

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald, eventuell mit Abzweigung nach dem Faulhorn.

(Vom 10. Juni 1905.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 17. Mai 1904 unterbreitete Herr Elias Flotron, Bauunternehmer in Meiringen, dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Meiringen über die Große Scheidegg und das Faulhorn nach Grindelwald.

Diese Konzession solle an Stelle der durch Bundesbeschluß vom 2. Juli 1897 (E. A. S. XIV, 405) erteilten und am 2. Juli 1903 (E. A. S. XIX, 274) erloschenen Konzession für eine elektrische Eisenbahn von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald treten.

Eine Bahn über die Große Scheidegg, die gleichzeitig die jährlich von vielen Tausenden besuchten Berge Faulhorn und Schwarzhorn berühre und eine majestätische Fernsicht erschließe, sei ein dringendes Bedürfnis geworden.

Gemäß dem technischen Bericht beginnt die Bahnlinie bei der Brünigbahnstation Meiringen bei Quote 600, und wendet sich in direkter Linie von 700 Meter Länge bei einer Steigung von 30 ‰ nach der Aare, die sie mittelst einer Brücke von 40 Meter Spannweite überschreitet. Auf einer 325 Meter langen horizontalen Strecke erreiche sie hinter der Kreuzung mit der Straße nach dem Reichenbachfall die Station Reichenbach und habe bis zu diesem Punkt eine Länge von 840 Metern. An den Ortschaften Willigen und Schwendi vorbei, vor letzterer in einer Kurve umbiegend, erreiche sie auf einer 2300 Meter langen 152,2 ‰ steigenden Strecke die Station Oberer Reichenbachfall, nachdem sie vorher den Reichenbach mit einer Brücke von 20 Meter Spannweite überschritten habe. Auf 75 Meter langer horizontaler Strecke sei die Station Oberer Reichenbachfall auf einer Höhe von 970 Metern projektiert. Im Bogen sich wieder dem rechten Ufer des Reichenbaches zuwendend, folge die Bahn demselben bis kurz vor der Station Gschwandenmad-Rosenlauri, die auf einer Meereshöhe von 1300 Metern liege. Die beiden Kreuzungen mit dem Reichenbach auf dieser Strecke erfordern 2 Brücken von 16 und 20 Meter Spannweite, während ferner für zwei kleine Seitenbäche eine Brücke von 4 Meter Weite und ein Durchlaß vorgesehen seien. Die Station Gschwandenmad liege auf einer horizontalen Strecke von 200 Meter Länge. Die Anhöhe hinter Gschwandenmad mit einem 300 Meter langen Tunnel durchbohrend, ziehe sich die Bahn fortwährend am linken Ufer des Reichenbaches entlang. Hernach steige sie zu der auf Quote 1500 liegenden Station Schwarzwaldgletscher empor. Nun entferne sich die Bahn vom Reichenbachufer und steige direkt zum Hochpaß der Scheidegg hinan, den sie auf Quote 2010 gewinne. Diese Höhe halte die Bahn inne bis zu der um 1100 Meter von der Station Große Scheidegg entfernten Station Schwarzhorn und erreiche dann ihren Kulminationspunkt bei der Station Faulhorn auf Quote 2285. Die 5500 Meter lange Strecke von der Scheidegg bis zum Faulhorn am Südhang der Schwarzhorngruppe gewähre eine überwältigend schöne Fernsicht auf Wellhorn und Wetterhörner und führe danu zu dem durch die Schönheit seiner Lage hochberühmten Bachsee, an dessen Ufer die Station Faulhorn 400 Meter unter dem höchsten Gipfel des Berges angelegt werde. Drei kleine Wasserläufe werden auf dieser Strecke mit Brücken von 6, 10 und 4 Meter Spannweite überschritten. Nachdem die Bahn noch den Ablauf des Bachsees mit 20 Meter langer Brücke gekreuzt habe, wende sie sich in raschem Bogen und gehe mit Ge-

fällen von 100 ‰ und 148 ‰ talwärts. Den steilen Hang am Waldspitz mit einer Kurve überwindend, erreiche sie die Station Obergletscher in der Nähe des Kurhauses Hotel Wetterhorn (1250 Meter) und nach weiteren 2900 Metern die Endstation Grindelwald (1032 Meter). Die Gesamtlänge der Bahn betrage 29,850 Meter, wovon 18,790 Meter eine Steigung von mehr als 8 ‰ zu überwinden haben und Zahnstange erhalten, während 11,060 Meter als Adhäsionsbahn zu erstellen seien. Die Spurweite der Bahn betrage 1 Meter. Das Tracé sei so gewählt, daß nur an wenigen Stellen der Minimalradius von 100 Metern zur Anwendung komme. Das Rollmaterial bestehe aus Motorwagen mit elektrischem Betriebe. Es sei noch eine Projektvariante vorgesehen, wonach die Punkte Kilometer 17 und 24 auf kürzestem Wege verbunden werden, so daß die Stationen Schwarzhorn und Faulhorn vereinigt würden.

Die Anlagekosten werden berechnet, wie folgt:

Organisation und Verwaltung	Fr.	417,900
Landerwerb	„	179,100
Unterbau	„	1,880,260
Oberbau	„	1,008,870
Hochbau und Mobiliar	„	358,200
Telegraph	„	74,625
Rollmaterial	„	835,800
Unvorhergesehenes	„	565,245
	Fr.	<u>5,400,000</u>

Der Regierungsrat des Kantons Bern befürwortete mittelst Vernehmlassung vom 1. März 1905 das Konzessionsgesuch; hinsichtlich der Festsetzung des Tracés beantragte er, es möchte die Bahn von Meiringen über die Große Scheidegg direkt nach Grindelwald geführt werden, mit Abzweigung von der Großen Scheidegg nach dem Faulhorn. Da es sich hierbei um eine ganz erhebliche Tracéänderung handelte, war es erforderlich, sich über diese Frage schon vor der Konzessionierung zu verständigen. Der Konzessionsbewerber beantragte mittelst Eingabe vom 18. März dieses Jahres, auf den Wunsch der Regierung des Kantons Bern nicht einzutreten, indem er geltend machte, es handle sich nicht um eine Transitlinie Meiringen-Grindelwald, sondern um eine Vergnügungsbahn, die eine möglichst schöne Aussicht gewähren solle.

Das Eisenbahndepartement beschäftigte sich ebenfalls eingehend mit der Tracéfrage und erachtete aus nachstehenden Gründen das vom Regierungsrat vorgeschlagene Tracé für das richtigere:

Die Mehrkosten, die der Umweg über das Faulhorn bedinge, würden fast eine halbe Million Franken betragen; dazu käme eine Verlängerung der Fahrzeit um 28—30 Minuten und eine Erhöhung der Fahrtaxe bei den in Aussicht genommenen Taxen von 40 bezw. 60 Rappen per Personenkilometer um Fr. 1. 60 für die dritte, und Fr. 2. 40 für die zweite Klasse. Dieser Mehraufwand an Zeit und Geld hat aber für den größten Teil der Reisenden keinen Wert, weil sie direkt von Meiringen nach Grindelwald zu gelangen wünschen. Für diejenigen, die das Faulhorn besuchen wollen, könnte dann eventuell, d. h. wenn sich das Bedürfnis zeigt, eine Abzweigung von der Hauptlinie erstellt werden.

Der Konzessionsbewerber, der hiervon in Kenntnis gesetzt wurde, machte den Vorschlag, das projektierte Tracé von Meiringen bis zu Kilometer 15,500 gemäß dem Situationsplane auszuführen und sodann die Punkte Kilometer 15,500 und 25,300 in möglichst direkter Weise zu verbinden. Außerdem wäre von Kilometer 15,500 über das Faulhorn nach Kilometer 25,300 eine Abzweigung zu erstellen. Dieser Vorschlag wurde vom Eisenbahndepartement akzeptiert, womit die Tracéfrage in der Hauptsache als gelöst zu betrachten ist. Einige weitere, das Tracé betreffende Fragen, die der Regierungsrat in seiner Vernehmlassung aufgestellt hat, werden anlässlich der Prüfung und Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes ihre Erledigung finden.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 2. Juni 1905 in Bern stattfanden, erklärte man sich im allgemeinen mit dem vom Departement vorgelegten Entwürfe einverstanden. Der vom Vertreter der Regierung gestellte Antrag, in dem Artikel 17 des Konzessionsentwurfes die Bestimmung aufzunehmen, es seien der einheimischen Bevölkerung ermäßigte Taxen zu gewähren, wurde zwar vom Konzessionsbewerber zugestanden, aber von den Vertretern des Eisenbahndepartements abgelehnt. Eine Einigung kam nicht zustande. Auch wir beantragen Ihnen, von der Aufnahme einer solchen Bestimmung abzusehen, indem wir uns erlauben, auf das über die Begünstigung der Einheimischen in unserer Botschaft betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Gunten nach Sigriswil vom 5. Juni 1905 Gesagte hinzuweisen.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns das Konzessionsgesuch keinen Anlaß.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald, eventuell mit Abzweigung nach dem Faulhorn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben des Herrn Elias Flotron, Bauunternehmer in Meiringen, vom 17. Mai 1904, 15. März 1905 und 19. April 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1905,

beschließt:

Dem Herrn Elias Flotron, Bauunternehmer in Meiringen, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald, eventuell mit Abzweigung nach dem Faulhorn, 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

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

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 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linie Meiringen-Große Scheidegg-Grindelwald nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Meiringen-Große Scheidegg-Grindelwald zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Fristen für den Bau der Abzweigung nach dem Faulhorn sind vom Bundesrate festzusetzen.

Die Nichteinhaltung dieser Fristen hat nur den Hinfall der Konzession für die Abzweigung, nicht auch für die Hauptlinie zur Folge.

Art. 8. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Bei starken Steigungen kann die Zahnstange verwendet werden.

Art. 10. 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. 11. Den eidgenössischen Beamten, 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. 12. 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.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Der Betrieb der Bahn kann auf die Sommersaison beschränkt werden. Vom 1. Juni bis Ende September sind wenigstens drei Züge täglich auf der Linie Meiringen-Große Scheidegg-Grindelwald nach beiden Richtungen auszuführen.

Der Bundesrat kann im Falle des Bedürfnisses eine Verlängerung des Betriebes verlangen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 17. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 60 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 40 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Für Güter kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für alpwirtschaftliche Produkte sind ermäßigte Taxen zu bewilligen.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 22. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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 Bundesrat 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. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 27. Für die Ausübung 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. Januar 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 getan 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. Januar 1945 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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 konzessionierte 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 welchen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein

Rückkaufsrecht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Juli 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen über die Große Scheidegg nach Grindelwald, eventuell mit Abzweigung nach dem Faulhorn. (Vom 10. Juni 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1905
Date	
Data	
Seite	363-374
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 489

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.