

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Männlichen.

(Vom 16. März 1900.)

Tit.

Unterm 2. August 1899 reichte die Jungfraubahngesellschaft das Gesuch um Konzession für eine Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Männlichen ein. Laut dem allgemeinen Berichte soll die Linie von der bestehenden Station der Wengernalpbahn auf der Kleinen Scheidegg ausgehen und sich an den östlichen Abhängen des Lauberhorns und des Tschuggens bis zur Endstation Hotel Rigi Grindelwald (Männlichen) hinziehen. Laut dem technischen Bericht soll die Bahn als Adhäsionsbahn mit einem Meter Spurweite, 6 % Maximalsteigung und 35 Metern Minimalradius gebaut und mittelst Elektrizität betrieben werden. Die Länge der ganzen Linie betrage 4100 Meter.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

1. Expropriation	Fr.	20,000
2. Erdarbeiten	„	60,000
3. Schotterung	„	15,000
4. Oberbau	„	100,000
5. Hochbau	„	25,000
6. Leitungen	„	60,000
7. Transformatoren	„	20,000
8. Rollmaterial	„	80,000
9. Telephon	„	1,000
10. Einfriedigung	„	5,000
11. Unvorhergesehenes	„	14,000

Total Fr. 400,000

In ihrer Vernehmlassung vom 28. November 1899 erklärte die Regierung des Kantons Bern, die zunächst interessierten Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen empfehlen das Gesuch unter der Bedingung, daß die Station Männlichen nahe an das dortige Hotel gelegt und daß nur soviel Terrain in Anspruch genommen werde, als zum Bahnbetrieb absolut notwendig sei. Nebstdem verlange Grindelwald, es möchte für die dortige Thalbevölkerung eine Taxermäßigung zugesichert werden, wie es für andere Bahnen auch der Fall sei. Unter Vorbehalt der Berücksichtigung dieser Begehren erhebe die Regierung gegen die Konzessionierung keine Einwendung.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 3. März abhin statt. Aus denselben ging der nachfolgende Beschlußentwurf hervor, der, soweit wir weiter unten nichts anderes bemerken, die Zustimmung sämtlicher Beteiligten fand.

Der von den Gemeinden Lauterbrunnen und Grindelwald gemachte und von der Kantonsregierung unterstützte Vorbehalt, daß nicht mehr Terrain expropriert werden dürfe, als für den Bahnbetrieb absolut notwendig sei, kann nicht in die Konzession aufgenommen werden, weil er sich von selbst versteht, beziehungsweise aus dem Expropriationsgesetze ergibt. Die Gemeinden erhalten ja Gelegenheit, ihre Interessen zu wahren, wenn die öffentliche Auflage der definitiven Baupläne, welche der Expropriation vorausgehen hat, stattfindet. Über allfällige Einsprachen wird dann der Bundesrat entscheiden.

In Artikel 6 ist die Bauzeit auf zwei Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, festgesetzt. Die Konzessionsbewerberin hatte ursprünglich 4, dann mindestens 3 Jahre beansprucht. Das Eisenbahndepartement hält indessen eine längere Frist für den Bau einer Bahn von 4 Kilometern auch unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse nicht für gerechtfertigt und wir pflichten dieser Anschauung bei, um so mehr, da ja die Gesellschaft, falls im Laufe des Baues ganz ungünstige Verhältnisse eintreten und die Vollendung verzögern sollten, immer noch ein Gesuch um Fristverlängerung stellen kann, dem unter diesen Umständen auch entsprochen werden wird.

In Artikel 16 sind die Taxen den besonderen Bau- und Betriebsverhältnissen angepaßt. Die Konzessionsbewerberin hatte noch weiter gehen und z. B. die Taxe für Personenbeförderung auf 80 Rappen ansetzen wollen. Im Hinblick auf die in Artikel 20 gebotene Möglichkeit einer spätern Erhöhung erklärte sich aber

ihr Vertreter anlässlich der konferenziellen Verhandlungen mit den in den Entwurf aufgenommenen Ansätzen schließlich einverstanden.

Anderseits kann dem Begehren der Gemeinde Grindelwald, daß der dortigen Thalbevölkerung eine Taxermäßigung zugesichert werde, mit Rücksicht auf den reinen Touristenbahn-Charakter der projektierten Linie nicht wohl entsprochen werden.

Zu Artikel 20 stellte der Vertreter der Konzessionsbewerberin das Gesuch, im ersten Alinea zu sagen „acht Prozent“ statt „sechs Prozent“. Wir sind jedoch mit dem Eisenbahndepartement der Ansicht, daß es sich nicht rechtfertige, von dem üblichen Wortlaut abzuweichen, da nicht die gleichen außerordentlichen Verhältnisse vorliegen, welche bei der Jungfraubahn ausnahmsweise einen höhern Ansatz, entsprechend dem größern Risiko, rechtfertigten.

Die übrigen Bestimmungen des Entwurfs geben uns zu Bemerkungen nicht Anlaß und wir empfehlen Ihnen den Entwurf zur Annahme, indem wir auch diesen Anlaß benützen, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg
auf den Männlichen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Jungfraubahngesellschaft vom 21. August 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1900,

beschließt:

Der Jungfraubahngesellschaft in Bern wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Männlichen 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum 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 weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen zwei 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 Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von ihm genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig 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 Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und von Gepäck; Güter werden nur befördert, sofern die Wageneinrichtung es gestattet. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Touristensaison beschränken. Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Anzahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrat vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

5 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen, und für die zum Transport angenommenen Güter eine solche von 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 17. Die in Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern 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. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. Für die Geltendmachung 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 der Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai 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 Drittmansrechte 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 gethan 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 konzedierte 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 welcher 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Männlichen. (Vom 16. März 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1900
Date	
Data	
Seite	1017-1024
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 133

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.