns vor allem technische Probleme der Bahn und der zunehmende Betriebsaufwand. Die Löhne und Soziallasten für unsern personalintensiven Betrieb, verursacht durch die Bedienung der Mittelstation, sind relativ hoch. Die Kosten für den Bahnunterhalt, an denen mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit nichts eingespart werden darf, nehmen wegen dem Alter der Bahn und den Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Ersatzmaterial zu.

In unserem Geschäftsbericht 1971 ist auf einen Fünfjahresplan hingewiesen, der nebst allgemeinen Massnahmen für die Infrastruktur des Weissensteins, technische Verbesserungen der Bahn und des Bahnbetriebes enthält. Es handelt sich dabei um die Verminderung der Wartezeiten bei Stossbetrieb, die Erhöhung des Fahrkomforts durch geschlossene Gondeln und die Ausdehnung des Fahrplanes über die Mittagszeit und am Abend. Aus wirtschaftlichen und technischen Gründen mussten solche Massnahmen abgelehnt oder zurückgestellt werden. Dass es auch im Transportwesen, vor allem in Zeiten der Rezession, nicht sinnvoll ist, jedem Wunsch auf Verbesserung zu entsprechen und jeder Nachfrage ein Angebot gegenüberzustellen, zeigt für das Beispiel Wartezeiten und Erhöhung der Stundenleistung der Auslastungsgrad unserer Bahn. Er erreichte in den letzten Jahren, bei einer Stundenleistung von je 450 Personen bergwärts und talwärts, nicht einmal 11% und zwar als Mittel der Berg- und Talfahrten, bei Annahme einer Betriebsdauer von fünf Stunden pro Betriebstag. Der bescheidene Auslastungsgrad entspricht zwar ungefähr dem Durchschnitt aller schweizerischen Luftseilbahnen. Die geringe Auslastung mahnt aber zur Vorsicht vor hohen Investitionen, die nicht dauernde und genügende Frequenzsteigerungen garantieren.

Die günstigen äusseren Voraussetzungen allein genügen leider nicht, um ein gutes Gedeihen unserer Bahn auch für die nächsten Jahre prophezeien zu können. Für eine zuverlässige Prognose notwendig ist auch die technische Beurteilung der Bahn. Ihr technisches Grundkonzept ist neu zu überdenken. Deshalb beauftragte der Verwaltungsrat das hiezu spezialisierte Ingenieurbüro A. Schönholzer in Thun, darüber ein

Gutachten auszuarbeiten. Das Gutachten soll, unter Berücksichtigung der Kosten-Nutzen-Relation, Auskunft darüber geben, welche technischen und organisatorischen Massnahmen notwendig sind, um die Eigenwirtschaftlichkeit der Bahn zu erhalten. Wenn das Gutachten vorliegt, wird eine zuverlässige, und wie ich hoffe, gute Prognose für eine neue Etappe in der Geschichte unserer Bahn möglich sein.

Auf Ende des Berichtsjahres erfolgten zwei Rücktritte aus unserem Verwaltungsrat. Herr Oskar Kaufmann und Herr Dr. Hermann Uhlmann haben die für die Mitglieder des Verwaltungsrates festgesetzte Altersgrenze erreicht. Beide Herren gehörten dem Initiativkomitee für die Bergbahn Weissenstein und – seit der Gründung unseres Unternehmens – dem Verwaltungsrat an. Sie dürfen für sich in Anspruch nehmen, wesentlich dazu beigetragen zu haben, dass die Bahn gebaut werden konnte. Während rund eines Vierteljahrhunderts stellten sie ihr reiches Wissen und ihre vielseitige Erfahrung in den Dienst unseres Unternehmens. Wir sind Herrn Kaufmann und Herrn Dr. Uhlmann zu grossem Dank verpflichtet.

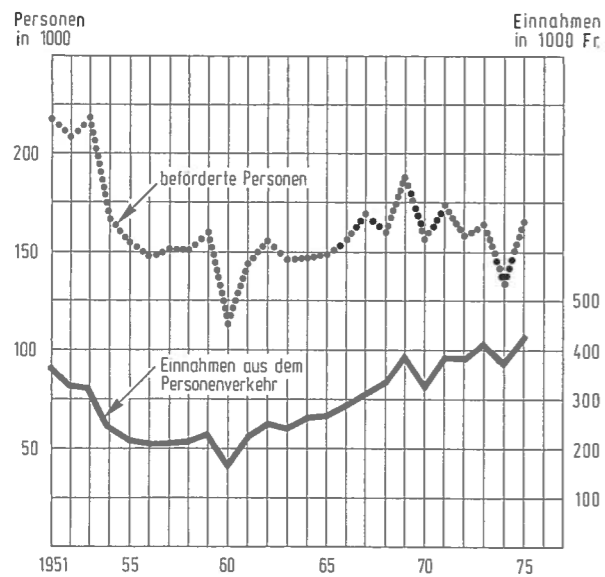
An der ordentlichen Generalversammlung vom 14. Mai 1975 im Kurhaus Weissenstein vertraten 242 Aktionäre 853 eigene und fremde Aktien. Die Aktionäre genehmigten den Geschäftsbericht, die Rechnungen und die Bilanz des Jahres 1974 und erteilten dem Verwaltungsrat Decharge.

Als neues Mitglied des Verwaltungsrates wählte die Generalversammlung Herrn Dr. med. Paul Burkard, Arzt in Solothurn.

Betrieb und Unterhalt der Bahn

Die Bahnfrequenzen betragen

	Personen bergwärts	talwärts	Total
1. Oberdorf–Nesselboden	101 161	68 182	169 343
2. Nesselboden–Weissenstein	100 096	61 593	161 689



Am Ende des 25. Betriebsjahres der Bergbahn Weissenstein ist es mir ein ganz besonderes Bedürfnis, den Aktionären für ihr Verständnis und die Treue zu unserem Unternehmen, den Herren des Verwaltungsrates für ihre Unterstützung, der Betriebsleitung sowie dem Personal für den beispielhaften Einsatz und schliesslich den vielen Benützern der Bahn recht herzlich zu danken.
Robert Strüby

Die Frequenzen sind um 19% höher als diejenigen des für unsere Bahn ausserordentlich schlechten Vorjahres. Sie liegen aber nicht über dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Für die Revisionsarbeiten wurde der Bahnbetrieb im Frühling und im Herbst während insgesamt 39 Tagen stillgelegt. Im April liessen wir die Förderseile beider Sektionen durch die Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt magnetinduktiv auf innere Drahtbrüche und Korrosionsschäden prüfen. Der Untersuchungsbericht weist auf die bekannten Merkmale, nämlich die Druckstellen eines über Stahlrollen laufenden Seiles hin, bestätigt aber den guten Zustand beider Seile. Das Seil der 1. Sektion muss voraussichtlich im Jahre 1976, weil dann die Abnutzungstoleranzen erreicht sein werden, ausgewechselt werden. Grosse Aufmerksamkeit schenken wir der Revision der Sesselkupplungen. Diese bilden die anspruchsvolle Verbindung der Sessel mit dem Förderseil. Besonders gefährdete Teile wurden einer Materialprobe unterzogen. Die Prüfungsergebnisse waren durchwegs gut. Der Holzrost der Schutzbrücke über die Solothurn–Münster-Bahn musste, erstmals seit dessen Erstellung, ersetzt werden.

Das Reglement betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und Prüfung des Personals der Stand- und Luftseilbahnen schreibt vor, dass die Dienstkenntnisse des Personals alle fünf Jahre zu prüfen sind. Die im Berichtsjahr notwendige Prüfung wurde von sämtlichen Angestellten und Aushelfern mit Erfolg bestanden.

Rechnungen und Bilanz

Die Baurechnung hat keine Veränderung erfahren. Von den gesamten Baukosten von Fr. 1 477 558.— sind gemäss Abschreibungsrechnung Fr. 1 043 775.— abgeschrieben, womit der Buchwert noch Franken 433 783.— beträgt.

Der Personalaufwand erfuhr eine bescheidene Erhöhung um 1,6%, der Sachaufwand eine solche von 6,5%. Entsprechend den bessern Frequenzen erhöhte sich der Verkehrsertrag um Fr. 53 127.—. Zusammen mit dem um Fr. 8 708.— angestiegenen Nebenertrag ergibt sich ein totaler Ertrag von Franken 458 115.—, womit die Betriebsrechnung nahezu ausgeglichen ist. Dank den Vermögenserträgen schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem bescheidenen Aktivsaldo von Fr. 1 718.— ab.

Anträge des Verwaltungsrates an die Aktionäre

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 28. April 1976 beschlossen, der Generalversammlung folgende Anträge zu stellen:

1. Der vom Verwaltungsrat unterbreitete 25. Geschäftsbericht nebst Rechnungen und Bilanz über das Geschäftsjahr 1975 wird genehmigt. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von Fr. 1718.— wird auf neue Rechnung vorgetragen.
2. Der Verwaltungsrat wird auf Ende 1975 entlastet.
3. Pro Aktie werden zwei Freikarten Oberdorf–Weissenstein und zurück abgegeben.

Solothurn, den 28. April 1976

Für den Verwaltungsrat
Der Präsident:
R. Strüby

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der Aktionäre der Bergbahn Weissenstein

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen und Herren,

In Ausübung des uns übertragenen Mandates als Kontrollstelle haben wir die uns vorgelegte Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1975 geprüft.

Die auf den 31. Dezember 1975 mit einem Total von Fr. 889 592.— abschliessende Bilanz sowie die Gewinn- und Verlustrechnung, die mit einem Aktivsaldo von Fr. 1 718.— abschliesst, stimmen mit den Geschäftsbüchern überein. Wir haben uns davon überzeugt, dass die Buchhaltung sorgfältig und ordnungsgemäss geführt ist und die Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses den gesetzlichen Vorschriften entspricht. Die ausgewiesenen Guthaben stimmen mit den vorhandenen Auszügen und Belegen überein; den Wertschriftenbestand haben wir anhand des Depotauszuges der Bank kontrolliert. Auch die stichprobenweise vorgenommene Prüfung der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund der Belege ergab Ordnungsmässigkeit.

Gestützt auf das Ergebnis unserer Prüfungen beantragen wir Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung für 1975 zu genehmigen, den Anträgen des Verwaltungsrates zuzustimmen und den Verwaltungsorganen Entlastung zu erteilen.

Burgdorf, den 21. April 1976

Die Revisoren:

F. Hirt
E. Muggli

Statistik über Verkehr, Betriebsergebnisse und Bilanzposten seit Inbetriebnahme der Bahn

Jahr	Personenverkehr beider Teilstrecken			Betriebsergebnisse in Franken				Aufwendungen				Bilanz in Franken					Personal- bestand	Betriebs- tage	Divi- dende %	Bemerkungen
	Beförderte Personen ¹⁾	Erträge			Aufwendungen				Betriebs- überschuss ²⁾	Betriebs- koeffizient ³⁾	Baurech- nung ⁴⁾	Fremd- kapital	Reserven							
	bergwärts	talwärts	zusammen	Personen- verkehr	Güter- verkehr	Neben- ertrag	zusammen	Personal- aufwand	Sach- aufwand	Abschrei- bungen	zusammen									
1951	124 867	92 164	217 031	367 244	4 143	1 038	372 425	74 635	196 001		270 636	101 789	72,66	1 158 306	335 000	31 600	8	353	—	
1953	127 143	90 869	218 012	326 772	3 496	1 190	331 458	98 611	126 243		224 854	106 604	67,83	1 046 544	160 000	100 000	9	339	—	
1955	89 042	64 096	153 138	219 362	3 421	1 179	223 962	94 370	90 481		184 851	39 111	82,53	952 265	70 000	91 860	8	333	—	
1957	86 070	65 463	151 533	214 644	2 958	2 006	219 608	80 913	84 776		165 689	53 919	75,44	857 845	—	74 400	7	332	—	
1959	93 718	67 833	161 551	233 937	2 750	6 369	240 056	86 264	96 391		182 655	57 401	76,08	777 907	—	75 100	7	333	—	
1961	85 070	59 471	144 541	229 861	2 692	3 225	235 778	92 296	87 989	35 992	216 277	19 501	91,73	712 491	—	56 020	7	336	3	
1963	88 965	57 031	145 996	247 500	3 500	7 423	258 423	111 573	107 524	26 334	245 431	12 992	94,97	649 691	—	59 620	8	336	4	
1965	96 112	53 548	149 660	272 000	2 600	3 645	278 245	109 494	109 574	28 663	247 731	30 514	89,03	601 005	—	63 820	7	331	5	
1967	103 471	66 339	169 810	316 400	3 600	4 794	324 794	135 783	136 823	30 314	302 920	21 874	93,26	574 309	—	68 220	7	331	5	
1968	101 958	58 050	160 008	341 000	2 000	3 123	349 129	146 245	155 880	30 314	332 439	16 690	95,21	543 995	—	70 120	7	332	5	
1969	120 602	67 707	188 309	397 300	2 700	9 945	409 945	157 963	183 906	30 314	372 183	37 762	90,78	556 841	—	74 620	7	332	7	
1970	99 050	57 548	156 598	332 705	1 227	8 746	342 678	181 850	135 001	38 410	355 261	-12 583	103,67	549 197	—	74 620	7	332	—	
1971	106 585	68 085	174 670	390 347	498	17 994	408 839	171 334	195 948	39 535	406 817	2 022	99,50	509 662	—	74 620	6	328	—	
1972	97 079	61 135	158 214	386 727	1 408	8 650	396 785	184 143	170 639	39 535	394 317	2 468	99,37	470 127	—	75 820	7	328	—	
1973	106 075	57 644	163 719	422 175	1 266	18 685	442 126	239 536	161 072	39 535	440 143	1 983	99,55	508 589	—	76 620	7	328	4	
1974	81 561	52 405	133 966	382 219	1 275	12 786	396 280	257 131	153 058	42 651	452 840	-56 560	114,27	471 230	—	77 420	7	327	—	
1975	100 629	64 887	165 516	434 842	1 779	21 494	458 115	261 184	163 691	37 447	462 322	-4 207	100,91	433 783	—	77 420	6	327	—	
1976	106 589	54 659	161 248	429 322	1 067	26 353	456 742	264 985	190 818	45 735	501 538	-44 796	109,82	430 243	—	77 420	6	328	—	

¹⁾ Summe beider Sektionen geteilt durch 2.
²⁾ ab 1961: nach Vornahme der Abschreibungen.
³⁾ Betriebsaufwand in % des Betriebsertrages.
⁴⁾ Baurechnung nach Abzug der Abschreibungen.