

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Rekurseingabe der Gürbetalbahn gegen den Beschluss des Bundesrates vom 25. November 1903 betreffend die Verstärkung des Oberbaus.

(Vom 6. Juni 1904.)

Tit.

Durch Beschluß vom 25. November 1903 hatten wir auf den Antrag unseres Eisenbahndepartements verfügt, die Befahrung der I. Sektion der Gürbetalbahn mit den schweren Maschinen der Typen E ³/₄ und E ⁴/₅ sei bloß unter der ausdrücklichen Bedingung gestattet, daß die Schwellenzahl, in Anbetracht des geringern Widerstandsmoments der Schiene, von 15 auf 18 pro Schienenlänge von 12 Meter vermehrt werde, in der Meinung, daß diese Oberbauverstärkung sofort zu beginnen habe und sukzessive in einer Zeit von 5 Jahren, das heißt bis Ende 1908, durchzuführen sei.

Mittelst Eingabe vom 23. Januar 1904 wandte sich die Direktion der Gürbetalbahn an die Bundesversammlung, indem sie das Gesuch stellte, die Bundesversammlung möge gemäß Art. 14, Abs. 3, des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 — nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse — die angefochtene Verfügung des Bundesrates aufheben.

Auf Ihre Einladung, uns über diesen Rekurs vernehmen zu lassen, beehren wir uns, Ihnen folgenden Bericht zu unterbreiten.

I.

Die Rekurrentin beruft sich zur formellen Begründung ihres Gesuches auf das dritte Alinea des Artikels 14 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, welches, nachdem die beiden ersten Alineas von der Genehmigung der Baupläne gesprochen haben, weiterfährt:

„Sofern in der Folge die Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterte Verkehrsbedürfnisse oder die Interessen der Landesverteidigung die Anlage eines zweiten Geleises, die Eröffnung neuer Stationen oder Erweiterung bisheriger und andere derartige Verbesserungen notwendig machen, so wird der Bundesrat nach vorheriger Prüfung durch Sachverständige die Gesellschaft auffordern, das Nötige vorzukehren. Falls die Gesellschaft die gestellte Forderung nicht als begründet erachtet, so steht ihr das Recht zur Beschwerde an die Bundesversammlung zu, welche letztere sodann nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse entscheidet.“

Wir müssen die Anwendbarkeit dieser Gesetzesbestimmung auf den vorliegenden Fall bestreiten. Dieselbe hat offenbar nur solche Verbesserungen der Bahnanlage im Auge, die nach dem Ermessen der Aufsichtsbehörde von dem zunehmenden Verkehr oder von der Landesverteidigung verlangt werden. Die Beispiele, die im Gesetze aufgezählt werden, lassen darüber keinen Zweifel aufkommen; denn sowohl ein zweites Geleise, als eine neue Station oder die Erweiterung einer bestehenden Station wird immer nur dann gefordert werden, wenn der Verkehr auf der betreffenden Bahnlinie dasjenige Maß überschreitet, für welches die erste Anlage berechnet war. In diesem Falle wird die Forderung der Aufsichtsbehörde eine absolute sein.

Ganz anders verhält es sich aber im Falle der Gürbetalbahn. Hier kann von einem Anwachsen des Verkehrs, dem die bisherige Oberbauanlage mit 15 Schwellen auf 12 Meter Schienenlänge nicht mehr genügen würde, nicht die Rede sein. Nicht die Verkehrs-, sondern die Betriebsverhältnisse der Gürbetalbahn sind verändert worden. Die Forderung des Bundesrates, die Zahl der Schwellen zu erhöhen, ist daher auch keine absolute, sondern nur eine relative, das heißt sie gilt nur unter der Voraussetzung, daß auf der Linie der Gürbetalbahn Maschinen der schwereren Typen $E \frac{3}{4}$ und $E \frac{4}{5}$ der Thunerseebahn verkehren sollen. Für die leichteren Lokomotiven der Gürbetalbahn wäre eine Verstärkung des Oberbaus nicht notwendig. Die Gürbetalbahn hat es somit in der Hand, die entsprechende

finanzielle Belastung zu vermeiden dadurch, daß sie zur alleinigen Verwendung ihrer eigenen leichteren Maschinen zurückkehrt. Beharrt sie dagegen auf der Verwendung der schwereren Lokomotiven, so muß sie sich auch den Bedingungen unterziehen, unter denen die Aufsichtsbehörde die Verwendung gestatten will. Die Berufung an die Bundesversammlung ist dagegen unzulässig; denn die Verfügung des Bundesrates vom 25. November 1903 stellt, wie gesagt, keine absolute Auflage im Sinne des Alineas 3 des Artikels 14 des Eisenbahngesetzes dar, sondern erfolgte lediglich kraft der Kompetenzen und Pflichten, die dem Bundesrate durch Artikel 7 der Konzession der Gürbetalbahn vom 17. April 1896 (E. A. S. XI, 324) und Artikel 29 und 31 des Eisenbahngesetzes überbunden sind. Wenn gegen derartige Entschiede an die Bundesversammlung appelliert werden könnte, so müßte deren Traktandenliste in kurzer Zeit eine merkliche Verlängerung erfahren. Denn der Fall der Gürbetalbahn ist, wie schon der seither wieder zurückgezogene Rekurs der Spiez-Erlenbach-Bahn beweist, durchaus nicht alleinstehend, sondern der Bundesrat sieht sich alljährlich wiederholt veranlaßt, gestützt auf die zitierten Artikel, den Bahnen noch viel weitergehende Auflagen mit Bezug auf Oberbau, Bremsen, Signaleinrichtungen, Verriegelungen u. dgl. zu machen, ohne daß bisher einer Verwaltung in den Sinn gekommen wäre, den Artikel 14 des Eisenbahngesetzes anzurufen und sich an die Bundesversammlung zu wenden, geschweige denn in einem so unbedeutenden Falle, wie dem gegenwärtigen, wo die bedingungsweise Verbesserung in der Vermehrung der Schwellen von 15 auf 18 pro 12 Meter Schienenlänge besteht!

Es sei schließlich auch darauf hingewiesen, daß der Bundesrat das unbestrittene Recht besitzt, beim Bahnbau über die Beschaffenheit des Oberbaues endgültig zu entscheiden und die hierzu nötigen Normen aufzustellen; es wäre daher unverständlich, wenn er nicht das gleiche Recht bezüglich nachträglicher Oberbauverstärkungen zur Erhöhung der Sicherheit bei veränderten Betriebsverhältnissen besitzen sollte.

Wir beantragen Ihnen daher, auf den Rekurs der Gürbetalbahn wegen Inkompetenz nicht einzutreten.

II.

Für den Fall, daß Sie entgegen diesem Antrage sich zur Behandlung des Rekurses kompetent erklären sollten, ersuchen wir Sie, denselben als materiell unbegründet abzuweisen.

A.

Zunächst müssen wir uns gegen die Art und Weise aussprechen, wie die Rekurrentin die Vorgeschichte des Bundesratsbeschlusses vom 25. November 1903 darzustellen versucht. Von allen Korrespondenzen, die in der Zeit zwischen dem 25. März 1901 und 25. Juli 1903 zwischen dem Eisenbahndepartement und der betriebsführenden Direktion der Thunerseebahn über den Umbau des Rollmaterials und die Oberbauverstärkung geführt wurden, zieht die Rekurrentin nur einige Aktenstücke hervor, die sie ohne Zusammenhang mit den übrigen Akten zu ihren Gunsten zu verwerten sucht.

B.

Daß sie ferner durch eine geschickte Berufung auf vermeintlich widersprechende Ansichten der verschiedenen Organe des Eisenbahndepartements den Anschein erwecken will, als ob diese einander entgegenarbeiteten, und auf diese Weise der ganzen Angelegenheit ein mehr persönliches Gepräge zu geben trachtet, mag begreiflich sein, ist jedoch nicht geeignet, objektiv zu überzeugen. Denn sie kann sich dabei auf keine festen Anhaltspunkte, sondern auf bloße Supposition von Ansichten stützen, da ja die Sektionen der technischen Abteilung keine Befugnis zu selbständigen Entscheiden besitzen und sich für die Begründung der von ihnen im Schoß des Eisenbahndepartements zu stellenden Anträge bloß gegenüber ihren Vorgesetzten und niemals gegenüber Drittpersonen oder Drittverwaltungen zu verantworten haben.

Zudem hat sich die Beweisführung der Bahn nicht gegen die Ansicht der einen oder andern Sektion der technischen Abteilung, nicht einmal gegen die Anträge des Eisenbahndepartements, sondern gegen einen in Würdigung aller Tatsachen gefaßten Beschluß des Bundesrates zu richten. Die Erörterung angeblicher Meinungen des einen oder andern Beamten der technischen Abteilung des Eisenbahndepartements ist daher als völlig bedeutungslos anzusehen.

C.

Seinem Inhalt nach ist der Rekurs im Grunde genommen nichts anderes als die Wiederholung der Eingabe der Direktion der Thunerseebahn vom 28. Juli/11. August 1903. Wir können

daher im allgemeinen bezüglich der Widerlegung desselben einfach auf den dem Bundesratsbeschluß vom 25. November 1903 zu Grunde liegenden ausführlichen und aktenmäßig belegten Vortrag des Eisenbahndepartements vom 16. November 1903 verweisen und uns mit nachfolgenden Bemerkungen begnügen:

1. Sehr auffallend ist die ausschließliche und entscheidende Bedeutung, welche die Rekurrentin dem Schreiben des Eisenbahndepartements an die Thunerseebahn vom 25. März 1901 beimißt. Es liegt uns fern, den Inhalt dieses Schreibens für nichtig erklären zu wollen. Es muß aber ausdrücklich betont werden, daß diesem Schreiben keineswegs der Wert eines definitiven Entscheides des Eisenbahndepartements verliehen werden darf, indem am Schluß desselben der Einführung des 36 kg. Schienenprofils bereits der Vorzug gegeben und für die Regelung der beiden Fragen der Erhöhung der Achsdrücke und der Fahrgeschwindigkeit auf die Einreichung einer Spezialvorlage abgestellt wurde. Es ist ferner nicht zu übersehen, daß die Mitteilungen vom März 1901 auf dem damaligen Stand der Oberbaufrage und auf den damaligen Betriebsverhältnissen der Thunerseebahn beruhten, welche Grundlagen aber seither wesentliche Änderungen erfahren haben. Damals betrug der Maximalachsdruck nur 11,5 t. Es wurde übrigens im zitierten Schreiben festgelegt, daß schon beim damaligen Stand des Oberbaues unter Berücksichtigung der elastischen Stützen des Geleises und der durch die Bewegung der Züge erzeugten Seitenkräfte die zulässige Beanspruchung des Schienenmaterials bei der damaligen Zugsgeschwindigkeit erreicht sei. Daraus ergab sich bereits logischerweise die Notwendigkeit einer Oberbauverstärkung für die später eingeführten größeren Achsdrücke.

Statt sich dermaßen auf ein an die Thunerseebahn gerichtetes Schreiben zu stützen, täte die Direktion der Gürbetalbahn wohl besser, sich der an ihre eigene Adresse gerichteten Schreiben des Eisenbahndepartements zu erinnern, so z. B. an dasjenige vom 29. August 1901, worin ihr mitgeteilt wurde, daß „jede Vermehrung der Beanspruchung des Geleises (der Gürbetalbahn) eine gehörige Verstärkung desselben bedingt“.

2. Diese Notwendigkeit der Verstärkung des Oberbaues bei Befahrung der Gürbetalbahn mit Thunerseebahnmaschinen auch ohne Erhöhung der Maximalfahrgeschwindigkeit haben gerade die von der Bahndirektion zum größten Teil vollständig außer acht gelassenen Schreiben des Eisenbahndeparte-

ments vom 29. August und 1. Oktober 1901 und 22. Februar, 26. April (Genehmigung des Oberbaues der zweiten Sektion) und 7. Mai nebst Recharge vom 22. Oktober 1902, sowie der Bundesratsbeschluß vom 11. Oktober 1901 betreffend Genehmigung des allgemeinen Bauprojekts der zweiten Sektion der Gürbetalbahn, ausdrücklich und mit aller Deutlichkeit hervor. Es ist daher ganz ungreiflich, wie die Direktion der Gürbetalbahn behaupten kann, es sei vor dem 25. Juli 1903 eine Verstärkung ihres Oberbaues für die Befahrung ihrer Bahn mit den E $\frac{3}{4}$ und E $\frac{4}{5}$ Maschinen der Thunerseebahn von ihr positiv noch nie gefordert worden. Ebenso unverständlich ist die Klage über Mangel an Orientierung über die Stellungnahme des Eisenbahndepartements und die angebliche Überraschung der Verwaltung der Gürbetalbahn durch die Verfügung dieses Departements vom 25. Juli 1903, es wäre denn, daß dieselbe von ihrer Betriebsdirektion über den ganzen Gang der bisherigen Verhandlungen nicht auf dem Laufenden gehalten wurde, worauf wir aber keine Rücksicht zu nehmen hätten. Dagegen, daß die Direktion der Gürbetalbahn keine Kenntnis gehabt habe von den Forderungen des Eisenbahndepartements, spricht übrigens der Umstand, daß sie in ihren Vorlagen vom 5. Juni 1903 für Geleiseerweiterungen auf einigen Stationen der I. Sektion die Verlegung von 18 Schwellen per Schienenstoß von 12 m. sogar auf den Nebengeleisen vorgesehen hat.

3. In Sachen der Verhandlungen betreffend den Umbau der Maschinen der Thunerseebahn und die Verwendung derselben auf der Gürbetalbahn darf einfach auf die detaillierten Ausführungen im Vortrag des Eisenbahndepartements vom 16. November 1903 verwiesen werden, um so mehr als diese Verhandlungen sich eigentlich bloß auf die Thunerseebahn beziehen. Daß die Direktion der Gürbetalbahn in ihrem Rekurs nun auch noch die Verhandlungen der Fahrplankonferenzen herbeiziehen will, um eine „implicite“ erfolgte Genehmigung des Verkehrs jener Maschinen zu konstruieren, ist unbegreiflich. Es ist jedem Teilnehmer an diesen Konferenzen bekannt, daß Fragen betreffend Achsdruck des Rollmaterials und Festigkeit des Oberbaues bei diesen Anlässen noch nie behandelt worden sind und nicht behandelt werden können.

Es ist daher an dieser Stelle neuerdings ausdrücklich zu betonen, daß die Einreihung der Thunerseebahnmaschinen in den Dienstturnus der Gürbetalbahn nicht nur ohne jegliche Begrüßung des Eisenbahndepartements, sondern

diejenige der E $\frac{4}{5}$ Maschinen sogar gegen dessen ausdrückliche Verfügung und entgegen einer schriftlichen Erklärung der betriebsführenden Direktion erfolgt ist. Wie diese Maschinen mit 6,2 t. Raddruck auf die Gürbetalbahn gekommen, ist übrigens für die vorliegende Frage vollständig unerheblich; Tatsache ist, daß sie darauf verkehren und daß die Direktion erklärt, sie nicht entbehren zu können.

4. Alle Erörterungen der Bahndirektion hinsichtlich der Achsdrücke der in Frage kommenden Maschinen vermögen ferner an der Tatsache nichts zu ändern, daß der Oberbau der ersten Sektion der Gürbetalbahn seinerzeit nach Bauprogramm für Raddrücke von 5,5 t. berechnet und genehmigt wurde. Später stieg derselbe beim Bau der eigenen E³ Maschinen schon auf 5,675 t. und erreicht nunmehr für die E $\frac{4}{5}$ und die E $\frac{3}{4}$ Lokomotiven der Thunerseebahn 6,065, beziehungsweise 6,200 t. Die Steigerung in der Belastung des unverstärkt gebliebenen Oberbaues beträgt daher gegenüber dem ursprünglichen Bauprogramm volle 10,27, beziehungsweise 10,91 % und gegenüber den eigenen E³ Maschinen volle 6,87, beziehungsweise 7,49 %. Diesen unanfechtbaren Zahlen gegenüber kann die willkürliche Berechnung von nur 1 % der Gürbetalbahn nicht aufrecht gehalten werden. Folglich fällt auch der Hinweis auf die Belanglosigkeit der Achsdruckvermehrung ohne weiteres dahin.

5. In bezug auf [die mehrfach angedeutete Reduktion des Maximalachsdruckes der E $\frac{3}{4}$ Maschinen infolge Verminderung der Kohlenladung von 1400 auf 1200 kg. ist zu bemerken, daß zufolge der durch die Abwägung der Achsen konstatierten ungleichen Belastung der beiden Räder der meistbelasteten Hinterachse der größte Raddruck in Wirklichkeit immer noch 6,1 t. und nicht bloß 6 t. beträgt.

D.

Es bleibt also bloß die Frage: War der Bundesrat berechtigt, von der Bahn unter diesen Umständen eine Verstärkung ihres Oberbaues durch Vermehrung der Schwellenzahl von 15 auf 18 per Schienenlänge mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs zu verlangen? Hierzu gestatten wir uns folgendes auszuführen:

1. Von jeher hat das Eisenbahndepartement ein besonderes Augenmerk auf die Frage der Beschaffenheit des Oberbaues ge-

richtet. Infolge der bedeutenden Entwicklung des Bahnverkehrs in den letzten Jahren und namentlich wegen der Notwendigkeit, immer schwereres Rollmaterial anzuschaffen, hat die Frage der Verstärkung des Oberbaues an Bedeutung noch wesentlich zugenommen und dem Eisenbahndepartement zu nähern Untersuchungen Anlaß gegeben. Dasselbe sah sich daher schon im Herbst 1901 namentlich auf Grund von verschiedenen, an durchgehenden Geleisen schweizerischer Bahnen vorgenommenen Spannungsmessungen und gestützt auf die Ergebnisse von Oberbauberechnungen nach den neuern, die Elastizität der Bettung berücksichtigenden Methoden veranlaßt, seine Forderungen betreffend Verstärkung des Oberbaues auf den schweizerischen Eisenbahnen zu erneuern. Dies galt unter anderem auch für die normalspurigen Nebenbahnen, auf denen im allgemeinen das Bedürfnis der Anschaffung von Maschinen mit größern Achsdrücken und die stetige Zunahme des Durchgangs schwererer Güterwagen neuern Typs bis zirka 12 t. Achsdruck sich mehr und mehr offenbarten. Von dieser Stellungnahme des Eisenbahndepartements wurde den Bahnen durch Kreisschreiben vom 12. September 1901 Kenntnis gegeben und demgemäß bereits bei der Beurteilung und Erledigung der Oberbauvorlagen einer Anzahl neuer Linien verfahren beziehungsweise eine Vermehrung der Schwellenanzahl verlangt (Erlenbach-Zweisimmen, Saignelégier-Glovelier, Nyon-Crassier und die Schmalspurbahnen Montreux-Berner Oberland, Martigny-Châteland, Gais-Appenzell u. s. w.). Von den bereits bestehenden Bahnen haben zahlreiche sich ohne Widerstand dazu entschlossen, den Weisungen der Aufsichtsbehörde betreffend Verstärkung ihres Oberbaues u. s. w. Folge zu leisten oder sogar ohne Einladung derselben von sich aus die nötigen Maßnahmen zu treffen (S. B. B., Jura Neuchâtelois, Emmentalbahn, Seetalbahn, Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wohlhusen, Ütlibergbahn u. s. w.). Eine Reihe von in den letzten Jahren neu entstandenen normalspurigen Nebenbahnen hat von vornherein den bereits im Jahr 1895 vom Eisenbahndepartement als Norm für Normalbahnen geringerer Bedeutung bezeichneten Schientyp von 36 Kilogramm adoptiert (Burgdorf-Thun, Önsingen-Balsthal, Spiez-Frutigen, Vevey-Chexbres, Sensetalbahn, Nyon-Crassier, Solothurn-Münster). Unter diesen Umständen kann von einer besondern Maßregelung der Gürbetalbahn im Ernst nicht gesprochen werden, um so weniger als die erste Sektion dieser Bahn in der Rangliste der normalspurigen schweizerischen Nebenbahnen mit bezug auf die Widerstandsfähigkeit des Oberbaues fast zu unterst steht.

2. Der Versuch der Bahnverwaltung, dem Bundesratsbeschluß vom 25. November 1903, soweit derselbe die Gürbetalbahn betrifft, andere Gründe als die soeben angeführten unterschieben zu wollen, wie z. B. die angebliche Befürchtung der Konkurrenzierung der Bundesbahnen durch die Gürbetalbahn oder die Absicht, der Vergrößerung der Geschwindigkeit auf dieser Bahn für immer den Riegel zu schieben, entbehrt daher aller Berechtigung.

Wohl aber hat das Eisenbahndepartement beziehungsweise der Bundesrat das Recht, zu verhindern, daß eine eingestandenermaßen als reine Lokalbahn und nach deren Normalien erstellte Bahnlinie in bezug auf Fahrgeschwindigkeit und Lokomotivgewicht nach Art einer Hauptbahn betrieben werde, ohne daß vorher die hierzu notwendigen Verstärkungen des Ober- und Unterbaues und Ergänzungen der übrigen Anlagen (Bahnabschluß, Signale etc.) vorgenommen worden sind. Wenn die Gürbetalbahn übrigens selbst angibt, keinen Anspruch auf den großen Durchgangsverkehr erheben zu wollen, so hat sie auch keinen Grund, eine größere Fahrgeschwindigkeit und schwerere Maschinen zu beanspruchen als der von ihr selbst eingestandene reine Lokalcharakter erfordert. Es ist in dieser Beziehung wohl zu beachten, daß das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 allerdings für die Definition der Nebenbahnen darauf abstellt, daß dieselben vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den großen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln, daß aber die Einfachheit, welche im Bau und Betrieb den Nebenbahnen gewährt werden kann, einzig in dem Umstand begründet ist, daß diese Bahnen zur Bewältigung ihres Verkehrs eben mit kleineren Geschwindigkeiten und leichteren Maschinen auskommen können. So setzt die deutsche Bahnordnung für Nebenbahnen die normale Höchstgeschwindigkeit dieser Bahnen auf 30 km. fest und gestattet nur unter besondern Verhältnissen eine Erhöhung auf 40 km. Umgekehrt wird verlangt, daß Bahnen, auf welche die Güterwagen der Hauptbahnen übergehen sollen, für einen Raddruck von 7 t. berechnet werden sollen, und bereits hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom Dezember 1903 eine Anzahl von Nebenbahnen für den Verkehr mit den neuen Kohlenwagen von 20 t. Ladegewicht und 8,35 t. Eigengewicht gesperrt.

Im übrigen hat das Eisenbahndepartement mit der Thunerseebahndirektion über die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der II. Sektion der Gürbetalbahn besonders verhandelt und zuletzt

ihr seine Ansichten in einem bis heute unbeantwortet gebliebenen Schreiben Nr. 15,489/II vom 25. Juli 1903 ausgesprochen.

3. Wenn die Bahn immer wieder behauptet, daß die verlangte Oberbauverstärkung durch die Betriebssicherheit nicht bedingt werde, so ist darauf zu erwidern, daß beim Oberbau sowohl wie bei andern Bestandteilen der Bahnen, wie Brücken, Lokomotivachsen und -kesseln, Leitungsdrähten elektrischer Bahnen u. s. w. ein gewisser Sicherheitsgrad festzusetzen ist. Für die Schienen verlangt nun das Eisenbahndepartement bei bloßer ruhender Belastung durch die Achsen der Fahrzeuge eine fünf-fache Sicherheit, das heißt bei einer mittlern Festigkeit der Stahlschienen von 6000 kg./cm^2 eine minimale spezifische Festigkeit von 1200 kg./cm^2 .

Es ist ferner zu berücksichtigen, daß alle Formeln einen gleichmäßig guten Zustand der Schwellen und deren Unterstopfung voraussetzen. Nun ist jedem Fachmann bekannt, daß ein solch idealer Zustand in Wirklichkeit nicht besteht, sondern daß sich in jedem Geleise einzelne schlechte Stellen finden, und es haben gerade die an Betriebsgeleisen vorgenommenen Spannungsmessungen den praktischen Beweis dafür geliefert, daß in solchen Fällen die wirkliche Beanspruchung durch ruhende Last bis auf den zweieinhalbfachen Wert der rechnungsmäßigen ansteigen kann. Diese Umstände erklären es, daß die Beanspruchungen der Schienen im Betrieb sehr oft bis nahe an die Elastizitätsgrenze des Materials gehen und sie machen es der Aufsichtsbehörde zur unabweisbaren Pflicht, zur Wahrung hinreichender Sicherheit des Betriebes bei Berechnung des Oberbaues auf Einhaltung eines genügenden Sicherheitskoeffizienten zu dringen.

4. Die von der Bahnverwaltung so hoch gepriesene günstige Wirkung von Laufachsen an den Maschinen haben wir nie in Abrede gestellt. Dieselbe kann jedoch bloß eine gewisse Reduktion der Geleisebeanspruchung durch die rollende Last herbeiführen. Über die Wirkung der letztern auf die Schienen gehen die Ansichten der Sachverständigen aber so stark auseinander, daß dieselbe trotz den von der Rekurrentin angeführten günstigen Zitaten, denen leicht andere viel ungünstigere entgegengestellt werden könnten, nicht als zuverlässige Grundlage für die Berechnung des Oberbaues dienen kann. Es ist daher offenbar richtiger und wird auch im Ausland so gehalten, hierfür die sicherer berechenbare Wirkung der bloßen ruhenden Belastung zu wählen, bei gleichzeitiger passender Bemessung der zulässigen Spannung.

5. Der Hinweis der Gürbetalbahn auf den ruhigen, den Oberbau schonenden Gang der Thunerseebahnlokomotiven und auf den Umstand, daß bei den Belastungsproben der Gürbebrücke 2 gekuppelte Maschinen der Bern-Neuenburg-Bahn mit 14—15 t. Achsdruck verwendet wurden, ohne daß am Schienenmaterial irgend welcher Schaden zu Tage getreten wäre, beweist nur, daß der Oberbau unter der Last dieser Maschinen ohne Deformation halten kann, keineswegs aber, daß dabei die Beanspruchung innerhalb des absolut nötigen Sicherheitsgrades bleibt. Der gleiche Einwand wird bekanntlich bei den üblichen Brückenbelastungsproben durch einen besonders schweren Belastungszug geltend gemacht.

6. Aus dem gleichen Grunde können wir nicht zugeben, daß eine Oberbauverstärkung vom Vorkommen von Schienenbrüchen allein abhängig gemacht werde.

E.

Die vermeintliche ungleiche Behandlung der Thunerseebahn und der Gürbetalbahn bezüglich der Forderungen der Vermehrung der Schwellenzahl auf 17, beziehungsweise 18 pro Schienenlänge, erklärt sich einfach aus dem Umstand, daß das Widerstandsmoment der Thunerseebahnschiene von 26 kg. 99 cm³ beträgt, dasjenige der Schiene der Gürbetalbahn von 25,75 kg. dagegen nur 94,8 cm³.

F.

Ob, wie die Rekurrentin behauptet, im Herbst 1901 die Schwellenvermehrung auf der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn bereits beschlossene Sache war, ist uns nicht bekannt. Tatsache ist aber, daß die Projektvorlage der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn für ihren Oberbau vom 21. September 1901 bloß 15 Schwellen pro Schienenlänge vorsah; ferner, daß eine dem erhöhten Achsdruck entsprechende Schwellenvermehrung ohne irgend welche Berührung der Frage der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit vom Eisenbahndepartement bei Anlaß der Genehmigung des Projekts für die E ⁴/₅ Maschinen der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn mit 11,5 t. Achsdruck unterm 8. November 1901 bestimmt verlangt und nach grundsätzlicher Annahme durch die Direktion der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn mittelst Verfügung vom 23. De-

zember 1901 auf je zwei Stück pro Schienenlänge von 12 m. normiert wurde. Wir müssen auf die widersprechende Stellungnahme der Thunerseebahn als Betriebsleiterin der Gürbetalbahn und als künftige Betriebsleiterin der Erlenbach-Zweismimen-Bahn besonders aufmerksam machen, und auch hervorheben, daß die Erlenbach-Zweismimen-Bahn, deren Direktionspräsident mit demjenigen der Thunerseebahn identisch ist, bei der Bauausführung noch weiter gegangen ist und von sich aus die Zahl der Schwellen in den Kurven mit Radien von 300 m. und darunter von 17 auf 18 erhöht hat.

G.

Bezüglich der angeblichen Schwierigkeiten und Nachteile der Vermehrung der Schwellen auf bereits in Betrieb befindlichen Geleisen kann einfach darauf hingewiesen werden, daß solche Arbeiten seit vielen Jahren ohne Anstand auf einer ganzen Reihe von Schweizerbahnen ausgeführt werden. Stopfarbeiten sind immer, auch bei den bestkonsolidierten Geleisen, zur Regulierung des Bahnniveaus unvermeidlich und es kann von der angeblichen, unabänderlichen Lagerung der Schwellen auf keinem Bahngleise die Rede sein.

H.

Die Kosten der Vermehrung der Schwellen um 3 Stück pro Schienenlänge auf der rund 21,7 km. langen ersten Sektion der Gürbetalbahn Außerholligen-Burgistein können auf rund Fr. 45.000 geschätzt werden, eine Summe, welche durch die aus der Verwendung der Maschinen der Thunerseebahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn sich ergebenden, von der Thunerseebahndirektion auf jährlich Fr. 10,503 berechneten Ersparnisse sehr bald aufgewogen wird.

Wenn die Bahn vorzieht, diesen Umbau sofort auf die ganze Bahnlänge auszuführen, haben wir selbstverständlich nichts dagegen einzuwenden. Die Verteilung der Arbeit auf fünf Jahre wurde zur Schonung der Finanzen der Bahn zugestanden. Wir hatten allerdings nicht erwartet, daß diese Nachsicht dann von der Bahnverwaltung so gedeutet würde, als ließen wir einen unmittelbar gefährlichen Zustand ihres Oberbaues ungebührlich lange fortbestehen.

J.

Es erübrigt uns noch, ein Wort über die vom Eisenbahndepartement abgelehnte Konferenz zu sagen. Es ist richtig, daß die Direktion der Thunerseebahn am Schlusse ihres gedruckten Briefes vom 28. Juli/11. August 1903 eine Konferenz verlangt hat. Wenn man aber bedenkt, daß sie — wie das Eisenbahndepartement in seinem Bericht vom 16. November 1903 aktenmäßig nachgewiesen — auf grundsätzliche Schreiben dieses Departements nicht geantwortet, nachher nur ausweichende und inhaltende Auskunft erteilt und schließlich, als das Eisenbahndepartement unterm 25. Juli 1903 kategorisch die Vorlage von Oberbauverstärkungsprogrammen, insbesondere betreffend die Gürbetalbahn verlangte, dies rundweg abgelehnt hat, so ist klar, daß eine Konferenz durchaus nutzlos erscheinen mußte, und daß das einzige Mittel, die Verantwortlichkeit des Eisenbahndepartements zu decken, darin bestand, die Angelegenheit dem Bundesrate zu unterbreiten, wie das in den beiden Schreiben vom 25. Juli 1903 bereits in Aussicht gestellt worden war.

Eine Konferenz hätte Berechtigung gehabt, wenn auf Seite der Bahndirektion der gute Wille erkennbar gewesen wäre, zu einer Verständigung Hand zu bieten. Dann hätte sie aber ihren für die Organe des Departements geradezu beleidigenden Brief, in dem u. a. mündliche Mitteilungen des technischen Direktors in ganz entstellter Weise wiedergegeben und verarbeitet wurden, nur an den Adressaten, nicht aber auch an eine ganze Anzahl unbeteiligte Dritte abgeben dürfen. Daß sie in nicht zu verkennender Absicht das Gegenteil tat, bewies, daß sie in Wirklichkeit keine Verständigung, wohl aber den Kampf suchte.

Das am Schluß jener Druckschrift vom 28. Juli 1903 gestellte Begehren konnte unter solchen Umständen nicht als ernst gemeint angesehen werden.

Aus diesen Gründen hat der Bundesrat den eine Konferenz ablehnenden Standpunkt des Eisenbahndepartements gutgeheißen.

K.

Nur der Vollständigkeit halber müssen wir die Angabe der Direktion der Gürbetalbahn, es sei auf der I. Sektion eine Verkürzung der Fahrzeit nie versucht worden, als unrichtig be-

zeichnen. Sowohl für den Sommer 1902 als für den Winter 1902/03 mußte das Eisenbahndepartement von der betriebsführenden Verwaltung eine Verlängerung der für die Strecke Bern-Weißbühl projektierten Fahrzeiten einzelner Züge verlangen.

III.

Sollte trotz unseren Ausführungen das Rekursrecht der Gürbetalbahn in den vorliegenden Frage von der Bundesversammlung anerkannt und von ihr der Bundesratsbeschluß, vom 25. November 1903, materiell beanstandet werden, so würde damit der Bundesrat und mit ihm das Eisenbahndepartement in der Ausübung seiner gesetzlichen Pflichten als Aufsichtsbehörde geradezu gehindert und wegen des Widerstandes einer einzelnen Bahnverwaltung in die Unmöglichkeit versetzt, den Bestimmungen der Art. 29 und 31 des Eisenbahngesetzes nachzukommen und jegliches allgemeine Programm für die einheitliche Regelung der bau- und betriebstechnischen Fragen durchzuführen. Auch würde die Gewährung einer Ausnahme für die Gürbetalbahn eine Ungerechtigkeit bedeuten gegenüber den andern Bahngesellschaften, die den Weisungen des Eisenbahndepartements Folge leisten, und es könnten sich insbesondere die Thunerseebahn und die Spiez-Erlenbach-Bahn, welche sich dem Beschluß des Bundesrates vom 25. November 1903 unterzogen haben, benachteiligt fühlen.

Aus den gleichen Gründen muß die von der Rekurrentin verlangte Anhörung von Sachverständigen durch die Bundesversammlung, weil äußerst folgenschwer, als unstatthaft bezeichnet werden. Denn wohin mußte es führen, wenn gegen jede auf Erhöhung der Betriebssicherheit zielende Maßnahme des Eisenbahndepartements beziehungsweise des Bundesrates von irgend einer renitenten Bahnverwaltung der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen werden könnte und wenn diese jeweiligen zur Anhörung besonderer Experten schreiten wollte? Es könnte wohl auch kaum verhindert werden, daß ein allfälliger Expertenbericht durch ein Gegengutachten von nicht minder kompetenter Seite bekämpft würde, so daß die eidgenössischen Räte zwischen zwei verschiedenen Ansichten von Fachleuten entscheiden müßten, was offenbar nicht ihre Aufgabe sein kann.

In dieser Beziehung verweisen wir übrigens auf den Präzedenzfall des Bundeschlusses vom 2. Juli 1880 (Rekurs der S. C. B. betreffend Einrichtung der Station Roggwil-Wynau für den voll-

ständigen Güterdienst, Bundesbl. 1880, III, S. 343; E. A. S. Bd. 6, S. 57).

Wir schließen daher unter Wiederholung unseres Antrages:

Es sei auf den Rekurs der Direktion der Gürbetalbahn vom 23. Januar 1904 wegen Inkompetenz der Bundesversammlung nicht einzutreten,

eventuell

dieser Rekurs sei als materiell unbegründet abzuweisen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 6. Juni 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Rekurseingabe der
Gürbetalbahn gegen den Beschluss des Bundesrates vom 25. November 1903 betreffend die
Verstärkung des Oberbaus. (Vom 6. Juni 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1904
Date	
Data	
Seite	847-861
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 014

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.