

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Meiringen nach Wassen.

(Vom 12. April 1898.)

Tit.

Im Januar 1897 reichten die Herren Bucher-Durrer in Kerns und Elias Flotron in Meiringen ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Eisenbahn von Meiringen über den Susten nach Wassen ein, deren Tracé, laut beigegebenem Bericht, folgendes sein solle:

Die Bahn beginne in der Brünigbahnstation Meiringen und überschreite kurz nach Verlassen derselben neben der Willigenbrücke die Aare, führe in der Nähe des Reichenbach-Hotels vorbei, welches durch eine Haltstelle bedient werden solle, und erreiche, rechts der Straße entlang, die zweite Haltstelle Geißhölzli. Weiter ins Thal hinabsteigend, überschreite sie vor der Station Innertkirch-Hof die Grimselstraße und passiere unmittelbar nach dieser Station zum zweitenmal die Aare, um, stetig steigend, dem linken Ufer des Gadmenwassers folgend, nach Überbrückung desselben die Haltstelle Nessenthal und nach weiterem zweimaligem Uferwechsel die Haltstelle Gadmen-Bühl zu erreichen und bei km. 23 in die erste Spitzkehre einzufahren, wo die Station Hotel Stein errichtet werden solle. Hierauf bilde die Bahn bei km. 24 eine zweite Spitzkehre und überwinde bei km. 27 die Paßhöhe, um über die Gufernalp zur Haltstelle Färnigen und weiter zur Kapelle zu gelangen. Sodann setze sie auf das rechte Ufer

der Meienreuß über und finde, nachdem sie den Gotthardtunnel „rechts der Meienreußbrücke“ und weiter unten den Lawinentalunnel überschritten habe, ihren Endpunkt zwischen der Station Wassen und der Straße.

Die ganze Länge der Bahn betrage 42,4 km., die Maximalsteigung 10 ‰, der Minimalradius 60 Meter und die Spurweite 1 Meter. Als Betriebskraft komme Elektrizität zur Anwendung und es erhalte jeder Wagen einen Motor. Die Bahn werde als Adhäsionsbahn gebaut; zur Verhinderung des Gleitens der Räder solle jeder Wagen mit den von Bucher & Durrer bei der Stanserhornbahn angewandten Zangenbremsen versehen werden.

Die projektierte Bahn habe den Zweck, die Gotthardbahn mit dem Berner Oberland auf dem kürzesten Wege zu verbinden und die romantischen Schluchten des Meien- und des Gadmenthales, sowie die Gletscherfelder auf dem Susten dem Fremdenverkehr leicht zugänglich zu machen.

Der summarische Kostenvorschlag berechnet für:

	pro km.	Total.
1. Unterbau mit Expropriation und Kunstbauten	Fr. 65,000	Fr. 2,756,000
2. Oberbau	„ 30,000	„ 1,272,000
3. Hochbauten	„ 4,000	„ 169,600
4. Rollmaterial	„ 15,000	„ 636,000
5. Wasser- und Elektrizitätswerk	„ 40,000	„ 1,696,000
6. Mobiliar und Unvorhergesehenes	„ 10,000	„ 424,000
Zusammen	Fr. 164,000	Fr. 6,953,600

Eine Rentabilitätsberechnung wurde nicht aufgestellt.

Der Regierungsrat des Kantons Uri erhob, laut Schreiben vom 28. April 1897, keine Einwendungen gegen die Erteilung der Konzession. Auch der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte sich mit Schreiben vom 16. Februar 1898 mit dem Gesuche einverstanden, wenn auch die Ansichtsäußerungen der interessierten Gemeinden keine große Begeisterung bekunden, da zunächst mehr Wert auf eine bessere Straßenverbindung gelegt werde.

Die konferenziellen Verhandlungen wurden auf den 12. März 1898 angesetzt und einige Tage vorher, wie üblich, den Beteiligten (Konzessionsbewerber und Kantonsregierungen) ein Exemplar des Beschlusentwurfes zugestellt. An der Konferenz ließ sich die Regierung des Kantons Uri nicht vertreten; dagegen verlangte sie

nachträglich eine Abschrift des Protokolls, welche ihr von Eisenbahndepartement unterm 21. März abhin mit der Einladung übermittelt wurde, allfällige Bemerkungen thunlichst bald bekannt geben zu wollen. Da dies bis heute nicht geschehen ist, so nehmen wir an, daß auch die Regierung von Uri mit dem Entwurfe einverstanden sei.

Der letztere giebt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Art. 12. Da es sich um eine Touristenbahn handelt, kann dieselbe nach der Praxis nicht wohl unbedingt zur Beförderung von Gütern verpflichtet werden, sondern nur soweit, als das Betriebssystem dieselbe gestattet. Daß vom Viehtransport abgesehen werden muß, liegt wohl auf der Hand.

Art. 14. Obwohl grundsätzlich zugestanden werden muß, den Betrieb auf die Reisesaison zu beschränken, soll doch dem Bundesrate das Recht gewahrt werden, eine Verlängerung des Betriebes zu verlangen, falls sich ein Bedürfnis hiernach geltend machen sollte.

Auch haben wir, um einem Wunsche der Regierung von Bern, welche auf der Strecke Meiringen-Gadmen auch Winterbetrieb gewünscht hätte, thunlichst entgegenzukommen, die Bestimmung aufgenommen, daß die Gesellschaft verpflichtet sei, während der Einstellung des Betriebes die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen auf der Strecke Meiringen-Gadmen in geeigneter Weise zu besorgen, womit sich der Vertreter der Regierung befriedigt erklärte.

Art. 16. Die Taxgrenzen wurden analog den Bestimmungen der Konzession für eine elektrische Eisenbahn von Grindelwald nach Meiringen berechnet.

Indem wir Ihnen den Entwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. April 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Meiringen
nach Wassen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Bucher-Durrer in Kerns und Elias Flotron in Meiringen vom Januar 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. April 1898,

beschließt:

Den Herren Bucher-Durrer in Luzern und Elias Flotron in Meiringen wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Meiringen über den Susten nach Wassen 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 Meiringen.

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 36 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 stattgefundenener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 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 der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m. und ein-geleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden 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 Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit das Betriebssystem 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, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

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

Vom 1. Juni bis Ende September sind wenigstens drei Züge täglich nach beiden Richtungen auszuführen.

Dem Bundesrat ist das Recht vorbehalten, eine Verlängerung des Betriebes über die Touristensaison hinaus nach Maßgabe des allenfalls eintretenden Bedürfnisses zu verlangen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, während der Einstellung des Betriebes auf ihre Kosten und im Einverständnis mit der Postverwaltung die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen auf der Strecke Meiringen-Gadmen in geeigneter Weise zu besorgen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zunächst nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat zu genehmigen ist. Über die Einführung einer höheren Klasse entscheidet der Bundesrat.

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

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

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 40 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Im Falle der Einführung einer höheren Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Auf Verlangen des Bundesrates sind für alpwirtschaftliche Produkte ermäßigte Taxen einzuführen.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 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 Abrundung nach oben 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 in der Regel 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 Eisenbahn 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 Tarifsätze 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, der Kantone Bern und Uri gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf den 1. Mai jedes 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 Rückkaufssumme 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 23. Haben die Kantone Bern und Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben 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 Wattenwyl nach Wimmis, eventuell nach Spiez (Stockenthalbahn).

(Vom 12. April 1898.)

Tit.

Im Oktober 1897 stellten die Herren G. Lenz, Fürsprecher, und F. Winzenried, in Bern, beide Mitglieder der Direktion der Gürbenthalbahn, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Stockenthalbahn von Wattenwyl nach Spiez (Anschluß Lattigen), eventuell nach Wimmis.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß das vorliegende Projekt seine gegenwärtige Auferstehung der bevorstehenden Verwirklichung der Gürbenthalbahn verdanke. Die letztere suche zwar, gemäß ihrer Konzession, in erster Linie Anschluß an Thun, der Marktverhältnisse wegen, und dies mit vollem Recht; die Stockenthalbahn bilde dagegen die natürliche Fortsetzung gegen das Simmen- und das Frutigthal und damit eventuell gegen den Lötschberg. Sie nehme ihren Ausgang in der Station Wattenwyl der Gürbenthalbahn und folge zuerst dem oberen Teile des Gürbethales, um bei dem bestbekanntesten Bade Blumenstein das eigentliche Stockenthal zu gewinnen. Hier solle die Station Blumenstein in der Nähe von Dorf und Bad erstellt werden. Dann steige die Bahn am östlichen Bergeshang an der Ortschaft Pohlern vorbei und es

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Meiringen nach Wassen. (Vom 12. April 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.04.1898
Date	
Data	
Seite	825-834
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 277

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.