Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzessionsänderungen für die Brünigbahn.

(Vom 21. Juni 1880.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 31. Januar 1874 (Eisenbahnaktensammlung n. F. II, 53) wurde dem Gründungskomite für eine Brünigbahn die Konzession zum Bau und Betrieb folgender Linien ertheilt:

1. Sektion: von Interlaken entweder über das rechte oder über das linke Ufer des Brienzersees, über Meiringen, den Brünig und Sarnen nach Stansstad, mit fakultativer Abzweigung nach Alpnachstad, oder aber, nach Wahl des Konzessionärs, nur von Brienz an, über Meiringen nach Stanstad, resp. Alpnachstad.

2. Sektion: von Stansstad einerseits nach Luzern und andererseits nach Stans und Buochs.

3. Sektion: von Därligen nach Thun, und

4. Sektion: von Thun durch den Amtsbezirk Seftigen nach Bern.

Diese Konzession ist hinsichtlich der in ihren Artikeln 5 und 6 genannten Baufristen durch Bundesbeschlüsse

vom 17. September 1875 (Eisenbahnaktensamml. n. F. III, 212)
„ 27. März 1877 („ „ IV, 200)
und 28. März 1879 („ „ V, 163)

bis zum 28. Februar 1881 erstrekt worden.

Mit Eingabe vom 20. April 1880 nun wendet sich das Gründungskomite mit dem Gesuch an uns, es möchte bei der Bundesversammlung ein Nachtrag zum Bundesbeschluß vom 31. Januar 1874 beantragt werden, wodurch die Brünigbahnkonzession in folgenden Punkten theilweise abgeändert würde:

1. Art. 8 sollte lauten:

Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Geleiseweite soll, zwischen den innern Kanten der Schienen gemessen, 1 Meter betragen. Der Oberbau auf der Bergstreke wird theilweise nach dem Zahnstangensystem erstellt.

2. Art. 12 soll lauten:

Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zwei Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt zum andern und unter Anhalten bei allen Stationen erfolgen. Auf der Bahn von Diechtersmatt über den Brünig nach Meiringen (Bergbahn) ist jedoch die Gesellschaft berechtigt, den Betrieb in der Zeit vom 1. November bis 1. April einzustellen.

3. Im Artikel 14 sollen die Worte

„nach amerikanischem System"

gestrichen werden.

Dieses Gesuch wurde im Wesentlichen folgendermaßen begründet: Das Komite glaube Mittel und Wege gefunden zu haben, um sein Projekt, so weit es sich auf die erste Sektion, d. h. auf eine Linie Brienz-Stansstaad beziehe, zur Ausführung bringen zu können, unter der Voraussezung aber, daß behufs Erzielung einer erheblichen Kostenersparniß die Bahn schmalspurig erstellt und über den Brünig das Zahnstangensystem angewendet werde. Die Konzession sehe zwar nicht ausdrüklich eine nach dem Prinzip normaler Adhäsionsbahnen zu erstellende Linie vor; man könnte daher nach dem Schlußsaz vom Art. 29 des Eisenbahngesezes auch ohne Aenderung derselben, weil es sich um eine Lokal- und Gebirgsbahn handle, ein ausnahmsweises Konstruktionssystem bewilligen. Indessen werde anerkannt, daß man bei Ertheilung der Konzession eine normalspurige Adhäsionsbahn im Auge gehabt habe, und man halte sich speziell von diesem Standpunkt aus zur Einholung einer Konzessionsänderung verpflichtet. Eine weitere Bedingung für die Lebensfähigkeit des Unternehmens sei die Aufhebung der Verpflichtung zur Befahrung der eigentlichen Bergstreke (Diechtersmatt-Meiringen) während der verkehrsarmen Wintermonate. Zu einem solchen Dienst liege keine Veranlaßung vor, habe doch selbst die Postverwaltung in den lezten Jahren den Winterdienst über den

Berg eingestellt, und es kursire in neuerer Zeit im Winter auch nicht ein Fußbote mehr.

Ein dem Gesuch des Gründungskomite beigelegter gedrukter Bericht führt des Weitern aus, daß es sich für einmal schon um der aufzubringenden Mittel wegen nur um den Bau der Streke Brienz-Meiringen-Diechtersmatt-Alpnachstad handeln könne. Die für den Bau derselben mit Normalspur erforderlichen Kosten seien s. Z. auf Fr. 12,000,000 oder Fr. 250,000 per km. berechnet worden. Wenn man sich mit einer Spurweite von 1 m. begnüge, so werde eine Bausumme von Fr. 7,000,000 ausreichen (Fr. 153,000 per km.). Dabei werden die Bestimmungen für die technische Ausführung nur darin verändert, daß man für die Thallinie einen Minimalradius von 150 m. (wie für die Bergstreke) annehme und als Maximalsteigungen festseze:

12 ‰ für die Streken Brienz-Meiringen (12,6 km.)
und Diechtersmatt-Alpnachstad (15,15 km.),
12 % dagegen für die Bergstreke (17,65 km.)

Bereits sei auch ein vorläufiger Bauvertrag mit einer renommirten Bauunternehmung abgeschlossen, nach welchem der Kapitalbedarf sich inner der oben angegebenen Grenzen halte.

Die Regierungen von Luzern und Nidwalden stimmten den gewünschten Konzessionsänderungen bei; ebenso die von Bern, leztere aber mit ausdrüklicher Hinweisung darauf, daß sie für den Kanton Bern, soweit es sich um die dem Brünigbahnunternehmen unterm 28. Februar 1875 auf Grund der damals vorgelegenen Konzession zugesagte Subvention handle, freie Hand vorbehalten müsse. Der Regierungsrath von Obwalden andererseits konnte sich nicht ohne weiteres zu einer zustimmenden Haltung verstehen; namentlich die Einstellung des Betriebs zwischen Diechtersmatt und Meiringen während vollen 6 Monaten wurde beanstandet. Die deßhalb angeknüpften besondern Verhandlungen führten dann zu einer Verständigung, welche darauf gerichtet ist, daß dem ursprünglich vorgelegten Gesuch folgende abgeänderte Fassung gegeben wurde:

1. Art. 8, nach der bisherigen Konzession lautend: „Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt“, soll folgendermaßen abgeändert werden:

„Die Bahn wird mit einspurigem Oberbau erstellt. Die Geleiseweite soll, zwischen den innern Kanten der Schienen gemessen, ein Meter betragen. Der Oberbau auf der Bergstreke wird theilweise nach dem Zahnstangensystem erstellt.“

2. Art. 12, erstes Alinea, bisher lautend: „Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Auf der Bahn von Diechtersmatt über den Brünig nach Meiringen (Bergbahn) kann indeß der Betrieb in der Zeit vom 1. November bis 30. April auf einen täglichen Zug in jeder Richtung beschränkt werden,“

soll künftig heißen:

„Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und täglich dreimal auf den Thalbahnstreken von Diechtersmatt nach Alpnachstad und von Brienz nach Meiringen, unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Es ist indeß der Gesellschaft gestattet, den Betrieb auf der Bahn von Lungern über den Brünig nach Meiringen in der Zeit vom 1. November bis 30. April und auf der Streke von Diechtersmatt nach Lungern vom 30. November bis 1. März gänzlich einzustellen.“

3. An Stelle des ersten Alinea des bisherigen Art. 14: „Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung auf der Thalbahn Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen; auf der Bergbahn kann sie sich auf Personenwagen erster und zweiter Klasse beschränken, in der Meinung jedoch, daß im Lokalverkehr von Stansstad oder einer auf Unterwaldner Seite oberhalb liegenden Station Billets dritter Klasse bis nach Lungern und vice versa auszugeben sind. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren,“

soll gesezt werden:

„Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung auf der Thalbahn Wagen mit drei Klassen aufstellen; auf der Bergbahn kann sie sich auf Personenwagen erster und zweiter Klasse beschränken, in der Meinung jedoch, daß im Lokalverkehr von Alpnachstad oder einer auf Unterwaldnerseite oberhalb liegenden Station Billets dritter Klasse bis nach Lungern und vice versa auszugeben sind. In der Regel sind übrigens allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.“

4. Im Art. 15 endlich soll das lezte Alinea, in seiner bisherigen Fassung lautend: „Auf der Linie mit erhöhten Taxen werden über-

dies für die zweite und dritte Wagenklasse Abonnementsbillets zu je 300 Kilometer-Nummern ausgegeben, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und, gegenüber der Taxe für die einfache Fahrt in der betreffenden Klasse, einen Rabatt von 25 % gewähren,"

künftig heißen:

„Auf der Linie mit erhöhten Taxen werden überdies für die zweite und dritte Wagenklasse Abonnementsbillets zu je 250 und zu 500 Kilometer-Nummern ausgegeben, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und gegenüber der Taxe für die einfache Fahrt in der betreffenden Klasse einen Rabatt von 35 % für die Abonnementsbillets zu 250 und von 50 % für diejenigen zu 500 Kilometer-Nummern gewähren."

So weit diese Vereinbarungen von dem in der ersten Eingabe des Komite formulirten Gesuch abweichen, geschieht dies im Sinn einer Besserstellung des auf die Benuzung der Bahn angewiesenen Verkehrs, und sie bieten also keinen Grund für eine Beanstandung.

Auch im Uebrigen glauben wir die Bewilligung der gewünschten Konzessionsänderungen beantragen zu sollen. Es ist nicht zu läugnen, daß eine Verbindung der beiden großen Touristensammelpunkte, des Vierwaldstätterseebekens mit Umgebung und des Berner Oberlandes dem Reisendenverkehr gute Dienste leisten und denselben heben und mehren kann, und es ist nicht zu bezweifeln, daß eine Schmalspurbahn diesem Zwek und dem unter allen Umständen geringen Güterverkehr, der sich über den Brünig entwikeln dürfte, vollständig genügen wird; auch ist in technischer Beziehung weder gegen das System der Schmalspurbahn noch gegen die aus der Gestaltung desselben resultirenden Konsequenzen für die Konstruktion des Rollmaterials etwas einzuwenden. Abgesehen von der Frage betreffend Einstellung des Betriebs über den Winter auf den beziehungsweisen Bergstreken liegt in den proponirten Aenderungen auch gegenüber dem dermaligen Wortlaut der Konzession keine Benachtheiligung des Verkehrs. Was die Einstellung des Winterbetriebs anbetrifft, so scheint die Bewilligung desselben in dem gewünschten Umfang nach den uns gewordenen Eröffnungen in der That eine Hauptvoraussezung zu sein für die Verwirklichung des Projekts. Von Bundes wegen ist dagegen um so weniger etwas einzuwenden, als wirklich seit drei Jahren die Fahrpostverbindungen über den Brünig je vom 15. Oktober bis und mit 30. April mangels Frequenz eingestellt worden sind. Der Fußbotendienst, der im Winter 1877/78 und 1878/79 auch eingestellt war, ist allerdings im leztverflossenen Winter wieder aufgenommen worden, kann aber zur Motivirung der Forderung eines Eisenbahnbetriebs nicht dienen.

Ueberdies sind nun, da sich Obwalden damit zufrieden gibt, wenn die Einstellung des Betriebs zwischen Diechtersmatt und Lungern nur zwischen dem 30. November und 1. März jeden Jahres geschieht, während Lungern-Meiringen vom 1. November bis 30. April nicht befahren werden soll, auch Seitens der Kantone keine entgegenstehenden Begehren mehr vorhanden.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme, indem wir Sie gleichzeitig unserer vollkommenen Hochachtung versichern.

Bern, den 21. Juni 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzession für die Brünigbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

eines Gesuches des Gründungskomite der Brünigbahn vom 20. April 1880, und einer nachträglichen Erklärung desselben vom 14. Juni 1880;

einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. Juni 1880,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 31. Januar 1874 (Eisenbahnaktensammlung n. F., II, 53) ertheilte und mit Bezug auf die Baufristen durch Bundesbeschlüsse vom 17. September 1875, 27. März 1877 und 28. März 1879 (Eisenbahnaktensamml. n. F., III, 212, IV, 200 und V, 163) erstrekte Konzession für den Bau einer Brünigbahn wird, soweit es die erste Sektion dieser Bahn, nämlich die Linie von Brienz über Meiringen, den Brünig und Sarnen nach Alpnachstad betrifft, in der Weise abgeändert, daß der Wortlaut der nachgenannten Artikel für die erwähnte erste Sektion folgendermaßen lauten soll:

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Oberbau erstellt. Die Geleiseweite soll, zwischen den inneren Kanten der Schienen gemessen, ein Meter betragen. Der Oberbau auf der Bergbahn wird theilweise nach dem Zahnstangensystem erstellt.

Art. 12, erstes Alinea. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und täglich dreimal auf den Thalbahnstreken

von Diechtersmatt nach Alpnachstad und von Brienz nach Meiringen, unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Es ist indeß der Gesellschaft gestattet, den Betrieb auf der Bahn von Lungern über den Brünig nach Meiringen in der Zeit vom 1. November bis 30. April und auf der Streke von Diechtersmatt nach Lungern vom 30. November bis 1. März gänzlich einzustellen.

Art. 14, erstes Alinea. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung auf der Thalbahn Wagen mit drei Klassen aufstellen ; auf der Bergbahn kann sie sich auf Personenwagen erster und zweiter Klasse beschränken, in der Meinung jedoch, daß im Lokalverkehr von Alpnachstad oder einer auf Unterwaldnerseite oberhalb liegenden Station Billets dritter Klasse bis nach Lungern und vice versa auszugeben sind. In der Regel sind übrigens allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben. Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Art. 15, leztes Alinea. Auf der Linie mit erhöhten Taxen werden überdies für die zweite und dritte Wagenklasse Abonnementsbillets zu je 250 und zu 500 Kilometer-Nummern ausgegeben, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und gegenüber der Taxe für die einfache Fahrt in der betreffenden Klasse einen Rabatt von 35 % für die Abonnementsbillets zu 250 und von 50 % für diejenigen zu 500 Kilometer-Nummern gewähren.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzessionsänderungen für die Brünigbahn. (Vom 21. Juni 1880.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1880
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	28
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	26.06.1880
Seite Page Pagina	378-385
Ref. No	10 010 735

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.