Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen, mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni, und einer Schmalspurbahn von der Grossen Scheidegg nach dem Faulhorn.

(Vom 3. Juni 1907.)

Tit.

I.

Die Erstellung einer Grossen Scheideggbahn von Meiringen nach Grindelwald, mit einer Abzweigung nach dem Faulhorn, ist infolge des stets zunehmenden Fremdenverkehrs im Berner Oberland ein naheliegender Gedanke. Sie wurde auch von verschiedenen Gruppen ganz oder teilweise erstrebt, und wir erlauben uns, in dieser Beziehung auf unsere Botschaften vom 10. Juni 1905 (Bundesbl. 1905, IV, 363) und 1. Dezember 1905 (Bundesbl. 1905, VI, 173) zu verweisen.

Im letzten Stadium der Angelegenheit standen sich zwei Konkurrenzgruppen gegenüber. Die eine unter dem Namen

eines Vereinigten Initiativkomitees für die Grosse Scheideggbahn hatte an ihrer Spitze die Herren Leuenberger, Notar in Bern, Weber, Geometer in Langenthal, und Hürner, Amtschreiber in Meiringen. Die andere Gruppe war vertreten durch die Herren W. Hetzel, Ingenieur, und Wilh. Fischer, Kaufmann, beide in Basel. In seiner Vernehmlassung vom 26. September 1906 regte der Regierungsrat des Kantons Bern eine Lösung des Konkurrenzkampfes in dem Sinne an, dass der ersten Gruppe die durchgehende Linie Grindelwald-Meiringen über die Grosse Scheidegg und der zweiten Gruppe die Abzweigungslinie von der Grossen Scheidegg nach dem Faulhorn und der Schynigen Platte konzessioniert werden sollten. Unser Eisenbahndepartement erblickte hierin eine für beide Gruppen befriedigende Lösung, arbeitete zwei entsprechende Konzessionsentwürfe aus und lud zur reglementarischen Konferenz auf den 20. Februar 1907 nach Bern ein. Hierbei erklärten sich die beiden Konkurrentengruppen, sowie alle andern Interessierten mit der vorgeschlagenen Lösung einverstanden, und es konnte zur artikelweisen Beratung der zwei Konzessionsentwürfe geschritten werden. Letztere wurden mit einigen Vorbehalten angenommen.

Da in der Angelegenheit eine grosse Menge Akten ergangen war, ersuchte unser Eisenbahndepartement die beiden Gruppen, ihre Konzessionsgesuche gemäss der nun erfolgten Verständigung umzuarbeiten. Hierdurch sind wir heute in der Lage, Ihnen zwei bereinigte Konzessionsvorlagen, welche auf den vom Eisenbahndepartement entworfenen Konzessionsentwürfen basieren, vorzulegen.

Von der Wiedergabe der allgemeinen Berichte, welche auf die Naturschönheiten des Berner Oberlandes u. s. w. hinweisen, nehmen wir Umgang und gehen nun zur Behandlung der beiden einzelnen Projekte über.

1. Elektrische Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen, mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni.

Gemäss dem technischen Bericht ist die Grosse Scheideggbahn eine Adhäsionsbahn, gleichartig wie die Montreux-Berner Oberlandbahn mit elektrischem Betrieb. Die Bahnlinie beginnt bei der Brünigbahnstation Meiringen an der Quote 600, folgt der Brünigbahn auf 350 m., wendet sich mit einer Kurve von

200 m. Radius nach links, durchquert die Meiringer Allmend, überschreitet die Aare bei km. 0,650 mit einer Brücke von 40 m. Länge; nach einer weiteren Kurve überschreitet sie den Reichenbach bei km. 1,500 und erreicht die Station Reichenbach-Hotels und die Reichenbach-Drahtseilbahn; von da an steigt die Linie mit 6 ‰, und nachdem sie ein Hufeisen gebildet und den Lugibach bei km. 2,750 überschritten hat, erreicht sie, dem Bennenberg entlang, beim Lammi vorbeiführend, die Station Geissholz bei km. 5,250 an der Quote 810; nachher überschreitet die Linie bei km. 5,900 den Lugibach, steigt mit 4,9 ‰ empor, überschreitet den Reichenbach bei km. 7,500 und gelangt zu der Station Reichenbachfall-Drahtseilbahn, km. 7,625 an der Quote 910. Von hier bis zur Grossen Scheidegg gibt es keine grösseren Brückenbauten mehr. Von der Station Reichenbachfall steigt die Bahn mit 5 ‰ Steigung zur Station Falchern; beim „Stutz“ erreicht sie bei km. 9,875 den ersten Kehrtunnel mit einem Radius von 200 m.; die Länge des Tunnels beträgt 1100 m. und die Steigung im Tunnel 4 ‰. Vom Ausgang des Tunnels, an der Quote 1067,50, steigt die Bahn auf 3 km. mit 6 ‰ und erreicht die Haltestelle „Säge“ an der Quote 1247, km. 14, und 700 m. weiter die Station Geschwandenmaad an der Quote 1289. Von da steigt die Bahn mit 6 ‰ auf 2000 m. Länge und erreicht den zweiten Kehrtunnel bei km. 16,950 an der Quote 1412. Die Länge dieses Tunnels beträgt 1500 m. mit 4 ‰ Steigung und einem Radius von 200 m.; sein Ausgang befindet sich bei km. 18,450 an der Quote 1472. Von da an durchquert die Bahn die Alp Breitenboden, und nach 1500 m. erreicht sie an der Quote 1537 die in Aussicht genomene Haltestelle Schwarzwald. Nach weitem 1500 m. tritt sie in einen Kehrtunnel unter Alpiglen mit einer Steigung von 4 ‰ auf eine Länge von 875 m., überschreitet den Pfannibach und mündet in den letzten Kehrtunnel diesseits der Grossen Scheidegg; dieser hat eine Länge von 1125 m., 4 ‰ Steigung, und sein Ausgang steht an der Quote 1743,50. Nach weitem 2000 m. erreicht die Linie mit 5 ‰ Steigung den Scheideggtunnel bei km. 28,200 an der Quote 1933,50, und nach 500 m. Länge mit 4 ‰ Steigung bei km. 28,700 an der Quote 1953,50 ist sie am Ausgang des Tunnels und erreicht die Station Grosse Scheidegg, die eine Länge von 250 m. hat; sie ist horizontal und an der Quote 1953,50 gelegen. Von der Station Scheidegg neigt sich die Bahn auf eine Länge von 1500 m. mit 3 ‰ Gefäll und gelangt zu der Station Schwarzhorn bei den Grindel Oberlägern

an der Quote 1908,50. Mit 6 % Gefäll auf eine Länge von 2600 m. erreicht sie den Ort Egeritz an der Quote 1779,50, mit 5 % auf 3000 m. Länge führt sie bei der sogenannten „Not-halden“ vorbei und erreicht den Kehrtunnelanfang, „Gemeinen Boden“ genannt, bei km. 38,900 an der Quote 1519. Dieser Tunnel hat ein Gefäll von 4 %; sein Ausgang ist bei km. 40,250. Die Linie führt nun mit 4 % beim „Oberhaus“ vorbei, erreicht die Wetterhornaufzugstation und Hotel Wetterhorn. Nachdem die Linie noch beim Steinacher, Gadenstatt, Isch, Thalhaus u. s. w. vorbeigeführt hat, erreicht sie die Station Grindelwald der Berner-Oberlandbahnen an der Quote 1016 bei km. 51,125.

Die einzigen erforderlichen Brücken sind diejenigen über den Wandelbach bei km. 31,500 und den Chriseggbach bei km. 38,500, 44 und 47,500.

Die Spurweite der Bahn beträgt 1 m. und der kleinste Radius 200 m.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Administration	Fr.	511,250
2. Landerwerb	„	255,625
3. Unterbau	„	5,942,750
4. Oberbau	„	1,022,500
5. Hochbau und Mobiliar	„	460,125
6. Telegraph	„	127,812
7. Rollmaterial	„	664,625
8. Elektrisches Leitungsnetz	„	562,375

Total Fr. 9,547,062

d. h. für 51,125 km. per km. Fr. 186,740.

Die jährlichen Betriebseinnahmen werden veranschlagt auf	Fr.	814,000
Die Ausgaben auf	„	409,000

Betriebsüberschuss Fr. 405,000

oder zirka 4 % des Anlagekapitals.

Zur Tracéföhrung haben wir noch zu bemerken, dass das Initiativkomitee Leuenberger sehr darauf hielt, freie Hand zu haben betreffend die Linienföhrung bei der Überschreitung der Passhöhe im Sinne einer möglichen Annäherung zum Faulhorn, die Gruppe Hetzel hingegen den Anschluss ihrer Abzweigungsbahn direkt an der Grossen Scheidegg erstrebte, um in den Besitz einer rentablen Bahnlänge zu kommen. Schliess-

lich einigte sich die reglementarische Konferenz über folgende Erklärung:

„Die Grosse Scheideggbahn ist im allgemeinen als eine direkte Linie anzulegen. Der Abzweigungspunkt der Faulhornbahn kann erst im Plangenehmigungsverfahren bestimmt werden. Immerhin wird festgestellt, dass die Abzweigung der Faulhornbahn in die Nähe der Grossen Scheidegg zu liegen kommt.“

2. Schmalspurbahn von der Grossen Scheidegg nach dem Faulhorn und der Schynigen Platte.

Von einer Wiedergabe aller Einzelheiten des technischen Berichtes werden wir hier Umgang nehmen, weil bei so schwierigen Terrainverhältnissen die Tracéführung erst bei Erstellung des allgemeinen Bauprojektes genau festgestellt werden kann. Wir beschränken uns daher auf folgende Angaben.

Die Linie nimmt ihren Anfangspunkt beim Grossen Scheidegg-Hotel an der Quote 1960 m. und erreicht sukzessive die Station Widderfeld bei km. 6,²⁵⁰, die Station Faulhorn bei km. 9,⁶²⁰, die Station Sägis-Tal(see) bei km. 12,⁷⁵⁰, den Halt Bütschi bei km. 15,⁰⁶², die Endstation Schynige Plattebahn bei km. 18,⁸¹².

Die Totallänge der Bahn beträgt also rund 18,₈ km.

Die Linie zerfällt in

Zahnstangenstrecken	7,260	m. laufender Bahn
Adhäsionsstrecken	9,612	„ „ „
„	1,940	„ an den Stationen

Totallänge wie oben 18,812 m.

Die Kulminationsstation ist die Station Faulhorn, 2611,₅₀ m. über Meer, also 73 m. tiefer als das Faulhorn selbst.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Vorarbeiten	Fr.	37,600
2. Grunderwerb	„	94,000
3. Unterbau	„	2,068,000
4. Oberbau	„	733,200
5. Abschluss und Signale	„	37,600
6. Hochbauten und Mobiliar	„	112,800
7. Baugerätschaften	„	18,800

Übertrag Fr. 3,102,000

	Übertrag	Fr. 3,102,000
8. Rollmaterial	"	376,000
9. Elektrische Einrichtungen und Verschiedenes	"	282,000
10. Kapitalbeschaffung, Organisation	"	41,360
11. Verwaltungskosten	"	15,040
12. Bauzinsen	"	131,600
13. Unvorhergesehenes	"	52,000
	Total	Fr. 4,000,000

oder per km. Fr. 212,630.

Gemäss der Rentabilitätsberechnung würde das Aktienkapital auf eine Dividende von 5 % rechnen können.

In der reglementarischen Konferenz wurde der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf allseitig angenommen.

II.

Was nun zunächst die prinzipielle Frage anbelangt, ob den beiden Konzessionsgesuchen entsprochen werden soll, so wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass die bernische Vereinigung für Heimatschutz mit Eingabe vom 13. Dezember 1905 sich gegen die Erteilung der Konzession Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen mit Abzweigung nach dem Faulhorn aussprach, da die Schönheit der Gegend durch die Bahn beeinträchtigt werde und ein wirkliches Bedürfnis für dieselbe nicht bestehe. Eventuell äusserte die Vereinigung den Wunsch, es möchten den Konzessionären im Falle der Erteilung der Konzession Bedingungen auferlegt werden, welche eine Beeinträchtigung der Schönheit der Natur möglichst verhindern.

Wir halten dafür, dass die Konzession Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen nicht wohl verweigert werden kann, weil diese Verbindung offenbar im Interesse der beiden Gemeinden Grindelwald und Meiringen liegt. Auch sollte es möglich sein, das Tracé so anzulegen, dass die Schönheit der Gegend nicht allzugrosse Einbusse erfährt. Gegen die Linie Grosse Scheidegg-Faulhorn ist ebenfalls nicht viel einzuwenden, obschon von einem wirklichen Bedürfnis, eine Bahn auf das Faulhorn zu erstellen, nicht gesprochen werden kann. Dagegen sollte die Konzession für die Verbindungslinie Faulhorn-Schynige Platte mit Rücksicht auf die Erhaltung der Naturschönheit verweigert werden. Der Weg vom Faulhorn zur Schynigen Platte gehört zu den geuusreichsten

kleinern Touren im Berner Oberland. Dem Touristen eröffnet sich hier ein wahres Alpenidyll voll wunderbarer Reize. Auf den lachenden grünen Weiden ruht tiefer Friede und äusserst wohlthuende Ruhe. Der ganze Zauber, welcher dieser Gegend entströmt, würde durch die Anlage einer Bahn vollständig vernichtet. Auch ist die Verbindungslinie Faulhorn-Schynige Platte überflüssig, da auf den einen Gipfel bereits eine Bahn führt und auf den andern eine erstellt werden soll. Für denjenigen, der die Rundtour Interlaken-Wilderswil-Schynige Platte-Faulhorn-Grindelwald-Interlaken unternehmen will, ist es gewiss eine Wohltat, wenn er nicht die ganze Tour per Bahn machen muss, sondern gerade den schönsten Teil derselben zu Fuss zurücklegen kann.

Im zweiten Konzessionsentwurf ist daher nur die Erteilung der Konzession von der Grossen Scheidegg nach dem Faulhorn vorgesehen.

In beiden Konzessionsentwürfen wurde überdies in den Artikeln 7 folgende Klausel aufgenommen:

„Bei der Erstellung der Ausführungspläne hat die Gesellschaft auf möglichste Schonung der Naturschönheiten Bedacht zu nehmen“.

Diese Bestimmung bildet einen Schutz gegen das eventuelle Bestreben der Gesellschaft, sich bei der Wahl des Tracés nur durch technische und finanzielle Erwägungen leiten zu lassen, ohne irgendwelche Rücksichten auf die Schönheiten der Natur zu nehmen.

Als weitere Bemerkungen zu den beiden Konzessionsentwürfen haben wir anzubringen, dass die Konzessionsbewerber das Gesuch stellten, es möchte für das Eintreten einer Taxenherabsetzung nicht mehr auf eine 6%ige Rendite während dreier aufeinanderfolgender Jahre abgestellt werden, sondern auf einen höheren Prozentsatz. Von den Vertretern des Eisenbahndepartements wurde diesbezüglich die Erklärung abgegeben, dass, wenn die Bundesversammlung dem vom Verein schweizerischer Drahtseilbahngesellschaften eingereichten Gesuche um Erhöhung des Prozentsatzes entsprechen sollte, und in der Folge diese Erhöhung nicht nur den Drahtseilbahnen, sondern den Schmalspurbahnen überhaupt zugestanden würde, diese Be-

günstigung auch den beiden genannten Bahnen zu gute kommen würde.

Die Taxbegünstigungsklausel für die einheimische Bevölkerung, die vom Vertreter der Regierung für die Bahn Meiringen-Grindelwald verlangt und von den Konzessionsbewerbern nicht bekämpft wurde, haben wir aus prinzipiellen Gründen nicht aufgenommen. Wir erlauben uns, auf das hierüber in unserer Botschaft betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden vom 26. März 1907 Gesagte zu verweisen.

Indem wir Ihnen die nachstehenden Beschlusssentwürfe zur Annahme empfehlen, benützen wir diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Juni 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees der Grossen Scheideggbahn vom 1. Mai 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee für die Grosse Scheideggbahn, vertreten durch die Herren Leuenberger, Notar in Bern, Weber, Geometer in Langental, und Hürner, Amtsschreiber in Meiringen, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald (Station B. O. B.) über die Grosse Scheidegg nach Meiringen (Station S. B. B.) mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni 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 Grindelwald.

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. Die Bahn zerfällt in drei Sektionen:

- I. Grindelwald (Station der B. O. B.)-Grindelwald oberer Gletscher (Station Wetterhorn-Aufzug).
- II. Grindelwald oberer Gletscher-Meiringen (Station S. B. B.).
- III. Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni.

Für die I. Sektion werden nachfolgende Fristen festgesetzt:

Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6. Die Fristen für die Sektionen II und III sind vom Bundesrat festzusetzen.

Die Nichteinhaltung dieser Fristen hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion, nicht auch für die anderen Sektionen zur Folge.

Art. 7. 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.

Bei der Erstellung der Ausführungspläne hat die Gesellschaft auf möglichste Schonung der Naturschönheiten Bedacht zu nehmen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Bei starken Steigungen kann die Zahnstange verwendet werden.

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 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. 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.

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

Art. 13. 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. 14. Der Betrieb der Bahn kann auf der I. und III. Sektion auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September und auf der II. Sektion auf die Zeit vom 1. Juni bis 30. September beschränkt werden. Vom 1. Juni bis Ende September sind auf der ganzen Strecke wenigstens drei Züge 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. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Sie hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen im Maximum eine Taxe von 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 17. 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 20 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. 18. Für Güter kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für alpenwirtschaftliche Produkte sind ermässigte Taxen zu bewilligen.

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 20. 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. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 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. 25. 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. Die hierüber aufzustellenden besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905, mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 26. 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 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 Aus-

schluss 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von der Grossen Scheidegg
nach dem Faulhorn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 30. November 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren W. Hetzel, Ingenieur, und Wilh. Fischer, Kaufmann, beide in Basel, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von der Grossen Scheidegg 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 Bern.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen vier Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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.

Bei der Erstellung der Ausführungspläne hat die Gesellschaft auf möglichste Schonung der Naturschönheiten Bedacht zu nehmen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Bei starken Steigungen kann die Zahnstange verwendet werden.

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 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. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen 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. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern; zum Transport von Gütern in Wagenladungen und von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Juni bis 15. September beschränkt werden. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung nur eine Wagenklasse aufstellen. Eine zweite Wagenklasse kann mit Zustimmung des Bundesrates eingeführt werden.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann im Maximum eine Taxe von 60 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse stellt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, zehn 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. 18. Für Güter kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen per 100 kg. und per Kilometer bezogen werden.

Für alpenwirtschaftliche Produkte sind ermässigte Taxen zu bewilligen.

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 20. 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. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 26. 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 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bözingen nach Mett-Bözingen (Station der S. B. B.).

(Vom 3. Juni 1907.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 20. Februar 1907 unterbreitete ein vom Gemeinderate Bözingen bestelltes Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Gemeindepräsident Wyssbrod, Gemeindeschreiber Wyssbrod, Ingenieur Emil Schwab, Fabrikant in Biel, Hermann Renfer, Handelsmann in Bözingen und Notar Eduard Rufer in Biel, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmal-spurigen elektrischen Strassenbahn von Bözingen nach Mett, Station der S. B. B.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, die projektierte Bahn solle in erster Linie berufen sein, den sich von Jahr zu Jahr steigenden Güterverkehr zwischen der Ortschaft Bözingen und der Station Mett zu vermitteln. Die Beförderung von Personen sei in Aussicht genommen, sobald sich das Bedürfnis geltend machen werde.

Neben einer Anzahl kleinerer Gewerbe habe Bözingen zwei industrielle Unternehmen von bedeutendem Umfange: das Metall-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen, mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni, und einer Schmalspurbahn von der...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1907
Date	
Data	
Seite	281-302
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 454

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.