

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die
Uebertragung der Konzession für eine schmalspurige
Eisenbahn von Brienz nach Alpnachstad (Brünigbahn)
und Ertheilung einer neuen Konzession von Alpnach-
stad nach Luzern.

(Vom 26. November 1886.)

Tit.

Unterm 30. August 1886 reichte das Gründungskomite der Brünigbahn und die Direktion der Jura-Bern-Luzernbahn, letztere zufolge Ermächtigung der Generalversammlung der Aktionäre vom 25. Oktober 1886, ein gemeinschaftliches Gesuch ein um Uebertragung der Brünigbahnkonzession an die J. B. L., wobei es sich edoch nach Angabe der Petenten nur um die beiden Sektionen Brienz-Alpnachstad und Alpnachstad-Luzern handeln sollte. In Bezug auf letztere Strecke enthält das Gesuch die Angabe, daß dieselbe erst noch studirt werden müsse und die J. B. L. vorläufig keine Verpflichtung zum Bau derselben übernehme. Bei Anlaß der Konzessionsübertragung sei sodann eine Inkongruenz zu korrigiren, welche darin bestehe, daß seiner Zeit die Konzession für die Linie Stansstad-Luzern, statt für Alpnachstad-Luzern, ertheilt wurde, wohl aus Irrthum, oder vielmehr in der irrthümlichen Voraussetzung, daß die erste Sektion der Brünigbahn von Brienz nicht nur bis Alpnachstad, sondern bis Stansstad werde geführt werden, obschon es dem Konzessionär frei stehe, nur bis Alpnachstad zu

bauen und die J. B. L. auch wirklich diese Station als Endpunkt der konzedirten Strecke in Aussicht nehme. Ganz abgesehen nun davon, daß in diesem Falle keine Konzession für die Zwischenstrecke Alpnachstad-Stansstad bestünde, habe die Frage noch eine andere Seite, insofern die J. B. L. die Eventualität in's Auge fasse, die Linie nach Luzern von Alpnachstad nicht über Stansstad, sondern auf kürzerem Wege, mittelst eines Tunnels in gerader Richtung über Hergiswyl nach Luzern zu führen und auch auf die Linie Stansstad-Buochs zu verzichten. Der bezügliche Beschluß der Aktionärversammlung spricht von Uebertragung der Konzession für Brienz-Alpnachstad und Bereinigung der Konzession für die direkte Weiterführung dieser Linie von Alpnachstad nach Luzern.

Darüber, ob das Gründungskomite seinerseits auf die andern, ihm durch Bundesbeschluß vom 31. Januar 1884 (E. A. S. n. F. II, 53) konzessionirten Strecken, nämlich Interlaken-Brienz, Stansstad-Buochs, Därligen-Thun, Thun-Bern, verzichten will oder nicht, enthält das Gesuch keine Erklärung.

Ebenso wenig ergibt sich dies mit Bestimmtheit aus der von der J. B. L. am 11. Oktober eingereichten, vom Gründungskomite sowie dem Verwaltungsrathe und der Direktion der J. B. L. unterzeichneten „Konzessionsübertragung und Vollmacht“. Diesem Aktenstücke zufolge überträgt das Gründungskomite der J. B. L. die ihm durch Bundesbeschluß vom 31. Januar 1884 ertheilte und mit Bezug auf die Fristen mehrfach erneuerte Konzession für die Brünigbahn, soweit es die erste Sektion dieser Bahn, nämlich die Linie von Brienz über Meiringen, den Brünig und Sarnen nach Alpnachstad, betrifft, unter dem einzigen Vorbehalte, daß die J. B. L. sich verpflichte, den Bau und Betrieb der bezeichneten ersten Sektion der Brünigbahn, soweit es die Linie von Brienz über Meiringen etc. nach Alpnachstad betrifft, zu übernehmen und alle hiemit verbundenen Pflichten im Sinne der durch Bundesbeschluß vom 30. Juni 1880 in Betreff dieser Sektion abgeänderten Konzession zu erfüllen. Ferner wurde in diesem Dokument die J. B. L. bevollmächtigt, in gemeinsamem Namen, aber auf ihre Gefahr und Kosten, das für möglichste Förderung der Bauausführung Zweckdienliche vorzukehren. Die Direktion und der Verwaltungsrath der J. B. L. erklärten gleichzeitig, die Konzession für die Linie Brienz-Alpnachstad im Sinne dieser Uebertragung anzunehmen, unter der alleinigen Bedingung, daß der J. B. L. daraus nicht die Verpflichtung erwachsen solle, auch eine der übrigen Sektionen der Brünigbahn zu bauen.

Aus diesen verschiedenen Akten geht somit hervor, daß nach der Intention der Gesuchsteller die Konzessionsübertragung lediglich in Bezug auf die Linie Brienz-Meiringen-Brünig-Sarnen-

Alpnachstad stattfinden soll, und braucht daher nicht weiter untersucht zu werden, ob auf die zur Zeit noch bestehende Konzession für die übrigen Linien verzichtet werden will oder nicht. Dieselbe mag stillschweigend in der Hand des Komites belassen werden und wird durch unbenutzten Ablauf der Fristen von selbst untergehen, wenn nicht inzwischen Interessen sich geltend machen, welche die Erneuerung begründen können.

Um bezüglich der direkten Fortsetzung dieser Linie Brienz-Alpnachstad auf dem linken Ufer des Alpnachersee's über Hergiswyl nach Luzern das Verhältniß klar zu stellen, empfahl das Eisenbahndepartement der J. B. L., mit Rücksicht darauf, daß die alte Konzession nicht auf eine direkte Linie, sondern über Stansstad lautet, eine neue Konzession anzubegehren.

Die J. B. L. that dies, indem sie unterm 15. Oktober ein Konzessionsgesuch betreffend die Linie Alpnachstad-Luzern einreichte und dieses Gesuch mit den weitem gesetzlichen Vorlagen begleitete. Die Linie soll von Alpnachstad, als Fortsetzung der I. Sektion Brienz-Alpnachstad und zugleich als Zufahrtslinie zur Pilatusbahn, eine Strecke von 2—3 Kilometer dem nördlichen, linken Ufer des Alpnachersee's entlang führen, dann links umbiegen, den Lopperberg mittelst eines Tunnels von 1000—1200 m. Länge durchbrechen und vom Tunnelausgang weg das Tracé der dem Brünigbahnkomite seiner Zeit als II. Sektion konzedirten Linie Stansstad-Luzern über Hergiswyl dem westlichen Seeufer entlang nach Horw und bis zum Bahnhof Luzern verfolgen. Die Gesamtlänge der Linie beträgt etwas über 12 km. Zwischenstationen sind vorgesehen in Hergiswyl und Horw. Die Spurweite ist die nämliche wie für Brienz-Alpnachstad, 1 m. Die Maximalsteigung ist zu 12 ‰ angenommen, dürfte sich aber nach definitiven Studien möglicherweise auf 10 ‰ reduzieren lassen. Der Minimalkurvenradius soll wie bei der Linie Brienz-Alpnachstad 120 m. betragen. Auf Kurven fallen circa 3700 m. oder ca. 30 ‰ der Gesamtlänge. Abgesehen vom erwähnten Tunnel kommen keine bedeutenderen Bauobjekte vor. Nach Analogie der Kostenvoranschläge für die Thalstrecke Giswyl-Alpnachstad und mit Berücksichtigung der aus dem Tunnelbau entstehenden Mehrausgabe werden die Kosten per Kilometer auf höchstens Fr. 120,000 oder die Gesamtkosten auf circa Fr. 1,400,000 berechnet.

Es stellt sich danach die Angelegenheit in der Weise, daß für Brienz-Alpnachstad die bestehende Konzession an die J. B. L. zu übertragen und für Alpnachstad-Luzern (direkt) eine neue Konzession zu erteilen ist, während für die übrigen im Bundesbeschluß vom 31. Januar 1874 vorgesehenen Sektionen der Brünigbahn die Konzession in Händen des Gründungskomite's zurückbleibt.

Sowohl das Gesuch um Konzessionsübertragung im angegebenen Umfang als das neue Konzessionsbegehren für Alpnachstad-Luzern ist den beteiligten Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitgetheilt worden.

In Bezug auf die Konzessionsübertragung erklärten sich die Regierungen von Bern, Nid- und Obwalden einverstanden, letztere unter dem Vorbehalte, daß die neue Konzessionsbewerberin die Verpflichtungen übernehme, welche durch Vertrag vom 4. Juni 1880 zwischen Delegirten des Kantons Obwalden und denjenigen des Gründungskomite's der Brünigbahn stipulirt worden. Die Regierung von Luzern erscheint bei Beschränkung der Konzessionsübertragung auf die Linie Brienz-Alpnachstad nicht mehr betheiligt und reichte deßhalb auch keine diesbezügliche Vernehmlassung ein.

Was die neue Konzession für Alpnachstad-Luzern betrifft, so erklärte die Regierung von Obwalden, grundsätzlich keine Einwendungen zu erheben, behielt sich indessen nachträgliche Bemerkungen zu den Anträgen der Petentin vor. Es haben unterdessen zwischen genannter Regierung und der J. B. L. bezüglich Unterhandlungen stattgefunden, welche zu einer Verständigung über gewisse Konzessionsbedingungen führten, von denen unten die Rede sein wird.

Auch Luzern erhob grundsätzlich keine Einwendungen gegen Ertheilung einer neuen Konzession Alpnachstad-Luzern, unter der Voraussetzung, daß durch diese Konzession der spätern Anlage einer normalspurigen, linksufrigen Zufahrtslinie zum Gotthard keine Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Nidwalden ließ sich über das Konzessionsgesuch, obwohl dazu eingeladen, nicht vernehmen.

Was nun die Frage betrifft, ob und in welcher Form den vorliegenden Begehren zu entsprechen ist, so erblicken wir keinen Grund, sei es die Konzessionsübertragung, sei es die Ertheilung der neuen Konzession abzulehnen. Anstatt aber den Gesuchen durch zwei getrennte Beschlüsse zu entsprechen, schlagen wir Ihnen im Interesse der Vereinfachung des ganzen Verhältnisses und Herstellung einer klaren Sachlage vor, dies in einem Beschlusse zu thun und für die ganze Linie Brienz-Meiringen-Brünig-Sarnen-Alpnachstad-Luzern eine einheitliche Konzession aufzustellen, was um so mehr zu empfehlen ist, als die beiden Sektionen Brienz-Alpnachstad und Alpnachstad-Luzern eine einheitliche Linie bilden und die nämliche Gesellschaft sich für beide Theile um die Konzession bewirbt. Auf diese Weise ist es möglich, die Rechtsstellung der J. B. L. nach allen Richtungen in übersichtlicher Weise zu fixiren, während im andern Falle die Verpflichtungen der J. B. L.

als Konzessionärin auf nicht weniger als 3 verschiedenen Bundesbeschlüssen beruhen würden, was wenn möglich zu vermeiden ist. Es versteht sich dabei, daß die neue einheitliche Konzession auf Grundlage derjenigen vom 31. Januar 1874 mit Berücksichtigung der durch Bundesbeschluß vom 30. Juni 1880 (E. A. S. n. F. IV, 41) daran getroffenen Abänderungen und unter Rücksichtnahme ferner auf die heute veränderten Verhältnisse aufzustellen ist.

Bei der am 12. November abgehaltenen Konferenz erklärten sich die vertretenen Kantonsregierungen von Bern, Obwalden und Luzern ebenso wie die Petentin mit diesem Vorgehen einverstanden. Nidwalden hat der Einladung zu diesen Verhandlungen nicht Folge geleistet.

Wir beantragen Ihnen demgemäß, den Gesuchen in der Form des nachstehenden Beschlußentwurfs, welcher in der eben erwähnten Konferenz die Zustimmung aller Beteiligten erhielt, zu entsprechen und bemerken dazu kurz Folgendes:

Im Art. 2 ist der Ablauf der Konzession statt auf 1. Januar 1954, wie sich nach Mitgabe der frühern Konzession ergeben würde, auf 30. April 1957 angesetzt, um den Endtermin der gegenwärtigen Konzession mit demjenigen der Konzessionen für die meisten Linien der J. B. L. in Uebereinstimmung zu setzen.

Die Fristen in Art. 5 und 6 stimmen mit denjenigen der Konzession vom 31. Januar 1874 überein. Da eine bereits bestehende Gesellschaft die Konzession übernimmt, so sind im 1. Alinea des Art. 5 die Statuten nicht erwähnt.

Art. 8 ist nach der durch Bundesbeschluß vom 30. Juni 1880 getroffenen Aenderung gefaßt.

Ebenso Art. 12, Al. 1, mit der Modifikation, daß als Thalbahnstrecke nicht bloß Diechtersmatt-Alpnachstad, sondern Diechtersmatt-Luzern aufgeführt ist. Dieser Artikel trägt den an Obwalden in der von ihm vorbehaltenen Uebereinkunft (s. oben) bezüglich der Anzahl täglich zu führender Züge gemachten Zugeständnissen in vollem Maße Rechnung.

In Art. 13 wird die Gesellschaft, wie in allen neuern Konzessionen, grundsätzlich dem allgemeinen Transportreglement unterworfen, woran indessen mit Genehmigung des Bundesrathes den Verhältnissen entsprechende Aenderungen getroffen werden können.

Art. 14 ist aus der abgeänderten Konzession herübergenommen und dabei eine der Fortsetzung der Linie bis Luzern entsprechende Erweiterung getroffen, sowie die Verpflichtung zur Ausgabe von

Billets III. Klasse außer für Diechtersmatt-Lungern auch für die Strecke Brienz-Meiringen ausdrücklich aufgestellt. Ferner ist eine Redaktion gewählt, welche keinen Zweifel darüber läßt, daß sich diese Bestimmung auf den Verkehr zwischen allen Stationen der genannten Linien Luzern-Lungern und Brienz-Meiringen und nicht etwa bloß zwischen den Endstationen bezieht, womit die Konzessionspetentin in der Konferenz einig ging.

Die Taxen in den Art. 15, 17 und 18 sind in Uebereinstimmung mit der alten Konzession derart festgestellt, daß für den Personen- und Gepäcktransport auf der Strecke Alpnachstad-Luzern, für den Vieh- und Gütertransport auf der Strecke Brienz-Meiringen, sowie Diechtersmatt-Luzern, die normalen Taxen zur Anwendung kommen, während auf der Strecke Brienz-Alpnachstad im Personen- und Gepäckverkehr, sowie auf derjenigen Meiringen-Diechtersmatt im Vieh- und Güterverkehr, die in der alten Konzession admittirten höhern Taxen sollen bezogen werden dürfen.

Dabei ist die im Interesse der einheimischen Bevölkerung für die Linie mit erhöhten Taxen schon in der alten Konzession und etwas erweitert in der Konzessionsänderung stipulirte Begünstigung durch Ausgabe von Abonnementsbillets II. und III. Klasse mit Kilometernummern, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und gegenüber der (erhöhten) Taxe für einfache Fahrt in der betreffenden Klasse einen Rabatt von 35 beziehungsweise 50% gewähren, festgehalten und noch dahin erweitert worden, daß solche Abonnements auch für die neu zu konzessionirende Linie Alpnachstad-Luzern, somit für die ganze Linie auszugeben sind. Für die Bergbahnstrecke Meiringen-Lungern wird diese Begünstigung allerdings nur für die II. Klasse praktisch worden, da auf dieser Strecke bloß I. und II. Klassewagen verkehren und keine Billets III. Klasse, wie für Diechtersmatt-Lungern, ausgegeben werden müssen. Die Petentin hat sich zu dieser Begünstigung, welche ihr an sich nicht hätte zugemuthet werden können, infolge getroffener Uebereinkunft mit der Regierung von Obwalden herbeigelassen. Dieses Verfahren, welches für die III. Klasse eine sehr bedeutende Reduktion sogar der Normaltaxen gewährt, ist sehr zu begrüßen und würde sich dessen Einführung für alle Bahnen empfehlen, welche neben dem Touristenverkehr auch der einheimischen Bevölkerung zu dienen bestimmt sind.

Die übrigen Bestimmungen der Konzession schließen sich durchaus der alten Konzession an und weichen auch nicht von der in der letzten Zeit üblichen Form ab.

Wenn wir in Art. 24 den Prozentsatz Reinertrag, welcher zu einer Taxreduktion verpflichtet, bei 8 % beließen, während Sie in

Ihrer letzten Session überall 6 % festsetzten, so geschah es, weil wir eine derartige Abänderung gegenüber der bestehenden Konzession und im Hinblick auf die dem Lokalverkehr eingeräumten Taxvergünstigungen für unbillig erachten würden.

Es erübrigt uns noch, die Begehren der Regierung von Luzern zu erwähnen, deren Berücksichtigung in der Konzession wir aber nicht empfehlen können. Zunächst wünscht Luzern, damit durch die vorliegende Konzession der spätern Anlage einer normalspurigen linksufrigen Zufahrtslinie zum Gotthard keine Hindernisse in den Weg gelegt werden, Aufnahme einer Bestimmung, welche die Brünigbahn verpflichten würde, einer linksufrigen Bahn die ganze oder theilweise Mitbenutzung ihrer Linie von Hergiswyl nach Luzern gegen entsprechende Entschädigung, und soweit dies durch die Inanspruchnahme der Linie zu ihren eigenen Zwecken zulässig sei, zu gestatten, eventuell daß bei Feststellung der Baupläne für die Brünigbahn darauf Bedacht genommen werde, daß einer linksufrigen Bahn für die Anlage einer eigenen Linie keine technischen Schwierigkeiten entstehen. Die Vertreter der Konzessionspetentin gaben in der Konferenz die Erklärung ab, diesen Wünschen der Luzerner Regierung nach Möglichkeit, und soweit es ohne unverhältnißmäßige Kosten geschehen könne, entsprechen zu wollen, was für das Tracé von Luzern bis zum See keinerlei Schwierigkeiten begegnen werde. Dem See entlang könne dagegen leicht der Fall eintreten, daß für die Brünigbahn im Interesse der Oekonomie kleinere Kurvenradien, als sie für eine Normalbahn üblich seien, zur Anwendung kommen müßten. Wir halten dafür, daß mit diesen Zusicherungen den Begehren Luzerns genügend Rechnung getragen ist und es nicht angehe, die Brünigbahn durch die Konzession zu einer kostspieligeren Anlage mit Rücksicht auf eine noch nicht einmal konzessionirte Bahn zu verpflichten, seitens welcher ein Ersatz der Mehrkosten einstweilen ganz ungewiß ist.

Ferner wünscht die Regierung von Luzern, daß die Brünigbahn durch die Konzession verhalten werde, die Kriens-Luzern-Bahn, welcher der bisherige Anschluß an den Bahnhof Luzern durch die Anlage der Brünigbahn voraussichtlich verunmöglicht werde, in ihre Einmündung aufzunehmen. Auch zu einem solchen Vorbehalte erachten wir keinen hinlänglichen Grund gegeben. Dagegen bleibt in rechtlicher Beziehung die Frage unpräjudizirt, ob und in welcher Weise später bei der Bauausführung die J. B. L. der Kriens-Luzern-Bahn den Anschluß zu ermöglichen hat.

Ein weiterer Vorbehalt Luzerns betrifft das Tracé beim Exerzier- und Schießplatze in Luzern, dessen Benützung nach dem vorliegenden Projekt beeinträchtigt werden soll. Es ist dies aber, wie

übrigens die Regierung von Luzern selbst annimmt, eine Frage, welche nicht in der Konzession, sondern bei Anlaß der Prüfung und Genehmigung der Detailpläne ihre Erledigung zu finden hat, in welchem Zeitpunkt auch der Regierung von Luzern wiederum Gelegenheit zur Formulirung ihrer Begehren wird geboten werden.

Ebenso verhält es sich mit den von der Gemeinde Horw zur Sicherstellung eines Reistrechtes verlangten Schutzvorkehren und den Begehren dieser Gemeinde betreffend Lage der Station.

Indem wir Ihnen empfehlen, den Gesuchen des Gründungskomites der Brünigbahn und der J. B. L. in Form nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, benützen wir gleichzeitig den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. November 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

die Uebertragung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Brienz nach Alpnachstad und Ertheilung einer neuen Konzession von Alpnachstad nach Luzern.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer gemeinsamen Eingabe des Gründungskomite der Brünigbahn und der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft vom 25./30. August 1886,
- 2) einer Eingabe der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft vom 15. Oktober 1886,
- 3) der bezüglichen Vernehmlassungen der beteiligten Kantonsregierungen,
- 4) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. November 1886,

beschließt:

Der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft mit Domizil in Bern wird hiemit

- a) die bisher dem Gründungskomite für eine Brünigbahn zugestandene Konzession für eine Eisenbahn von Brienz über Meiringen und Sarnen nach Alpnachstad übertragen, und
- b) die Konzession für Fortsetzung dieser Bahn von Alpnachstad nach Luzern ertheilt.

Diese Konzessionsübertragung und Konzessionsertheilung geschieht unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestim-

mungen, welche für die ganze Linie von Brienz bis Luzern gelten, und also hinsichtlich der Strecke Brienz-Alpnachstad an die Stelle der bisherigen Konzessionsbedingungen treten sollen:

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 bis zum 30. April 1957 ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Bern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gesellschaft soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 20 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Innert 3 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 30 Monaten, vom Anfang der Erdarbeiten gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Oberbau erstellt. Die Geleiseweite soll, zwischen den innern Kanten der Schienen gemessen, einen Meter betragen. Der Oberbau auf der Bergbahn wird theilweise nach dem Zahnstangensystem erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und täglich dreimal auf den Thalbahnstrecken von Diechtersmatt nach Luzern und von Brienz nach Meiringen, unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen. Es ist indeß der Gesellschaft gestattet, den Betrieb auf der Bahn von Lungern über den Brünig nach Meiringen in der Zeit vom 1. November bis 30. April und auf der Strecke von Diechtersmatt nach Lungern vom 30. November bis 1. März gänzlich einzustellen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern auf der Thal- und von 8 Kilometern auf der Bergbahn in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Aenderungen können nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen aufstellen; auf der Bergbahn (Meiringen-Diechtersmatt) kann sie sich auf Personenwagen erster und zweiter Klasse beschränken, in der Meinung jedoch, daß im Lokalverkehr Billets dritter Klasse von Luzern und allen Zwischenstationen bis nach Lungern und vice versa, sowie zwischen Brienz und Meiringen, auszugeben sind. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für die Strecke Brienz-Alpnachstad dürfen die Taxen auf folgende Ansätze erhöht werden:

- in der ersten Wagenklasse 20 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 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 in allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann auf der Strecke Brienz-Alpnachstad eine Taxe von 10 Rappen, auf der weitem Strecke von 5 Rappen per 100 kg. und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Uebersies werden für die zweite und dritte Wagenklasse Abonnementsbillets zu je 250 und 500 Kilometer-Nummern ausgegeben, welche ohne Zeitbeschränkung auf den Namen lauten und gegenüber den auf der Linie Brienz-Alpnachstad bewilligten Taxen für die einfache Fahrt in der betreffenden Klasse einen Rabatt von 35 % für die Abonnementsbillets zu 250 und von 50 % für diejenigen zu 500 Kilometer-Nummern gewähren, und auf der Linie Lungern-Luzern und Brienz-Meiringen (für zweite Klasse auch auf der Bergstrecke Meiringen-Lungern) gültig sind.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Per-

sonentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Auf der Bergbahn (von Diechtersmatt bis Meiringen); dürfen die Taxen in folgender Weise erhöht werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon auf der Bergbahn (Diechtersmatt-Meiringen) die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen, auf den übrigen Strecken die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder

in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg. nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Aufstellung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal errichten. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern, Obwalden, Nidwalden und Luzern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den genannten Kantonen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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. 28. Haben die Kantone Bern, Obwalden, Nidwalden und Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die genannten Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn am Südostabhange des Jura, von La Sarraz über Bière nach La Rippe und von Bière nach Morges.

(Vom 29. November 1886.)

Tit.

Mit Eingabe vom 15. Oktober 1886 bewirbt sich Herr Charles Dreyfus in Genf zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft um die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn am Südostabhang des Waadtländer Jura, welche die drei Sektionen Bière bis französische Grenze bei La Rippe (mit eventueller Fortsetzung auf französischem Gebiete bis Genf), Bière-La Sarraz zur Verbindung mit der S. O. S., und Bière-Morges, ebenfalls zum Anschluß an die S. O. S., umfassen soll. Das Gesuch ist begleitet von den gesetzlichen Vorlagen, welche durchwegs eingehend gehalten sind.

Das vorliegende Projekt ist keineswegs neu. Schon am 23. September 1873 (siehe Eisenbahnaktensammlung n. F., I, 225) wurde den Gemeinden Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Longirod, Marchissy und Gingins die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die französische Grenze nebst einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman ertheilt. Durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1874 (E.A.S., n. F., II, 261) wurde diese Konzession in der Weise abgeändert, daß der An-

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Uebertragung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Brienz nach Alpnachstad (Brünigbahn) und Ertheilung einer neuen Konzession von Alpnachstad nach Luzern. (Vom 26. Nove...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1886
Date	
Data	
Seite	981-997
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 311

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.