

Schweizerisches Bundesblatt.

64. Jahrgang. IV.

№ 45

6. November 1912.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.

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

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

368

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni.

(Vom 26. Oktober 1912.)

Tit.

Mit Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 (E. A. S. XXIII, 342) wurde einem Initiativkomitee eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni erteilt. Die Studiengesellschaft, die sich inzwischen behufs Förderung dieses Bahnprojektes gebildet hat, reichte unterm 19. Juli 1912 eine Eingabe ein, in welcher das Gesuch um Erhöhung der in der Konzession vorgesehenen Maximaltaxen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern um mindestens 60 % gestellt wird. In dieser Eingabe, sowie in weiteren Eingaben vom 10. und vom 26. September 1912 an das Eisenbahndepartement schlug die Studiengesellschaft folgende neuen Maximalansätze vor:

1. Personentaxe: 65 Rappen (statt 40 Rappen) per Kilometer der Bahnlänge;

Zusammenstellung der im Monat August 1912 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien	Davon doppel-spurig	Total der beförderten						Total der zurückgelegten		Auf die regelmässigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugskilometer	Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						Ursache der Verspätungen							Prozente		Anzahl der versäumten Anschlüsse	Bezeichnung der Eisenbahnen	
			im Fahrplan vorgesehenen regelmässigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-Kilometer	Achskilometer			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
1. Hauptbahnen.																														
Schweiz. Bundesbahnen:																														
Kreis I	2680	739	40 909	3932	16 250	526	—	2248	3 066 885	102 587 909	2 246 772	38 354	438	19	115	2	19	22	334	6	4	2	94	106	168	1,38	1,42	241	S. B. B.	
" II ¹⁾													1076	16	94	5	20	26	840	1	—	8	232	241	236				217	Kreis II
" III													905	15	150	1	15	15	792	3	—	6	105	114	82				403	" III
" IV													733	16	121	3	16	17	622	2	—	9	103	114	118				169	" IV
" V													264	19	202	8	21	38	174	10	27	6	55	98	52				30	" V
Totale und Durchschnittszahlen																														
Bodensee-Toggenburgbahn	53	2	1 159	162	162	4	—	16	38 807	683 051	35 142	12 887	26	14	26	—	—	—	23	—	—	—	3	3	6	0,22	0,46	11	B. T.	
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	744	—	54	6	—	10	34 764	485 566	31 992	11 292	84	15	66	—	—	—	68	—	—	—	16	16	23	2,16	3,98	26	B. N.	
Jura Neuchâtelois	38	2	1 267	—	270	28	—	23	38 687	485 072	33 324	12 765	70	15	28	—	—	—	53	—	—	—	17	17	4	1,34	0,39	1	J. N.	
2. Nebenbahnen.																														
Thunerseebahn ²⁾	136	—	3 986	55	589	36	—	73	88 150	1 512 082	77 618	11 118	313	15	29	—	—	—	283	—	—	1	29	30	38	0,74	0,87	27	T. S. B.	
Seetalbahn	55	—	899	62	108	—	—	17	32 088	396 411	29 388	7 207	18	12	19	—	—	—	15	—	—	—	3	3	—	0,31	—	1	S. T. B.	
Südostbahn	50	—	1 740	—	141	45	—	57	31 312	348 664	28 320	6 973	60	14	28	—	—	—	56	—	—	—	4	4	—	0,22	—	8	S. O. B.	
Tösstalbahn ³⁾	46	—	694	81	171	3	—	10	26 658	303 056	23 844	6 588	13	13	25	—	—	—	9	—	—	—	4	4	2	0,31	0,25	4	T. T. B.	
Emmentalbahn	43	—	1 081	—	162	2	1	57	25 663	358 916	22 385	8 347	57	13	26	—	—	—	54	2	—	—	1	3	4	0,27	0,37	4	E. B.	
Mittel-Thurgau-Bahn	43	—	504	—	81	—	—	31	20 868	201 664	18 380	4 690	18	24	84	—	—	—	12	—	—	6	—	6	—	1,19	—	7	M. Th. B.	
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	694	—	182	17	1	35	32 894	324 357	26 634	7 911	63	13	25	—	—	—	62	—	—	1	—	1	1	0,14	—	4	S. T. B.	
Langenthal-Huttwil-Wohlhusen-Bahn	40	—	884	108	—	—	—	18	18 914	265 868	18 662	6 647	9	11	13	3	20	24	9	—	—	—	3	3	2	0,31	0,21	—	L. H. W. B.	
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	510	54	—	3	—	7	18 096	104 866	17 856	3 178	56	16	54	—	—	—	52	—	—	—	4	4	4	0,70	0,80	9	F. M. I.	
Uerikon-Bauma	26	—	477	—	—	—	—	—	10 954	54 536	10 954	2 098	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	Ue. B. B.	
Saignelégier-Glovelier	25	—	310	62	—	5	—	—	9 425	51 434	11 420	2 627	6	41	123	—	—	—	—	3	1	—	2	6	7	0,33	—	3	R. S. G.	
Ramsei-Sumiswald-Huttwil	25	—	1 126	—	—	—	—	—	11 420	65 668	11 420	2 627	16	12	18	—	—	—	10	—	—	—	6	6	—	0,33	1,58	—	R. S. H. B.	
Solothurn-Münster	23	—	353	—	135	—	1	18	11 403	142 176	8 119	6 181	17	14	18	—	—	—	16	—	—	—	1	1	—	0,28	—	1	S. M. B.	
Martigny-Orsières	20	—	390	—	—	—	—	—	22 457	60 825	22 457	3 041	7	19	26	—	—	—	6	—	—	—	1	1	1	0,25	0,26	—	M. O.	
Sihltalbahn	19	—	597	—	162	12	—	5	11 142	112 160	10 009	5 903	4	14	16	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	0,16	—	—	Sihl T. B.
Bulle-Romont	18	—	318	54	—	—	—	2	6 732	109 050	6 696	6 058	1	12	12	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	0,26	—	—	—	B. R.
Val-de-Travers	14	—	1 163	116	162	—	—	126	9 960	125 118	8 628	8 937	39	14	22	7	20	27	23	—	—	—	23	23	19	1,79	1,36	—	R. V. T.	
Pont-Brassus	14	—	248	—	—	1	—	—	3 237	31 382	3 224	2 242	2	16	16	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	0,50	—	—	—	P. B.
Sensetalbahn	12	—	589	—	58	—	—	5	6 060	45 970	5 952	3 831	4	14	15	—	—	—	1	—	—	—	3	3	—	0,39	—	—	—	Sense T. B.
Pruntrut-Bonfol	14	—	465	31	—	2	—	—	6 594	46 004	6 572	3 286	5	16	21	—	—	—	1	—	—	—	4	4	2	0,50	0,16	—	—	R. P. B.
Vevey-Puidoux	8	—	403	93	—	1	—	—	3 976	36 472	3 968	4 559	17	13	18	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	V. P.
Nyon-Crassier	6	—	372	—	—	—	—	—	2 232	20 126	2 232	3 354	10	13	17	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	N. C.
Totale und Durchschnittszahlen																														
Im Monat August 1911																														

¹⁾ Inkl. Basler Verbindungsbahn.²⁾ " Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweismen, Spiez-Frutigen, Gürbetal und Bern-Schwarzenburgbahn.³⁾ " Wald-Rüti.

2. Gepäcktaxe: 35 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer (gegenwärtig 20 Rappen);
3. Gütertaxe: 20 Rappen (statt 10 Rappen) per 100 Kilogramm und per Kilometer.

Zur Begründung ihres Konzessionsänderungsgesuches führt die Studiengesellschaft im wesentlichen aus, sie sei nach genauer Prüfung der technischen und finanziellen Grundlagen des Bahnprojektes zur Überzeugung gelangt, dass mit den in der Konzession vorgesehenen Taxen die Finanzierung des Unternehmens nicht durchgeführt werden könnte. Fachmänner, die sie konsultiert habe, seien in zwei Gutachten zum Schlusse gekommen, dass die Bahn mit den gewährten Taxen nicht bestehen könne.

Für die Frequenzberechnung habe man die Durchschnittsfrequenz der Jahre 1907, 1908 und 1909 auf den Stationen Meiringen (Brienz) mit 230,000 Personen und Grindelwald (Berner Oberland-Bahnen und Wengernalpbahn) mit 156,000 Personen zur Grundlage genommen. Nehme man davon je 13 % bei einem Fahrpreise von Fr. 10 und einer Betriebslänge von 24,9 km als wahrscheinliche Frequenz der Grossen Scheideggbahn, so gelange man zu einer Durchschnittsfrequenz von rund 30,000 Personen für die Route Meiringen-Grindelwald und von rund 20,000 Personen für Grindelwald-Meiringen. Die Einnahme aus dem Gepäck- und Gütertransport könne nach den bei andern Bergbahnen gemachten Erfahrungen auf 5 % derjenigen aus dem Personentransport in Rechnung gestellt werden.

Nach eingehenden Untersuchungen habe sich bei Anwendung eines gemischten Systems von Adhäsion und Zahnrad ein Anlagepreis von Fr. 257,000 per Bahnkilometer ergeben, so dass der Bau der Bahn ein Anlagekapital von Fr. 6,400,000 erfordern würde.

Die Betriebskosten seien wie folgt veranschlagt worden:

Allgemeine Verwaltung	Fr. 45,000
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ 83,000
Expeditions- und Zugsdienst	„ 94,000
Fahrdienst	„ 147,000
Verschiedene Ausgaben	„ 101,000

Summa der Betriebsausgaben Fr. 470,000

Stelle man für die Transporteinnahmen einen Betrag von Fr. 525,000 — 50,000 Reisende à Fr. 10, übrige Einnahmen 5 % der Einnahmen aus dem Personentransport — in die Rechnung ein, so ergebe sich ein scheinbarer Betriebsüberschuss von Fr. 55,000. Dieser Aktivsaldo verschwinde aber sogleich, wenn

berücksichtigt werde, dass die Zusammenstellung der Betriebsausgaben keine Posten für Erneuerung, Reserven und Amortisationen enthalte. Mit Einrechnung dieser Posten ergebe sich folgendes Bild:

Erneuerungsfonds	Fr. 40,000
Reservefonds	„ 10,000
Amortisationsfonds	„ 35,000
Erforderliche Spezialfonds	Fr. 85,000
Überschuss der Betriebseinnahmen	„ 55,000
Fehlbetrag des Betriebsergebnisses	Fr. 30,000

Nun müsse auch noch das Obligationenkapital, das zirka sechs Millionen betragen werde, verzinst werden. Zu $4\frac{3}{4}\%$ mache das eine weitere Jahresausgabe von Fr. 285,000 aus. Nehme man einen Zinsfuss von $4\frac{1}{2}\%$ an, so betrage die daherige jährliche Ausgabe immer noch Fr. 270,000. Die Betriebsrechnung weise daher folgende Zahlen auf:

Betriebsausgaben	Fr. 470,000
Einlagen in Spezialfonds	„ 85,000
Obligationenverzinsung	„ 285,000
Zusammen Jahreserfordernis	Fr. 840,000
Voraussichtliche Jahres-Transporteinnahmen bei einer Personentaxe von 40 Rappen	„ 525,000
Fehlbetrag	Fr. 315,000

Aus diesen Zahlen ergebe sich, dass die konzessionsmässigen Taxen nicht ausreichen würden, um das Unternehmen lebensfähig zu machen. Der Betrieb müsse Fr. 315,000 mehr abwerfen. Hierfür sei eine Erhöhung der Taxen um 60 % erforderlich.

Sodann müsse auch hervorgehoben werden, dass andere Bergbahnen, wie die Wengernalpbahn, die Lauterbrunnen-Mürren-Bahn, die Gornergratbahn durchwegs höhere Taxen beziehen als diejenigen, die in der Konzession der Grossen Scheidegg-Bahn vorgesehen seien. Nun rechtfertige sich für letztere Bahn nicht nur eine Gleichstellung in der Taxbildung gegenüber der Wengernalpbahn, sondern eine Besserstellung, da die Höhendifferenz zwischen End- und Kulminationspunkt bei der Grossen Scheidegg-Bahn bedeutend grösser sei. Es sei daher nur gerecht, wenn dieses Missverhältnis durch Gewährung eines etwas weiteren Spielraumes in der Taxbildung berücksichtigt werde.

Auch müsse betont werden, dass die Wengernalpbahn nur eine Spurweite von 80 cm habe, während für die Grosse Schei-

degg-Bahn eine Spurweite von 1 Meter vorgesehen sei. Hieraus ergebe sich für letztere Bahn eine nicht unwesentliche Mehrbelastung, die höhere Taxen rechtfertige. Es dürfe aber auch darauf hingewiesen werden, dass die grössere Breite der Wagen eine bedeutende Vermehrung der Bequemlichkeit für das reisende Publikum, sowohl für das Ein- und Aussteigen, als für den Aufenthalt im Wagen und die Unterbringung des Handgepäckes, zur Folge habe. Für alle diese Vorteile scheine es auch geboten, der Bahn ein gewisses Entgelt zu gewähren.

Wenn einerseits die internen Verhältnisse der projektierten Grossen Scheidegg-Bahn eine Erweiterung des Spielraumes in der Taxbildung erheischten und anderseits eine Vergleichung mit den analogen Verhältnissen der Nachbarbahn höhere Taxen in jeder Hinsicht rechtfertige, so sprächen schliesslich auch Gründe allgemein volkswirtschaftlicher Natur für die nachgesuchte Taxerhöhung. Mit der konzessionsmässigen Taxgrenze von 40 Rappen sei die Ausführung des Bahnprojektes unmöglich, und eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit würde daher auf Jahrzehnte hinaus in ihrer Verwirklichung verschoben werden. Man möge über Bergbahnen denken wie man wolle, man möge es bedauern, dass das Berner Oberland seinen idyllischen Charakter preisgegeben habe; wie die Dinge sich nun einmal entwickelt hätten, gehöre die Verbindung Grindelwald-Meiringen über die Grosse Scheidegg in das System der zentralschweizerischen Bergbahnen wie ein Ring in die Kette. An dem Zustandekommen dieser Verbindung seien nicht nur die Ortschaften Grindelwald und Meiringen interessiert, sondern die ganzen Gebietsteile, denen die waadtländisch-bernischen Bergbahngruppen einerseits und die luzernisch-waldstätischen Bergbahngruppen anderseits dienen. Es sei wirklich an der Zeit, dass diese Schienenverbindung, die ein Blick auf die Karte jedem aufmerksamen Beobachter aufdränge, endlich durchgeführt werde. Dabei brauche nicht befürchtet zu werden, dass der grössere Spielraum in der Taxbildung das Publikum zu stark belasten werde, denn einmal sei in Art. 16, Absatz 7, der Konzession eine Taxreduktion zugunsten der einheimischen Bevölkerung vorgesehen und anderseits bleibe als Sicherheitsventil für die Wahrung der allgemeinen Interessen der Vorbehalt der Taxherabsetzung in Art. 24, Absatz 1, des Konzessionsbeschlusses.

In der Eingabe vom 10. September 1912 wies die Studiengesellschaft noch besonders darauf hin, dass, obschon eine Erhöhung der kilometrischen Taxe nachgesucht werde, der Fahrpreis Meiringen-Grindelwald gleichwohl weit unter dem bei der

Erteilung der Konzession vorgesehenen bleibe. Die Konzession mit ihren 40 Rappen per Kilometer beruhe auf einem Projekt, das die Bahn als eine reine Adhäsionsbahn voraussetzte und ihr eine Betriebslänge von 51,125 km gab. Nun sei aber im Laufe der Vorstudien der Gedanke einer reinen Adhäsionsbahn als unzweckmässig aufgegeben worden. Eine Änderung der Konzession sei deswegen nicht erforderlich, da schon Art. 8, Absatz 2, des bestehenden Bundesbeschlusses gestatte, bei starken Steigungen die Zahnstange zu verwenden. Heute werde daher den Vorarbeiten ein gemischtes System zugrunde gelegt, wonach bei starken Steigungen gemäss der erwähnten Konzessionsbestimmung Zahnradbetrieb eingelegt werde. Hierdurch lasse sich die Betriebslänge auf zirka 25 bis 27 km reduzieren.

Rechne man mit 26 Betriebskilometern, so ergebe sich bei der nachgesuchten Taxe von 65 Rappen per Kilometer ein Fahrpreis von Fr. 16.90 für die einfache Fahrt. Die Gewährung der vorgeschlagenen Taxen bedeute daher unter den jetzigen Verhältnissen nicht eine Mehrbelastung, sondern eine Erleichterung für das reisende Publikum.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem für diese Bahn von regionaler Bedeutung speziell die Vertretung der Interessen der in Frage kommenden Gegend obliegt, hat sich in seiner Vernehmlassung vom 17. September 1912 mit den Anträgen der Studiengesellschaft einverstanden erklärt. Wir haben gegen die nachgesuchte Konzessionsänderung ebenfalls nichts einzuwenden und empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 26. Oktober 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben der Studiengesellschaft für eine Grosse Scheidegg-Bahn vom 19. Juli, 10. September und 26. September 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Oktober 1912,

beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 (E. A. S. XXIII, 342) erteilte Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni wird wie folgt abgeändert:

1. Die in Art. 16, Absatz 1, für die Beförderung von Personen vorgesehene Maximaltaxe im Betrage von 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge wird auf 65 Rappen erhöht.

2. Die Maximaltaxe für das Reisegepäck (Art. 17, Absatz 2) wird auf 35 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer festgesetzt.

3. Die Maximaltaxe für den Transport von Gütern (Art. 18, Absatz 1) wird von 10 auf 20 Rappen erhöht.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1913 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Grindelwald über die Grosse Scheidegg nach Meiringen mit eventueller Abzweigung von Gadenstatt nach Ofni. (Vom 26. Oktober 19...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	368
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.11.1912
Date	
Data	
Seite	495-500
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 780

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.