

Schweizerisches Bundesblatt.

57. Jahrgang. IV.

Nr. 26.

21. Juni 1905.

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 Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer.

(Vom 15. Juni 1905.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 11. März 1905 unterbreiteten die Herren Haag & Greulich, Bauunternehmer in Biel, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß die Konzessionsinhaber der Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer laut Erklärung vom 11. Februar 1905 eine Vereinbarung getroffen haben, diese Konzession an die Baufirma Haag & Greulich in Biel abzutreten zum Zwecke der Bildung einer Aktiengesellschaft und zur Übernahme des Baues dieser Drahtseilbahn.

Das vorstehende Konzessionsgesuch um Verlängerung dieser Bahnanlage bis Grindelwald-Dorf geschehe daher im Einverständnis mit den Konzessionsinhabern.

Ein näheres Studium des generellen Projektes für die Drahtseilbahn zum Eismeer habe ergeben, daß die an der schwarzen

Lütschine vorgesehene untere Station am Fuße des Mettenberges bei der Häusergruppe „Auf der Halt“ vom Dorfe und dem Verkehrszentrum zu weit abgelegen sei. Es fehlen auch bequeme Wege vom Dorfe bis zur Lütschine hinunter. Um die Frequenz der Drahtseilbahn zum Eismeer zu sichern und dieses Projekt rentabel zu gestalten, sei es notwendig, daß eine direkte Verbindung mit dem Dorfe Grindelwald hergestellt werde.

Gemäß dem technischen Berichte beginnt die projektierte Zahnradbahn bei der untern, an der schwarzen Lütschine vorgesehenen Station der Drahtseilbahn Grindelwald-Eismeer, und zieht sich von hier nach dem Dorfe Grindelwald, wo sie am tiefsten Punkte der Dorfstraße zwischen Hotel Adler und Kirche endigt. Die Länge der Linie betrage rund 500 Meter und die Höhendifferenz der beiden Stationen zirka 50 Meter. Die Bahn erhalte eine Spurweite von 1 Meter und Radien von 80 Meter. Die größte Steigung betrage 15 ‰; die Bahn werde als Zahnradbahn gebaut, mit elektrischem Betriebe und oberirdischer Stromleitung. Als Rollmaterial sei ein automobiler Wagen mit 40 Personen Fassungsraum vorgesehen. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7 Kilometer per Stunde könne alle 10 Minuten eine Hin- und Rückfahrt ausgeführt werden, so daß die Drahtseilbahn, welche zirka 20 Minuten für eine Fahrt brauche, reichlich bedient sei. Mit dem vorgesehenen Personenwagen von 40 Personen Fassungsraum sei es auch möglich, sämtliche Reisende, welche in einem Wagen mit der Seilbahn vom Eismeer ankommen, ohne größern Aufenthalt als für das Umsteigen nötig, zum Dorfe Grindelwald hinauf zu führen. Die Anlagekosten für die zirka 500 Meter lange Verbindungsbahn werden berechnet, wie folgt:

Verwaltung und Kapitalbeschaffung	Fr.	25,000
Landerwerb	„	15,000
Unterbau	„	124,800
Oberbau	„	23,300
Hochbau	„	3,000
Telegraph und Signale	„	1,500
Rollmaterial und elektrische Einrichtung	„	51,200
Mobiliar und Gerätschaften	„	1,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	15,200
	Zusammen	<u>Fr. 260,000</u>

Der Regierungsrat des Kantons Bern erhob keine Einwendungen gegen das Projekt.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 2. Juni 1905 in Bern statt.

Da die im Konzessionsgesuche vorgesehenen Taxen erheblich übersetzt sind, hat das Eisenbahndepartement in den Konzessionsentwurf um zirka 50 % reduzierte Taxen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingesetzt. Der Vertreter der Konzessionsbewerber ersuchte dringend, es möchten die im Konzessionsgesuche vorgesehenen höhern Taxen bewilligt werden, indem er geltend machte, daß für die nur zirka 500 Meter lange Linie die Verwaltungs- und Betriebskosten beinahe ebenso teuer zu stehen kommen wie für eine mehrere Kilometer lange Linie.

Auch habe sich ergeben, daß die in der Konzession einer Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer vom 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 71) vorgesehenen Taxen zu niedrig seien, da gemäß den neuern Berechnungen die Anlagekosten den seinerzeit aufgestellten Kostenvoranschlag um zirka Fr. 300,000 überschreiten.

Zugleich erklärte sich der Vertreter der Konzessionsbewerber für den Fall, daß die von ihnen vorgeschlagenen höhern Taxen bewilligt würden, bereit, in den Art. 16 des Konzessionsentwurfes eine Bestimmung aufzunehmen, wonach der einheimischen Bevölkerung, welche die Bewohner des Bödéli, des Lauterbrunnen- und Grindelwaldtales umfassen solle, um 50 % reduzierte Taxen zu gewähren seien. Außerdem solle anlässlich der Übertragung der Konzession einer Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer auf die Konzessionäre der Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der Drahtseilbahn in die Konzession dieser letztern ebenfalls eine gleiche Bestimmung zu gunsten der Einheimischen aufgenommen werden.

Der Vertreter der Regierung befürwortete die Gewährung billigerer Taxen für die Einheimischen.

Die Vertreter des Eisenbahndepartements lehnten dagegen eine Erhöhung der im Entwürfe eingesetzten Taxen, sowie auch die Aufnahme einer Bestimmung betreffend Gewährung reduzierter Taxen für die einheimische Bevölkerung bestimmt ab, indem sie ausführten, daß die vom Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Taxen hoch genug seien und darauf hinwiesen, daß in letzter Zeit die Einführung reduzierter Taxen für die einheimische Bevölkerung wiederholt vom Eisenbahndepartement, vom Bundesrate und auch von der Bundesversammlung abgelehnt worden sei.

Wir beantragen Ihnen, auf den Vorschlag der Konzessionsbewerber nicht einzutreten und die vom Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Taxen, die gewiß hoch genug sind, gut zu heißen.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 15. Juni 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Haag & Greulich, Bauunternehmer in Biel, vom 11. März 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Juni 1905,

beschließt:

Den Herren Haag & Greulich, Bauunternehmer in Biel, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer 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. Binnen einer Frist von 12 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 einem Jahre, 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 als Zahnradbahn mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig 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 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 die Sommersaison beschränkt werden.

Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

für die Talfahrt	50 Rappen
für die Bergfahrt	75

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 zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 75 Rappen per 100 Kilogramm für die Tal- oder die Bergfahrt 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 40 Rappen per 100 Kilogramm für die Tal- oder die Bergfahrt bezogen werden.

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 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. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

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

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

Art. 23. Die sämtlichen 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 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 Tarifsätze 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. 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. 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 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 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 dieser Konzession, welche am 1. Juli 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn von Grindelwald zum Eismeer. (Vom 15. Juni 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1905
Date	
Data	
Seite	425-434
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 501

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.