

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erneuerung der Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht.

(Vom 9. Juni 1908.)

Tit.

I.

Die Dorfbehörde von Meiringen hat durch Bundesbeschluss vom 26. März 1900 (E. A. S., XVI, 36) zu Handen der dortigen Dorfgemeinde die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Bahnhofplatze in Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht erhalten.

Auf gestelltes Ansuchen hin hat der Bundesrat zu verschiedenen Malen, letztmals mit Bundesratsbeschluss vom 28. September 1904 (E. A. S., XX, 202), jeweilen die zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzte Frist verlängert. Vor Ablauf der letzten Frist wurde aber eine neue Fristverlängerung nicht nachgesucht, so dass die Konzession als erloschen erklärt werden musste (E. A. S., XXII, 461).

Am 8. März 1907 stellte alsdann die Dorfgemeinde Meiringen an das Eisenbahndepartement das Gesuch, es möchte die ihr im Jahre 1900 erteilte Konzession für eine Strassenbahn von Meiringen nach der Aareschlucht erneuert werden, und begründete dasselbe folgendermassen:

Die Notwendigkeit einer Verbindung mittelst Strassenbahn zwischen dem Bahnhof Meiringen und der Aareschlucht sei bereits bei der Konzessionsbewerbung dargetan und anerkannt worden. Dass die projektierte Trambahn bis jetzt noch nicht gebaut worden sei, sei hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass die Dorfgemeinde Meiringen infolge der vermehrten Ansprüche für Lichtabgabe nicht mehr genügend elektrische Energie von ihrem eigenen Werke zum Betriebe des Tramways zur Verfügung habe. Auch über die der Gemeinde laut Konzession zustehenden 120 Pferdekräfte vom Elektrizitätswerke Reichenbach, die, soweit nötig, für den Betrieb der Strassenbahn bestimmt seien, habe man wegen Nichtvollendung dieses Werkes noch nicht verfügen können. Sobald die nötige Energie wirklich vorhanden sei, werde zur Finanzierung des Tramwayprojektes und zu dessen Ausführung geschritten werden. Dass die Dorfgemeinde Meiringen ernst an die Verwirklichung des in Frage stehenden Projektes denke, gehe u. a. auch aus dem Umstande hervor, dass sie alle Detailpläne und Kostenberechnungen bereits vor einiger Zeit durch Herrn Ingenieur Emch in Bern habe ausarbeiten lassen.

II.

Mit Zuschrift vom 25. Februar 1907 an den Bundesrat ersuchte ein aus den Herren Ingenieur E. Flotron in Reichenbach, Notar G. Hürner in Meiringen und Notar J. U. Leuenberger in Bern bestehendes Konsortium um die Erteilung einer Konzession für ein elektrisches Tramway von Meiringen nach dem Hotel Reichenbach und der Aareschlucht.

Dem allgemeinen und technischen Bericht ist zu entnehmen, dass die projektierte Strassenbahn Meiringen-Reichenbachfall-Aareschlucht eine bessere, bequemere und billigere Verbindung von Meiringen und dessen Bahnhof S. B. B. mit dem Reichenbachfall und der Aareschlucht bezwecke. Allerdings führe eine gute Strasse zur Drahtseilbahnstation Reichenbachfall und ebenso auch zur Aareschlucht, es seien dies aber im Hochsommer staubige, schattenlose Strassen, die dem Fremdenverkehr nicht förderlich seien.

Das projektierte Tracé beginne beim Bahnhof Meiringen S. B. B. und folge der Hauptstrasse bis ins Oberdorf, wo es rechts abschwenke und teilweise der nach der Gemeindematte führenden, breiter zu gestaltenden Flurstrasse folge, um weiter auf eigenem Bahnkörper in gerader Linie zur unteren Drahtseilbahnstation Reichenbach zu gelangen.

Von dieser Station aus führe die Bahn zur Grimselstrasse und wende sich alsdann in einem Bogen gegen das Schulhaus des Dorfes Willigen, um die Aareschluchtstrasse zu erreichen, welcher sie alsdann auf der rechten Seite bis zum Kassagebäude der Aareschluchtgesellschaft folge.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Länge der Bahn: 2827 m. (nach dem Längenprofil);

Spurweite: 1 m.;

Maximalsteigung: 40 ‰;

Höhencoten: Bahnhof Meiringen 598,3 m., Willigen (Kreuzung Grimselstrasse) 610,30 m. Kulminationspunkt, Aareschlucht 608,30 m.;

Minimalradius: 90 m.;

Zwischenstationen: 1 und 6 fakultative Haltestellen;

Betriebssystem: Elektrizität; Gleichstrom von 540 Volt Spannung, geliefert vom Elektrizitätswerk Flotron im Hotel Reichenbach.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 211,800
Rollmaterial	„ 80,360
Mobiliar und Gerätschaften	„ 7,840
	<hr/>
Total	<u>Fr. 300,000</u>

III.

Um eine Konzession für eine Trambahn von Meiringen S. B. B. nach der Aareschlucht hat sich ferner Herr Ingenieur R. Zschokke in Wengen mit Zuschrift vom 9. Mai 1907 beworben.

Der allgemeine Bericht dieses Konzessionsgesuches macht geltend, dass die stetig sich vergrössernde Anzahl der Besucher der Aareschlucht, die sich im Jahre 1906 auf 60,000 Personen belief, sowie die gegen die Schlucht hin langgestreckte, zahlreiche Hotels und Pensionen zählende Ortschaft Meiringen, ein neues Verkehrsmittel erfordern. Das projektierte Tram habe daher nicht nur dem Touristenverkehr, sondern auch den lokalen Bedürfnissen und damit der Entwicklung der Ortschaft zu dienen.

Das Tracé nehme seinen Anfang am Bahnhofs, folge der Bahnhofstrasse auf etwa 60 m. Länge und zweige dann nahezu rechtwinklig in die Brünigstrasse ab. Nachdem die Bahn durch die Poststrasse, Rudenzstrasse und Alpbachgasse geführt habe, biege sie in die Grimselstrasse ein und folge derselben sowie alsdann der Sandystrasse bis zur Aareschlucht.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Länge der Bahn: 2255 m.;
 Spurweite: 1 m.;
 Maximalsteigung: 63 ‰;
 Höhengoten: Meiringen 598,2 m., Aareschlucht 610 m.;
 Minimalradius: 30 m.;
 Zwischenstationen: 8;
 Betriebssystem: Elektrizität. Als Kraftquelle komme die Zentrale am Reichenbachfall in Betracht.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Kapitalbeschaffung und Bauzinse	Fr.	24,000
Verwaltungskosten, Projekt, Bauleitung	„	16,000
Grunderwerb etc.	„	11,000
Unterbau	„	45,000
Oberbau	„	50,000
Hochbau	„	28,000
Elektrische Anlagen	„	27,000
Rollmaterial	„	84,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	3,000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„	12,000

Fr. 300,000

oder per Bahnkilometer Fr. 133,000.

IV.

Über das Konzessionserneuerungsgesuch der Dorfgemeinde Meiringen und die beiden hiervoor behandelten Konzessionsgesuche für eine Strassenbahn Meiringen-Aareschlucht liess sich der bernische Regierungsrat am 28. August 1907 wie folgt vernehmen: In Übereinstimmung mit den interessierten Gemeinden müsse er das Konzessionserneuerungsgesuch der Dorfgemeinde Meiringen in erster Linie zur Berücksichtigung empfehlen. Die beiden übrigen Konzessionsgesuche könnten schon deshalb nicht in Betracht fallen, weil die Bewerber nicht im Besitze der erforderlichen Bewilligung für die Strassenbenützung seien und voraussichtlich auch in der Folge nicht im stande sein würden, dieselbe beizubringen. Aber auch abgesehen davon, biete die Dorfgemeinde Meiringen die sicherste Gewähr für eine möglichst weitgehende Berücksichtigung der allgemeinen und öffentlichen Interessen.

Da die Frage der Strassenbenützung für die beiden zur Konzessionierung angemeldeten Projekte in der Tat nicht geregelt war, so hätte nur das Konzessionserneuerungsgesuch der Dorfgemeinde Meiringen in Frage kommen und Ihnen vorgelegt werden können. Die beiden Konzessionsbewerbergruppen Flotron und Zschokke reichten aber unterm 21. Oktober 1907 gemeinschaftlich dem Eisenbahndepartement zu handen des Bundesrates ein neues Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper von Reichenbach nach der Aareschlucht ein.

Da der allgemeine Bericht ähnliche Angaben, wie diejenigen der hiervoor behandelten Konzessionsgesuche enthält, so beschränken wir uns darauf, die technischen Hauptangaben wiederzugeben.

Länge der Bahn: 1350 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 50 ‰.

Höhencoten: Reichenbach 602, Willigen-Dorf 612, Aareschlucht 608.

Maximalradius: 80 m.

Zwischenstationen: 3.

Betriebssystem: Elektrizität, oberirdische Stromzuleitung. Gleichstrom von zirka 500—540 Volt aus dem Reichenbachwerk.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Allgemeine Kosten	Fr.	5,575
Bahnanlage und feste Einrichtungen	„	99,225
Rollmaterial	„	54,000
Mobilier und Gerätschaften	„	3,375
Unvorhergesehenes	„	7,825

Total Fr. 170,000

oder zirka Fr. 126,000 per Kilometer.

Bei der nunmehr veränderten Sachlage musste dem Regierungsrate des Kantons Bern nochmals Gelegenheit gegeben werden, sich über die beiden Konkurrenzprojekte der Dorfgemeinde Meiringen und des durch Herrn Ingenieur Flotron vertretenen Konsortiums auszusprechen. In ihrer Vernehmlassung vom 11. Januar 1908 beruft sich die Regierung des Kantons Bern auf die von den interessierten Gemeinden Meiringen und Schattenhalb erhaltenen Berichte, welche beide das Konzessionserneuerungsgesuch der Dorfgemeinde Meiringen befürworten, und fügt bei, die Ausführung der Schmalspurbahn des Projektes Flotron und Konsorten

müsste die Ortschaft Meiringen schädigen, ohne irgend einen Vorteil zu bringen. Das Projekt der Dorfgemeinde Meiringen für eine Strassenbahn vermöge dagegen die allgemeinen und öffentlichen Interessen besser zu befriedigen. Unter diesen Umständen könne der Regierungsrat das neue Gesuch der Herren Flotron und Konsorten nicht zur Berücksichtigung empfehlen, vielmehr ersuche er die Bundesbehörde, der Dorfgemeinde Meiringen die nachgesuchte Erneuerung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn gewähren zu wollen.

Wir halten den Standpunkt der Kantonsregierung, der sich auf die Berichte der lokalen Behörden stützt, für richtig. Die Ortschaft Meiringen hat einen Anspruch auf Schutz ihrer Interessen, die am besten durch das Strassenbahnprojekt der Dorfgemeinde berücksichtigt werden. Wir nehmen daher keinen Anstand, Ihnen die Erneuerung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht zu beantragen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Genehmigung 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

Erneuerung der Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Dorfgemeinde Meiringen vom 8. März 1907;
2. einer Eingabe der Herren Ingenieur Flotron in Reichenbach und Konsorten, vom 25. Februar 1907;
3. einer Eingabe des Herrn Ingenieur R. Zschokke in Wengen, vom 9. Mai 1907;
4. einer Eingabe der Herren Ingenieur Flotron, Ingenieur Zschokke und Konsorten, vom 21. Oktober 1907;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Juni 1908,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 26. März 1900 (E. A. S. XVI, 36) der Dorfbehörde zu Handen der Dorfgemeinde Meiringen erteilte, und seither erloschene Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Bahnhofplatz in Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht wird unter den gleichen Bedingungen, jedoch mit der Änderung

erneuert, dass die im Artikel 3 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen vom Datum dieses Beschlusses an zu berechnen ist.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Herren Flotron, Zschokke und Konsorten für eine elektrische Schmalspurbahn von Reichenbach, Gemeinde Schattenhalb, nach der Aareschlucht, vom 21. Oktober 1907, wird nicht eingetreten.

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



Zusammenstellung der im Monat März 1908 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1 Bezeichnung der Eisenbahnen	2 Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien Kilometer	3 Davon doppel-spurig	4-9 Total der beförderten						10-11 Total der zurückgelegten		12 Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugskilometer	13 Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	14-19 An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						20-26 Ursache der Verspätungen						27-28 Prozente		29 Anzahl der versäumten Anschlüsse	30 Bezeichnung der Eisenbahnen		
			im Fahrplan vorgesehenen regelmässigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-	Achs-			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			Durch Verspätung der Anschlußanstalten	Auf der eigenen Linie					der gemäß Kolonnen 23 und 24 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im gleichen Monat des Vorjahres				
			Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge					Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung		infolge von Unfällen	infolge von atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Stations- und Fahrdienst	Total					Total im gleichen Monat des Vorjahres	
									Minuten										Minuten											
1. Hauptbahnen.																														
Schweiz. Bundesbahnen:																														
Kreis I	2406	509	34 254	3820	13 861	114	—	2303	2 460 927	73 316 696	1 819 172	30 472	114	24	148	6	26	40	83	2	3	2	30	37	62	0,30	0,77	131	S. B. B.:	
" II ¹⁾													80	16	49	2	19	21	34	4	—	6	38	48	104				26	Kreis I
" III													75	16	43	1	17	17	41	3	—	2	30	35	87				45	" II
" IV													31	23	124	1	40	40	21	1	—	2	8	11	61				47	" III
Totale und Durchschnittszahlen													300	20	148	10	26	40	179	10	3	12	106	131	314			249	Total	
Gotthardbahn	290	142	2 821	564	1 356	72	—	859	364 266	12 256 463	217 488	42 264	81	15	64	25	21	35	47	—	—	5	54	59	180	1,74	2,15	10	G. B.	
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	434	—	52	2	—	1	20 998	321 137	18 662	7 468	8	18	30	—	—	—	3	—	—	—	5	5	4	1,15	0,92	9	B. N.	
Jura Neuchâtelois	38	2	1 026	—	104	—	—	8	23 924	438 549	20 564	11 541	15	53	163	—	—	—	2	—	9	1	3	13	9	0,38	0,62	10	J. N.	
2. Nebenbahnen.																														
Thunerseebahn ²⁾	115	—	2 263	—	468	4	—	44	53 613	775 078	46 096	6 740	16	18	64	—	—	—	7	2	—	—	7	9	30	0,30	1,36	1	T. S. B.	
Seetalbahn ³⁾	55	—	930	62	104	—	—	86	32 269	326 518	28 086	5 937	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	4	S. T. B.	
Südostbahn	50	—	1 306	—	104	1	—	20	23 455	199 489	21 284	3 990	2	109	137	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1	0,15	—	16	S. O. B.	
Töftalbahn ⁴⁾	46	—	722	26	104	—	—	5	24 980	267 416	23 009	5 813	4	11	12	2	16	16	3	—	—	1	2	3	8	0,40	1,10	1	T. T. B.	
Emmentalbahn	43	—	992	—	208	—	1	8	25 028	354 498	21 111	8 244	5	13	15	—	—	—	3	—	—	—	2	2	—	0,30	—	1	E. B.	
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	496	—	166	4	—	34	24 405	234 986	19 530	5 731	2	10	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	B. T. B.	
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	40	—	465	279	52	—	—	17	15 456	212 182	14 508	5 305	2	12	13	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	0,58	—	—	L. H. W. B.
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	444	52	—	—	1	—	15 900	133 814	15 872	4 055	8	14	18	1	16	16	7	—	—	—	2	2	14	0,40	2,62	3	F. M. L.	
Urikon-Bauma	26	—	465	—	—	—	—	1	9 993	55 028	9 982	2 116	7	13	16	—	—	—	5	—	—	—	2	2	3	0,48	0,88	5	Ue. B. B.	
Saignelégier-Glovelier	25	—	186	62	—	—	8	—	6 394	46 350	6 200	1 854	5	15	19	1	19	19	5	—	—	—	1	1	5	0,40	0,64	—	R. S. G.	
Sihltalbahn	19	—	568	—	156	—	—	16	10 072	89 600	9 120	4 716	1	14	14	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	0,17	—	—	Sihl T. B.	
Bulle-Romont	18	—	258	52	—	—	—	4	5 652	85 218	5 580	4 734	2	14	18	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3	—	0,36	1	B. R.	
Bern-Schwarzenburg	21	—	258	52	24	1	—	1	6 596	53 822	6 510	2 563	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	D. S. B.	
Val-de-Travers	14	—	1 152	181	128	—	—	109	9 562	105 183	8 308	7 513	15	12	15	3	15	16	2	—	—	3	13	16	6	1,20	0,32	—	R. V. T.	
Pont-Brassus	14	—	236	—	—	—	—	—	3 068	22 690	3 068	1 621	16	28	70	—	—	—	—	—	16	—	—	16	1	—	—	—	F. B.	
Seusetalbahn	12	—	341	62	—	—	—	1	4 156	28 882	4 154	2 407	3	10	11	—	—	—	1	—	—	—	2	2	4	0,40	1,17	—	Sense T. B.	
Pruntrut-Bonfol	11	—	310	—	—	—	—	—	3 410	24 666	3 410	2 242	1	10	10	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	0,32	0,32	—	R. P. B.	
Vevey-Chexbres	8	—	403	93	—	—	—	—	3 968	27 802	3 968	3 475	6	16	23	—	—	—	4	—	1	—	1	2	—	0,20	—	6	V. Ch.	
Nyon-Crussier	6	—	434	—	—	—	—	—	2 604	21 440	2 604	3 573	1	11	11	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	0,23	—	—	N. C.	
Totale und Durchschnittszahlen	3374	653	50 764	5305	16 887	198	10	3517	3 150 696	89 397 507	2 328 286	26 496	500	21	163	42	19	40	274	12	29	24	203	268	—	0,40	—	319		
<i>Im Monat März 1907</i>	<i>3353</i>	<i>613</i>	<i>48 454</i>	<i>5228</i>	<i>13 852</i>	<i>269</i>	<i>8</i>	<i>4151</i>	<i>2 955 641</i>	<i>82 889 212</i>	<i>2 209 143</i>	<i>24 721</i>	<i>992</i>	<i>16</i>	<i>191</i>	<i>66</i>	<i>22</i>	<i>57</i>	<i>576</i>	<i>33</i>	<i>12</i>	<i>25</i>	<i>412</i>	<i>588</i>	<i>—</i>	<i>0,81</i>	<i>—</i>	<i>304</i>		

¹⁾ Inkl. Basler Verbindungsbahn.
²⁾ " Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn.
³⁾ " Beinwil-Münster.
⁴⁾ " Wald-Rüti.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erneuerung der
Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der
Aareschlucht. (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	131-138
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 939

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.