

4876

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn Meiringen—Innertkirchen.

(Vom 10. November 1945.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Kraftwerke Oberhasli AG. mit Sitz in Innertkirchen hat mit Schreiben vom 22. Mai 1945 um Erteilung der Konzession für den Betrieb der bestehenden Eisenbahnlinie Meiringen—Innertkirchen nachgesucht.

Vor der Gründung der Kraftwerke Oberhasli AG. hatte die Bernische Kraftwerke AG. im Hinblick auf die in Aussicht genommene Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Oberhasli die Erstellung einer schmalspurigen Bahnverbindung Meiringen—Innertkirchen—Guttannen projektiert. Diese Bahn sollte in erster Linie dem Güter- und Personentransport für die projektierten Kraftwerke, sodann auch dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienen. Da sich für letztern Verkehr nach Vollendung der Bauarbeiten eine Rentabilität jedoch als ausgeschlossen erwies, wurde auf die projektierte Schmalspurbahn Meiringen—Innertkirchen—Guttannen verzichtet. Zum Transport von Gütern und Personen für den Bau der Kraftwerke Oberhasli wurde daher lediglich ein Verbindungsgeleise zwischen dem Bahnhof Meiringen und dem Werkplatz in Innertkirchen gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 sowie eine Luftseilbahn von Innertkirchen auf die Grimsel und zum Gelmersee in Aussicht genommen. Die Projekte für diese Bauten waren im Herbst 1924 fertiggestellt.

Die am 20. Juni 1925 gegründete Aktiengesellschaft Kraftwerke Oberhasli schritt dann zur Ausführung dieser projektierten Verkehrsmittel. Im August 1926 konnte der Betrieb des Verbindungsgeleises Meiringen—Innertkirchen mit Bewilligung des Bundes aufgenommen werden.

Dieses Verbindungsgeleise hat im Bahnhof Meiringen Anschluss an die Brüniglinie der Schweizerischen Bundesbahnen. Von dort aus führt es am rechten Ufer der Aare entlang, durchfährt einen Tunnel von 1,502 km Länge,

überquert den Bergbach Unterwasser mittels einer eisernen Brücke und gelangt auf den Werkplatz beim heutigen Betriebsgebäude der Kraftwerke Oberhasli, «Endstation Innertkirchen».

Im übrigen sind die technischen Hauptdaten folgende:

Betriebslänge: 4920 Meter.

Tunnel: 1502 Meter,

Brücken: über den Albach 7,20 m lichte Weite; über das Unterwasser 21,0 m lichte Weite.

Spurweite: 1,00 Meter.

Grösstes Zugsgewicht: Bis ca. 200 Tonnen.

Grösste Geschwindigkeit: ca. 80 km/Std.

Traktion: Während der Bauperiode dienten als Traktionsmittel 2 Dampfmaschinen, erworben von den Rhätischen Bahnen; heute dienen als Traktionsmittel zwei Akkumulatoren-Triebwagen.

Die Erstellung des Verbindungsgeleises kostete gemäss Bauabrechnung per 31. Dezember 1932 Fr. 2 897 044. Bis Ende 1943 sind jedoch diese Baukosten zu Lasten der Baukonti der Kraftwerke Handeck und Innertkirchen vollständig abgeschrieben worden.

Während der Bauperiode der Kraftwerke vom 14. Juli 1926 bis 30. September 1944 hat sich das Verbindungsgeleise gut bewährt. Es wurden während dieser Zeit befördert: 325 000 Tonnen Güter und 1 300 000 Personen. Entgegenkommenderweise wurde der einheimischen Bevölkerung und denjenigen Personen, die zum Kraftwerksbau in irgendeiner Beziehung standen, gestattet, das Verbindungsgeleise zu benützen. Namentlich wurde dadurch den Kindern von Innertkirchen ermöglicht, die Schulen in Meiringen zu besuchen. Für den Personenverkehr wurde ein Fahrplan aufgestellt, der jedoch nur im Ortsrayon bekanntgegeben wurde. Irgendwelche Reklame für die Benützung des Verbindungsgeleises wurde nicht gemacht.

Für die Benützung des Verbindungsgeleises werden folgende Taxen für die ganze Strecke erhoben:

Personenverkehr:

Einfache Fahrt	Fr. —.50
Abonnemente für 10 Fahrten, übertragbar	» 3.—
Monatskarten für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten	» 5.—
Monatskarten für eine unbeschränkte Anzahl Fahrten, nur für Schüler.	» 3.—

Güterverkehr:

Stückgut per 100 kg (Taxgrenze 2140 kg).	» —.70
Wagenladungen, je nach Gewicht.	» 15.— bis 20.—

Mit den beteiligten Gemeinden wurde eine Verständigung in der Weise herbeigeführt, dass diese an das Betriebsdefizit einen jährlichen Beitrag von

zusammen Fr. 6000 leisten. Ein bezüglicher Vertrag zwischen der Kraftwerke Oberhasli AG. Innertkirchen einerseits und den Einwohnergemeinden Innertkirchen und Guttannen anderseits wurde am 30. Dezember 1933 abgeschlossen und am 17. Mai 1945 erneuert. Während der 7 normalen Betriebsjahre von 1933 bis 1939 betrug das Defizit insgesamt Fr. 65 617.05 oder pro Jahr Fr. 9379.85. Die durchschnittlichen Betriebseinnahmen inklusive Beitrag der Gemeinden Innertkirchen und Guttannen beziffern sich auf Fr. 24 192.50, die Betriebsausgaben auf Fr. 33 566.95 pro Jahr. In den Jahren 1940 bis 1944 konnte infolge der Kraftwerkbauten Innertkirchen, dem Bau der Sustenstrasse und den Autofahrbeschränkungen jeweils ein mässiger Betriebsüberschuss erzielt werden.

Seit 1944 haben die grossen Gütertransporte für den Bau der Kraftwerke Oberhasli aufgehört. Die verantwortlichen Organe des Werkes hatten daher zu entscheiden, ob der Betrieb des Verbindungsgeleises eingestellt oder ob mit Rücksicht auf die Talbevölkerung ein einfacher Bahnbetrieb noch aufrechterhalten werden solle. Vom rein finanziellen Standpunkte aus wäre es angezeigt gewesen, den Betrieb einzustellen, da ein öffentlicher Verkehr auf jeden Fall verlustbringend sein wird. Infolge Wegfalles der Amortisationen und der Kapitalverzinsung wird aber in den nächsten Jahren das Betriebsdefizit in einen mässigen Rahmen gebracht werden können.

Demgegenüber wünschen die Gemeinden Innertkirchen, Guttannen und Gadmen dringend, es möchte das Verbindungsgeleise mit einem auf die Bedürfnisse der Ortsbevölkerung Rücksicht nehmenden Fahrplan auch weiterhin in Betrieb bleiben. Da die Organe der Kraftwerke Oberhasli auf ein gutes Verhältnis zwischen der Gesellschaft einerseits und der Ortsbevölkerung anderseits sehr viel Gewicht legen, haben sie sich entschlossen, diesem Wunsche zu entsprechen. Die bisherige einfache Art und Weise der Durchführung des Bahnbetriebes soll als öffentliche Transportunternehmung beibehalten werden. Gemäss Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 ist hierfür eine Bundeskonzession nötig. Eine solche wäre zwar schon früher nötig gewesen, da die Bahn auch während der Bauperiode der einheimischen Bevölkerung zugänglich war. Das Gesuch der Kraftwerke Oberhasli AG. wurde übrigens auf Veranlassung der eidgenössischen Aufsichtsbehörde eingereicht, da diese den Weiterbetrieb der Bahn als öffentliche Transportunternehmung ohne Bundeskonzession nicht mehr zulassen konnte.

Der Kanton Bern hat sich mit der Erteilung einer eidgenössischen Konzession, deren Bestimmungen den einfachen Verhältnissen der Bahn Rechnung tragen, einverstanden erklärt.

Wir sind ebenfalls der Ansicht, dass dem Konzessionsgesuch entsprochen werden sollte. Die Bahn hat sich bereits bewährt. Die Bedürfnisfrage muss bejaht werden. Die Transportanlage ist vollständig beschrieben, so dass der Betrieb ohne grosse Kosten, die die Kraftwerke Oberhasli AG. sowie die interessierten Gemeinden tragen wollen, möglich ist.

Der vorliegende Konzessionsentwurf enthält die für Nebenbahnen üblichen Bestimmungen, wobei mit Rücksicht auf die bei dieser Unternehmung bestehenden einfachen Verhältnisse gewisse Erleichterungen zugestanden werden. So wird die Unternehmung bei Unterbruch des Betriebes infolge von Naturereignissen zu Ersatztransporten nicht verpflichtet (Art. 21 des Eisenbahngesetzes und Art. 1 der Konzession). Es werden täglich als Minimum nur zwei Personenzüge in beiden Richtungen verlangt (Art. 10). Über den Rückkauf ist nur der Grundsatz ohne nähere Bestimmungen in die Konzession aufgenommen worden, da ein solcher für den Bund als unwahrscheinlich erscheint. (Art. 19).

Wir empfehlen Ihnen daher, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn Meiringen-Innertkirchen Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. November 1945.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ed. v. Steiger.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn Meiringen—Innertkirchen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Kraftwerke Oberhasli AG. in Innertkirchen vom 22. Mai 1945,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. November 1945,

beschliesst:

Den Kraftwerken Oberhasli AG. in Innertkirchen wird für sich oder zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Betrieb einer Schmalspurbahn von Meiringen nach Innertkirchen 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. 21 des Eisenbahngesetzes von 1872 über die Ersatztransporte bei Unterbruch des Betriebes infolge Naturereignissen findet nicht Anwendung.

Art. 2.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3.

Die Konzession wird auf die Dauer von 30 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Innertkirchen.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

Die Bahn ist mit Spurweite von 1 Meter erstellt und wird grundsätzlich mit Elektrizität betrieben. Es dürfen auch Züge mit Dampflokomotiven geführt werden.

Art. 7.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchungen nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 8.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 9.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Über die Ausdehnung der Beförderungspflicht auf lebende Tiere entscheidet der Bundesrat.

Art. 10.

Es sollen täglich mindestens zwei Personenzüge in beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, geführt werden.

Art. 11.

Für die Beförderung von Personen dürfen 15 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge erhoben werden.

Für die einheimische Bevölkerung sind ermässigte Taxen einzuführen.

Kinder unter 6 Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem 6. und dem zurückgelegten 16. Altersjahr ist die Hälfte der Taxe zu bezahlen.

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

Art. 12.

Jeder Reisende ist berechtigt, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich mitzunehmen, soweit sie ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden können.

Für das übrige Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen für 100 kg und einen Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13.

Für die Beförderung von Gütern kann eine Taxe von 14 Rappen für 100 kg und einen Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Eine ganze Wagenladung (5000 kg) hat gegenüber den Stückgutsendungen Anspruch auf Ermässigung.

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14.

Die Preise und Bedingungen für die Beförderung von Traglasten, Expressgut, Leichen und erforderlichenfalls lebenden Tieren werden vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 15.

Die in den vorstehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur die Beförderung von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Ware ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für gewisse Wagenladungsgüter und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 16.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen und dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Reinertrag in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Über die Herabsetzung entscheidet der Bundesrat.

Wenn der Reinertrag während drei aufeinanderfolgender Jahre 2 % des gewinnberechtigten Kapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 18.

Die Bahngesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Reinertrages anzulegen, bis 20 % des gewinnberechtigten Kapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Anstalt oder einer andern hiezu ermächtigten Versicherungsunternehmung gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 19.

Vom 1. Januar 1966 an sollen sowohl der Bund als auch der Kanton Bern jederzeit das Recht haben, die Bahn samt dem Betriebsmaterial und allem Zugehör gegen Ersatz der Erstellungskosten, abzüglich des Minderwertes zufolge Abnutzung der Anlagen, an sich zu ziehen. Streitigkeiten über die Feststellung dieser Kosten entscheidet das Bundesgericht.

Art. 20.

Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 19 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 21.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug der Vorschriften dieses Beschlusses, der am _____ in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn Meiringen—Innertkirchen. (Vom 10. November 1945.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4876
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.11.1945
Date	
Data	
Seite	385-392
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 415

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.