

Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. VI.

Nr. 51. 14. Dezember 1904.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen (eventuell Innertkirchen) nach Gletsch (Grimselbahn).

(Vom 10. Dezember 1904.)

Tit.

Mitteltst Eingabe vom 15. Januar 1904 unterbreiteten die Herren R. Vontobel, Elektrotechniker in Winterthur, und E. Vogt, Ingenieur in Laufen, dem Bundesrate das Gesuch, es möchte ihnen zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Meiringen nach Gletsch (Grimselbahn) erteilt werden. In der Folge trat Herr R. Vontobel als Konzessionsbewerber zurück, und es kam Herr Karl Probst, Ingenieur in Luzern, an seine Stelle.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß die eidgenössische Post schon jetzt in einer Saison mehr als 5000 Personen über die Grimsel, welche das Berner Oberland mit dem Oberwallis und weiterhin durch den Furka- und den Oberalpaß mit dem Gotthard- und Oberrheintal verbinde, befördere.

Eine weitaus größere Zahl von Touristen gehe zu Fuß oder benütze Privatfuhrwerke, so daß der gegenwärtige Passantenverkehr mindestens 25,000 Reisende betrage. Es sei dies eine

ansehnliche Zahl, besonders wenn man bedenke, daß der Verkehr in der Hauptsache auf 3 Monate beschränke. Die jetzt schon bedeutende Frequenz, sowie die Aussicht auf die bevorstehende Eröffnung des Simplontunnels, durch welchen der Verkehr auf dieser Route sich sicherlich bedeutend steigern werde, habe die Petenten veranlaßt, sich um die Konzession für eine Grimselbahn zu bewerben. Die Verhältnisse seien im allgemeinen günstig. Vorteilhaft sei, daß die letzte Strecke des Grimselpasses von beiden Seiten sehr steil ansteige und der höchste Berggücken nur ganz kurz sei; es ermögliche dies, vermittelt eines Tunnels von nur 2300 Meter Länge den höchsten Punkt der Bahn auf 1780 Meter zu bringen, während der höchste Punkt der Grimselstraße zirka 400 Meter höher liege. Im weitem sei eine sehr vorteilhafte Wasserkraft vorhanden, welche gestatte, mit verhältnismäßig geringen Kosten die erforderliche elektrische Energie für den Betrieb der Bahn zu erzeugen. Es sei dies der Ausfluß des Gelmersees, welcher über eine zirka 400 Meter hohe, beinahe senkrechte Felswand in die Aare abstürze. Die Anlage einer Bahn über die Grimsel ermögliche bei richtiger Feststellung des Tracés unter Vermeidung der gefährdeten Stellen die Touristensaison bedeutend zu verlängern, was für den Fremden- und internen Verkehr des Oberhaslitalen einen großen Vorteil bedeute.

Der Weg von Luzern über den Brünig nach Meiringen und von da über die Grimsel ins Wallis sei eine der beliebtesten Touristenrouten der Schweiz; er biete eine Menge abwechslungsreicher Bilder von unvergleichlicher landschaftlicher Schönheit. Bei Erstellung der ebenfalls projektierten Bahn Brig-Gletsch werde die Linie durch das Oberwallis über die Grimsel und den Brünig nach Luzern eine bedeutend kürzere Fahrzeit erfordern, als der Umweg, welchen die Hauptbahnen über Lausanne-Bern nehmen.

Allerdings bestehe bereits eine Konzession für eine Bahn Meiringen-Innertkirchen, die durch Bundesbeschluß vom 24. April 1902 (E. A. S. XVIII, 58) Herrn Müller-Landsmann in Zürich erteilt worden sei.

Da aber ein Anschluß der Grimselbahn an die Brünigbahn absolut erforderlich sei, werde mit Sicherheit angenommen, daß die Konzession Meiringen-Innertkirchen keinen Grund bilden werde, diese Strecke aus der Konzession der Grimselbahn auszuscheiden und dieselbe auf die Strecke Innertkirchen-Gletsch zu beschränken. Ähnliche Verhältnisse bestehen z. B. auf der Strecke

Landquart-Chur (S. B. B. und Rhätische Bahn), Zürich-Dietikon (S. B. B. und Limmattal-Straßenbahn) etc.

Gemäß dem technischen Bericht soll die Grimselbahn mit 1 Meter Spurweite als reine Adhäsionsbahn auf durchwegs eigenem Bahnkörper gebaut werden. Die maximale Steigung betrage 60% , der minimale Kurvenradius 60 Meter. Letzteres Maß solle aber nur für die Entwicklung der Linie im obern Teile der Bahn zur Anwendung kommen; für die übrige Strecke sei der Minimalradius zu 80 Meter vorgesehen. Die Gesamtlänge der Linie betrage 27,870 Meter. Hiervon entfallen auf das Gebiet des Kantons Bern 26,695 und auf dasjenige des Kantons Wallis 1175 Meter, worunter 1025 im Tunnel. Die Linienführung vermeide die von Lawinen, Steinschlag etc. gefährdeten Stellen, so daß ein durchgehender Winterbetrieb möglich wäre. Derselbe werde jedoch vorläufig nur bis Guttannen durchgeführt. Es sei elektrischer Betrieb vorgesehen. Die erforderliche elektrische Energie solle in einer zu erstellenden hydroelektrischen Anlage bei Handegg, km. 18,5 der Bahnlinie, erzeugt werden mit Verwendung des Abflusses des Gelmersees. Die Minimalgeschwindigkeit betrage pro Stunde auf der größten Steigung von 60% 18 Kilometer. Die Fahrdauer von Meiringen nach Gletsch betrage unter diesen Umständen mit Einschluß der Aufenthalte auf den Stationen 1 Stunde 45 Minuten.

Von der Station Meiringen (598 Meter) der Brünigbahn aus steige die projektierte Bahn mit $8,75\%$ gegen die Staatsstraße und erreiche nach Überschreiten der Aare mit 35% Steigung die Haltestelle Reichenbach-Willigen bei km. 0,900. Von hier bis kurz vor dem Tunnelleingang bei km. 2,030 (675 Meter) hebe sich das Tracé mit der maximalen Steigung von 60% und liege links der Staatsstraße. Nach einer kurzen Horizontalen erreiche die Bahn mittelst eines 1080 Meter langen, im Gefälle von $39,2\%$ liegenden Tunnels die Ebene von Innertkirchen und nach Kreuzung der Staatsstraße auf der Horizontalen bei km. 4,200 die Station Innertkirchen selbst (631 Meter). Die Bahn steige nach der Station wieder, den Flußlauf der Aare zur Linken lassend, mit 21% gegen das Urbachwasser; nach Überbrückung desselben beginne die Rampe mit maximaler Steigung, die mit einem Tunnel von 300 Meter und einer Aarebrücke zur Gewinnung des rechten Aareufers auf einer Strecke von 500 Meter durch eine Steigung von 20% unterbrochen werde. Bei km. 7,000 durchfahre die Bahn mit 60% Steigung einen dritten Tunnel von 400 Meter Länge und erreiche nach abermaligem Überschreiten

der Aare, der rechtsseitigen Tallehne entlang, bei km. 10,¹⁹⁰ die Haltestelle Mettlen (930 Meter) und bei km. 12,⁴⁴⁵ die Station Guttannen (1060 Meter).

Um die maximale Steigung von 60‰ nicht überschreiten zu müssen, seien zur Erreichung der Haltestelle Handegg mit 1420 Meter bei km. 17,⁰⁰⁰ einige Entwicklungen des Tracés nötig. Nach der Haltestelle Handegg (km. 18,⁵⁴⁵) werden mit einem größeren Viadukt die Staatsstraße und die Aare überbrückt, worauf sich die Linie zur Vermeidung der Lawinengefahr an der linksseitigen Tallehne entwickle. Bei km. 21,⁷⁰⁰ durchfahre die Bahn einen vierten Tunnel von 500 Meter und erreiche bei der Haltestelle Grimselospiz mit 1780 Meter den höchsten Punkt der offenen Linie, sowie das Ende der 60‰ Rampe. Zirka 500 Meter nach der Haltestelle Grimselospiz münde die Bahn mit 2,5‰ Steigung in den 2300 Meter langen Grimseltunnel. In demselben liege der Kulminationspunkt (1783,⁷⁵ Meter), von wo aus die Bahn mit 10‰ Gefälle den Tunnelausgang erreiche, um unmittelbar darauf bei km. 27,⁷⁹⁵ zum Endpunkt der Grimselbahn, der 1770 Meter hoch gelegenen Station Gletsch, zu gelangen. Die größte Steigung von 60‰ komme auf einer Gesamtlänge von 19,775 Meter vor, d. h. auf zirka 71‰ der gesamten Bahnlänge.

Beim Unterbau betrage das Planum 3,⁶⁰ Meter. Die Seitengräben erhalten eine Breite von 0,³⁰ Meter und eine Tiefe von 0,³⁰ Meter. An bedeutenderen Kunstbauten seien zu erwähnen:

3 größere Brücken über die Aare, 1 Viadukt über die Aare, 1 Brücke über das Urbachwasser und zirka 25 kleinere Brücken und Durchlässe. Es sei vorgesehen, sämtliche Kunstbauten in Stein auszuführen, mit Ausnahme der Aarebrücke bei km. 0,⁷⁰⁰, die wegen zu geringer Konstruktionshöhe in Eisen erstellt werden solle. Die vorgesehenen 5 Tunnels haben zusammen eine Gesamtlänge von 4580 Meter.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	175,000
B. Verzinsung des Baukapitals	"	90,000
C. Expropriation	"	75,000

Übertrag Fr. 340,000

	Übertrag	Fr.	340,000
D. Bahnbau :			
Unterbau	Fr.	3,780,000	
Oberbau	"	585,000	
Hochbau	"	135,000	
Telephon, Signale und Verschiedenes	"	100,000	
			" 4,600,000
E. Elektrische Installationen :			
Generatorenstation	Fr.	255,000	
Kontakt- und Speise- leitung	"	270,000	
			" 525,000
			Fr. 5,465,000
2. Rollmaterial	"	490,000	
3. Mobiliar und Gerätschaften	"	35,000	
4. Betriebsfonds	"	50,000	
			Fr. 6,040,000
Total der Baukosten			
oder pro Bahnkilometer Fr. 215,715.			

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat unterm 27. Mai 1904, in Übereinstimmung mit einem Beschlusse des Großen Rates des Kantons Wallis vom 25. Mai 1904, sowohl das Konzessionsgesuch für eine Grimselbahn, als auch zwei weitere Konzessionsgesuche für Schmalspurbahnen von Brig nach Gletsch, ablehnend begutachtet, mit der Begründung, er stütze sich auf die in den interessierten Gemeinden des Gomser-Tales sich geltend machende Opposition gegen jede Schmalspurbahn in diesem Tale und halte in erster Linie die Konzession Abt für eine Normalbahn Brig-Airolo aufrecht. (B. B. v. 23. Dezember 1886, E. A. S. IX, 146.)

In seiner Vernehmlassung vom 2. November dieses Jahres teilt der Regierungsrat des Kantons Bern mit, er habe das Projekt für eine Grimselbahn den interessierten Gemeinderäten von Meiringen, Schattenhalb, Innertkirchen und Guttannen zur Kenntnis gebracht. Dieselben empfehlen das Konzessionsgesuch und stellen folgende Begehren :

1. der Anschluß habe an die Brünigbahn in Meiringen zu erfolgen ;
2. die Gesellschaft solle ihr Domizil in Meiringen haben ;

3. der einheimischen Bevölkerung seien billigere Fahrtaxen zu gewähren;
4. die zum elektrischen Betrieb der Bahn erforderliche Wasserkraft sei schwellenpflichtig zu erklären;
5. die Erstellung von Bahnhofbuffets auf bernischem Gebiet sei zu untersagen.

Der Regierungsrat empfiehlt seinerseits die Erteilung der Konzession, indem er im übrigen zu obigen Beghären folgende Stellung einnimmt:

Zu 1. Für die Strecke Meiringen-Innertkirchen sei dem Herrn Müller-Landsmann in Zürich am 24. April 1902 die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen, eventuell schmalspurigen Nebenbahn erteilt worden.

In einer am 6. Februar 1904 an den Regierungsrat gerichteten Eingabe habe Herr Müller-Landsmann das Gesuch gestellt, der Regierungsrat möchte dahin wirken, daß die Grimselbahn in Innertkirchen ihren Anfang nehme und sich betreffend die Strecke Meiringen-Innertkirchen an die bestehende Konzession anzuschließen habe.

Der Regierungsrat bemerke hierzu:

Das Projekt des Herrn Müller-Landsmann verfolge hauptsächlich industrielle Zwecke mit lokalem Charakter, während die Herren Vontobel und Probst eine durchgehende, hauptsächlich für den Touristenverkehr berechnete Grimselbahn im Auge haben und deshalb ebenfalls den Anschluß in Meiringen an die Brünigbahn suchen müssen. Obgleich es nicht wohl angehe, daß zwei Parallelbahnen auf der Strecke Meiringen-Innertkirchen erstellt werden, so halte er doch dafür, es sei auch den Konzessionsbewerbern für eine schmalspurige Grimselbahn die Konzession für eine vom Brünigbahnhof in Meiringen ausgehende Linie zu erteilen, in Anbetracht, daß die beiden Konzessionsprojekte verschiedene Zwecke verfolgen.

Zu 2. Das Verlangen, die Bahngesellschaft habe ihr Domizil in Meiringen zu nehmen, erscheine im Hinblick darauf, daß nur ein kleines Bruchstück der Grimselbahn Meiringen-Gletsch sich im Kanton Wallis befinde, begründet.

Zu 3. Wie bei den andern oberländischen Bahnunternehmungen, so sprechen auch hier Billigkeitsrücksichten für die Anwendung reduzierter Fahrtaxen für das einheimische Publikum.

Zu 4. Was die zum elektrischen Bahnbetrieb benötigte Wasserkraft betreffe, so haben die Konzessionäre nach Maßgabe von Artikel 9 des kantonalen Wasserbaupolizeigesetzes von 1857 hierfür ein besonderes Konzessionsgesuch an den Regierungsrat einzureichen, der die Bedingungen, unter denen dieselbe abgegeben werden könne, feststellen werde. Diese Frage berühre die Eisenbahnkonzession nicht. Wo die Bahn in den Perimeter verbauter Gewässer zu liegen komme, werde sie natürlich auch zur Schwellenpflicht herangezogen werden.

Zu 5. Dem Verlangen eines Verbotes gegen die Errichtung von Bahnhofbuffets werde bei der Konzessionierung kaum Rechnung getragen werden können.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Grimselbahn die Verkehrsinteressen des Berner Oberlandes und der angrenzenden Gebiete fördern wird, daß der Regierungsrat des Kantons Bern, sowie die interessierten bernischen Gemeinden das Projekt befürworten und endlich, daß von der ganzen Bahn nur zirka 1 km. im Kanton Wallis liegt, stehen wir nicht an, Ihnen grundsätzlich die Erteilung der Konzession zu empfehlen.

Bei den üblichen konferenziellen Verhandlungen, welche am 25. November 1904 stattfanden, wurde bezüglich des Verhältnisses der Grimselbahn zur Konzession des Herrn Müller-Landsmann folgendes festgesetzt:

1. Wenn Herr Müller-Landsmann die Strecke Meiringen-Innertkirchen vor Erstellung der Grimselbahn normalspurig baut, dann findet der Anschluß der Grimselbahn in Meiringen statt, da die Brünigbahn mit der Grimselbahn in direkte Verbindung gesetzt werden muß.

2. Wenn Herr Müller-Landsmann die Strecke Meiringen-Innertkirchen vor Erstellung der Grimselbahn schmalspurig baut, dann findet der bauliche Anschluß der Grimselbahn in Innertkirchen statt. In diesem Falle kann jedoch die Grimselbahn, gestützt auf Artikel 30 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, den technischen und Betriebsanschluß über die Schmalspurbahn des Herrn Müller-Landsmann in Meiringen verlangen.

3. Wird die Grimselbahn zuerst mit Anschluß in Meiringen erstellt, so kann Herr Müller-Landsmann auf Grund seiner Konzession nachher die Strecke Meiringen-Innertkirchen normal- oder schmalspurig bauen. Es dürfte jedoch nur noch die Normalspur für den Fall, daß die Brienzerseebahn normalspurig erbaut wird,

in Frage kommen. Die Erstellung einer zweiten Schmalspurbahn auf der Strecke Meiringen-Innertkirchen erscheint mangels eines Bedürfnisses und wegen der Aussichtslosigkeit der Finanzierung als ausgeschlossen.

Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe erklärte man sich nach Vornahme einiger Änderungen (eventuelle Einführung der ersten Wagenklasse, Beschränkung des regelmäßigen Betriebes auf der Strecke Guttannen-Gletsch auf die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober, Reduktion der Anzahl der täglich auszuführenden Züge auf 4) einverstanden.

Im nachstehenden Entwurfe ist den Begehren der interessierten bernischen Gemeinden im Sinne der Ausführungen des Regierungsrates Rechnung getragen. Das Konzessionsgesuch gibt uns zu keinen weitern Bemerkungen Veranlassung.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen:
(eventuell Innertkirchen) nach Gletsch (Grimselbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren R. Vontobel, Elektrotechniker, in Winterthur, und E. Vogt, Ingenieur, in Laufen, vom 15. Januar 1904;
2. einer Eingabe der Herren R. Vontobel, E. Vogt und Karl Probst, Ingenieur, in Luzern, vom 24. März 1904;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1904,

beschließt:

Den Herren R. Vontobel, Elektrotechniker, in Winterthur, und Karl Probst, Ingenieur, in Luzern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen (event. Innertkirchen) nach Gletsch (Grimselbahn) 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 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 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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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. Der regelmäßige Betrieb erstreckt sich für das Teilstück Meiringen (eventuell Innertkirchen)-Guttannen auf das ganze Jahr, ist dagegen für die Strecke Guttannen-Gletsch auf die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober beschränkt.

Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4 mal nach beiden Richtungen und mit Bedienung aller Zwischenstationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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

Über die Einführung einer ersten Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:
 in der zweiten Wagenklasse 45 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 25 Rappen
 per Kilometer der Bahnlänge.

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

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.

Für die einheimische Bevölkerung wird die Gesellschaft ermäßigte Taxen einführen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat festzusetzen sind.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 7 Rappen und deren niedrigste nicht über 4,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 4,5 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 35 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste

und 7,5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40% erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. 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 in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

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

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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. 29. 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Wallis, 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 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalender-

jahre, 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 Überschuf der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letzteren 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. 31. Haben die Kantone Bern oder Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Meiringen (eventuell Innertkirchen) nach Gletsch (Grimselbahn). (Vom 10. Dezember 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1904
Date	
Data	
Seite	437-452
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 235

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.