
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 Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.

(Vom 9. Juni 1908.)

Tit.

I.

Mit Bundesbeschluss vom 29. März 1901 (E. A. S. XVII, 43), haben Sie Herrn O. Jossi-Hösli in Meiringen eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg erteilt und mit Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 (E. A. S. XXI, 182) wurde alsdann diese Konzession unter den gleichen Bedingungen auf die „Studiengesellschaft für eine Bahn Meiringen-Hasliberg“ in Meiringen übertragen. Mittelst Zuschrift vom 14. Dezember 1906 an das Eisenbahndepartement, stellt nun die genannte Studiengesellschaft das Gesuch, es möchte ihre Konzession dahin abgeändert werden, dass die Erstellung einer Adhäsionsbahn (teilweise Zahnradbahn) anstatt einer Drahtseilbahn vorgesehen werde, und es möchte gleichzeitig die im Art. 5 angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, um zwei Jahre verlängert werden.

Die Änderung des Betriebssystems wird in dem dem Gesuch beigelegten Bericht mit folgenden Ausführungen begründet:

Im Verlaufe der Terrainstudien habe sich ergeben, dass die Anlage einer Seilbahn Meiringen-Alpbach-Rüti mehrere grosse Schwierigkeiten zu überwinden haben würde. Bei näherer Prüfung habe sich für die vorliegenden Orts- und Verkehrsverhältnisse, ungeachtet der etwas grösseren Bau- und Betriebskosten, eine Änderung in der Anlage der Bahn als entschieden empfehlenswert ergeben. Eine meterspurige, elektrische Bahn gemischten Systems (teils Adhäsions-, teils Zahnradbahn) gestatte Kurvenradien auf der Bergstrecke bis zu 60 m. und auf der Adhäsionsstrecke bis zu 30 m. Sie lasse sich dem Terrain wie eine Kunststrasse anschmiegen und dabei sei man ganz frei in der Wahl der Stationen und Haltestellen.

Ein Hauptvorteil des neuen Projektes liege ferner darin, dass die Bahn auch den Güterverkehr werde übernehmen können. Der Hasliberg sei noch wenig entwickelt. Es sei daher zu erwarten, dass zahlreiche Bauten zu stande kommen werden, für welche die neu projektierte Bahn die Transporte viel rascher und billiger werde bewältigen können als eine Seilbahn.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Hauptangaben :

Länge der Bahn : 2831 m. (Adhäsionsstrecke 464 m., Zahnradstrecke 2367 m.).

Spurweite 1 m.

Maximalsteigung : Adhäsionsstrecke 0,85 %, Zahnstangenstrecke 25 %.

Höhencoten : Meiringen 598,30, Hasliberg 1051,15 m.

Minimalradius : 30 m. für die Adhäsionsstrecke, 60 m. für die Zahnstangenstrecke.

Zwischenstationen : 2.

Betriebssystem : Elektrizität (oberirdische Kontaktleitung, Wechselstrom, Kraftbezug aus einem der vorhandenen Elektrizitätswerke).

Mit einer Fahrgeschwindigkeit von 7 km. in der Stunde betrage die reine Fahrzeit Meiringen-Rüti 24,5 Minuten. Rechne man dazu noch 3,5 Minuten für Aufenthalte, so erfordere die ganze Fahrt 28 Minuten oder rund eine halbe Stunde, so dass

mit einer einzigen Einheit an Rollmaterial ein Einstundenbetrieb eventuell durchgeführt werden könnte.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

Allgemeine Verwaltung und Gründungskosten	Fr.	8,000
Beschaffung des Baukapitals	"	16,000
Verzinsung während der Bauzeit	"	12,600
Landerwerb	"	37,800
Unterbau	"	186,600
Oberbau	"	141,000
Rollmaterial	"	86,000
Hochbauten	"	30,000
Elektrische Einrichtungen und Telephon	"	40,260
Mobiliar und Gerätschaften	"	5,000
Unvorhergesehenes	"	16,740
		Total Fr. 580,000

oder Fr. 200,714 pro Bahnkilometer.

In ihrer Vernehmlassung vom 16. März 1907 erklärt die Regierung des Kantons Bern, dass das Konzessionsänderungsgesuch von den lokalen Behörden unterstützt werde, und dass auch sie die Abänderung des Projektes in eine Zahnradbahn für zweckmässig und als im Interesse der Unternehmung liegend betrachte.

II.

Da die Anlage einer Adhäsions- und Zahnstangenbahn vom technischen, sowie vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus dem Bau einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg vorzuziehen ist, so hätte Ihnen das hieryor behandelte Konzessionsänderungs- und Fristverlängerungsgesuch ohne weiteres mit Empfehlung vorgelegt werden können, wenn nicht im Laufe der letzten zwei Jahre Projekte für eine Bahnverbindung zwischen Meiringen und Engelberg eingereicht worden wären, die eine Abklärung der Konkurrenzverhältnisse mit der Meiringen-Hasliberg-Bahn notwendig machten. Wir beschränken uns heute darauf, für diese Projekte die technischen Hauptangaben, soweit dieselben vorliegen, anzuführen.

1. Projekte einer Zahnradbahn von Meiringen nach Engelberg, von den Herren Isler und Zumbunn im November 1906 eingereicht, mit Variante vom 20. Mai 1907 und Aktenergänzung vom 29. Juni 1907.

Technische Hauptangaben :

Länge der Bahn : rund 30 km., wovon je 15 km. mit und ohne Zahnstange.

Spurweite : 1 m.

Maximalsteigung : 200 ‰ (Zahnradstrecken) und 65 ‰ (Adhäsionsstrecken).

Höhencoten : Meiringen 598,2, Jochpass 2208, Engelberg 1002.

Minimalradius : 50 m. auf den Adhäsionsstrecken und 80 m. auf den Zahnradstrecken.

Zwischenstationen und Haltstellen : 5, bzw. 6.

Betriebssystem : Elektrizität. Oberirdische Stromzuleitung, gewöhnliche Motorwagen.

Kostenvoranschlag : Fr. 4,842,000 oder Fr. 161,400 per Kilometer.

2. Konzessionsgesuch der Herren Cattani, Tamammann in Engelberg, und Konsorten, vom 15. Februar 1907, für eine Zahnradbahn von Engelberg nach Trübsee, welches unterm 25. Juni 1907, bzw. 2. März 1908 zu einem Konzessionsgesuch für eine durchgehende Bahn Engelberg-Trübsee-Meiringen erweitert wurde. Für dieses letztere Projekt liegen indessen technische Angaben, wie wir sie anzugeben pflegen, nur für die Strecke Engelberg-Trübsee vor.

Da die abzuändernde Konzession für eine Bahn von Meiringen auf den Hasliberg teilweise mit den Konzessionsgesuchen für eine durchgehende Bahn Meiringen-Engelberg kollidiert, wurde der dadurch entstehende Interessenkonflikt am 3. März 1908 in einer in Bern abgehaltenen Konferenz, an welcher Vertreter der beiden Initiativkomitees Cattani und Isler, der Studiengesellschaft Meiringen, der Regierungen von Bern, Obwalden und Nidwalden und des Eisenbahndepartements teilnahmen, besprochen. Das Ergebnis dieser Besprechung war, dass auf den Antrag des Eisenbahndepartements die Vertreter der Regierungen der Kantone Bern, Nidwalden und Obwalden, sowie das Komitee Cattani sich damit einverstanden erklärten, dass vorgängig der Konzessionierung einer durchgehenden Bahn Meiringen-Engelberg, die bereits konzessionierte Bahn von Meiringen auf den Hasliberg, welche vorläufig den lokalen Bedürfnissen Rechnung tragen würde, erstellt werden könnte. Dabei wurde aber festgestellt, dass bei der Erstellung dieses ersten

Stückes, der Bau nach derartigen technischen Normen zu geschehen habe, dass in der Folge ein durchgehender Betrieb Meiringen-Engelberg ermöglicht würde, und dass eine eventuell zu konzessionierende durchgehende Linie Meiringen-Engelberg ihren Anschluss in Rüti an der Meiringen-Hasliberg-Bahn zu nehmen hätte.

Die beiden Komitees Isler und Cattani hätten sich in der Folge über ein gemeinschaftliches Tracé Rüti-Engelberg zu einigen und eine gemeinschaftliche Vorlage dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden zu unterbreiten.

Diesem Vorgehen widersprach das Komitee Isler, welches Konzessionierung seines Projektes und Abweisung der übrigen Gesuche verlangte.

Wir halten es nicht für gerechtfertigt, dass diesem Einspruch Rechnung getragen und das Projekt Meiringen-Hasliberg, welches alle Aussicht hat, finanziert werden zu können, unberücksichtigt bleibe.

Der Vollständigkeit halber wollen wir noch erwähnen, dass von Herrn Ingenieur Flotron in Meiringen, nach dieser Konferenz, nämlich unterm 14. März 1908, ein Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Meiringen nach Göschenen (Oberland-Gotthard-Bahn) eingereicht worden ist, das ebenfalls mit der Meiringen-Hasliberg-Bahn für die Strecke Meiringen-Rüti in Konkurrenz tritt. Wir halten aber dafür, dass mit Rücksicht auf das Ergebnis der Konferenz vom 3. März 1908 zurzeit auch auf dieses Projekt, dessen Verwirklichung jedenfalls geraume Zeit beanspruchen wird, keine Rücksicht genommen werden kann. Wird später die Meiringen-Göschenen-Bahn gebaut, so wird sie je nach den Umständen ihren Anschluss in Rüti nehmen oder aber ihr eigenes Tracé, das für die Strecke Meiringen-Rüti um zirka 6 km. länger ist als dasjenige des Projektes Meiringen-Hasliberg, ausführen können.

Da die Meiringen-Hasliberg-Bahn nach dem neuen Projekte der Studiengesellschaft auch den Güterverkehr übernehmen wird, so sind im nachstehenden Beschlussesentwurfe die für diesen Verkehr üblichen Bestimmungen aufgenommen worden. Mit der Fassung dieses Entwurfes hat sich sowohl die Studiengesellschaft in Meiringen in ihrer Zuschrift vom 18. Mai 1908, als auch die Regierung des Kantons Bern in ihrer Vernehmlassung vom 26. Mai 1908 einverstanden erklärt.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 9. Juni 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine
Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Studiengesellschaft für eine Bahn Meiringen-Hasliberg, vom 14. Dezember 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Juni 1908,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 29. März 1901 (E. A. S. XVII, 43) dem Herrn O. Jossi-Hösli in Meiringen zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte und durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 (E. A. S. XXI, 182) auf die „Studiengesellschaft für eine Bahn Meiringen-Hasliberg“ übertragene Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg wird folgendermassen abgeändert:

1. Im Titel und im Eingang wird das Wort „Drahtseilbahn“ durch die Worte „Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn)“ ersetzt.

2. Art. 8 erhält folgende Fassung:

„Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und als Adhäsionsbahn (teilweise Zahnradbahn) erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Bei Erstellung des allgemeinen Bauprojektes ist auf die Weiterführung der Schmalspurbahn nach Engelberg Rücksicht zu nehmen.“

3. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern.

Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.“

4. Art. 16 erhält folgende Fassung:

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von höchstens 70 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu 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 Altersjahr 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.

Für die einheimische Bevölkerung sind reduzierte Taxen einzuführen, welche, nach Anhörung der Gesellschaft, vom Bundesrat festgestellt werden.“

5. Als neuer Artikel 16a wird eingeschaltet:

„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 70 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.“

6. Als neuer Artikel 16b wird eingeschaltet:

„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 35 Rappen und deren niedrigste nicht über 20 Rappen auf der Zahnradstrecke per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen darf.

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

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

7. Als neuer Art. 16 *c* wird eingeschaltet:

„Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger 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.“

8. Als neuer Artikel 16 *d* wird eingeschaltet:

„Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.“

9. Als neuer Artikel 16 *e* wird eingeschaltet:

„Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.“

10. Der Eingang des Artikels 17 erhält folgende Fassung:

„Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen ...“

11. Als neuer Artikel 17 *a* wird eingeschaltet:

„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.“

II. Die im Art. 5 der Konzession für eine Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg angesetzte und letztmals mit Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 (E. A. S., XXI, 182) erstreckte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird um zwei Jahre, vom Inkrafttreten dieses Beschlusses an gerechnet, verlängert.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg. (Vom 9. Juni 1908.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1908
Date	
Data	
Seite	121-130
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 938

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.