

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Großwabern nach Belp.

(Vom 28. November 1893.)

Tit.

Unterm 18. Februar 1893, eingelangt den 24. gl. M., reichten die Herren Otto Ludwig, Fabrikant, und Fritz Walther, Wirt, beide in Kehrsatz, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von Großwabern nach Belp ein.

In dem allgemeinen Bericht wird zunächst auf den seitens der Berner Tramwaygesellschaft projektierten Ausbau ihres Netzes bis Wabern verwiesen und daran anknüpfend die Wünschbarkeit einer Verlängerung betont. Großwabern eigne sich wegen seiner Lage und der Nähe der Stadt nur wenig, als Endstation den Straßenverkehr aufzunehmen. Dagegen bilde Kehrsatz schon einen Verkehrsknotenpunkt, da von hier die Straßen nach Zimmerwald und über den Längenberg, die Wege nach Kühlewyl, dem Ulmitzberg und dem Könizthal, sowie nach Selhofen abzweigen. Als natürlicher Endpunkt aber präsentiere sich Belp, das trotz seiner Eigenschaft als Hauptort und Amtssitz des Amtsbezirks Seftigen, seiner Einwohnerzahl von 2168 Seelen und seinen bedeutenden industriellen Anlagen für seinen Verkehr nur auf zwei Postkurse angewiesen sei. Überhaupt weise die Straße nach Belp die stärkste Frequenz von allen Zufahrtsstraßen der Stadt Bern auf, weshalb auch auf dieser

Route schon seit langen Jahren ein Omnibusdienst nach Kleinwabern eingerichtet worden sei, der von mehr als 100,000 Personen jährlich benutzt werde. Den gesteigerten Bedürfnissen genüge dieser teure, ungenügende und unrentable Omnibusdienst nicht mehr und es sei dessen Ersetzung durch eine verlängerte Straßenbahn um so gerechtfertigter, als sich weder der Anlage noch dem Betriebe derselben irgend welche technische Schwierigkeiten entgegenstellten. Der Bericht berührt sodann noch das Verhältnis einer solchen Straßenbahn zu der konzessionierten Gürbenthalbahn und der Zweigbahn Gümligen-Belp und kommt dabei zum Schlusse, daß sich dieselben keineswegs ausschließen, da jene hauptsächlich dem Personenverkehr, diese dem Güterverkehr zu dienen haben werden; es dürfe daher der Hoffnung Raum gegeben werden, daß mit der Zeit wenigstens eine dieser beiden Normalbahnen zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs in Ausführung komme. Es sei jedoch auch bei der Straßenbahn ein lokaler Güterdienst nicht ausgeschlossen. Es bedürfe zu diesem Zwecke am Ausgangspunkte der Linie Bern-Wabern beim Personenbahnhofe bloß der Errichtung eines speciellen Dienstes, der die Spedition zum Gepäck- und Eilguthbureau des Bahnhofes zu vermitteln hätte, da die Züge der Bahn Belp-Wabern in den Fahrplan der Berner Tramwaylinie aufgenommen und ohne Unterbrechung nach Bern geführt würden.

Die Bahn beginnt bei der Station Großwabern der Berner Tramwaylinie, folgt von hier der Staatsstraße nach Wattenwyl über Kleinwabern und Kehrsatz, wo Stationen vorgesehen sind, und erreicht bei der Abzweigung der neuen Straße nach Belp die vorläufige Endstation gleichen Namens.

Das Straßentrace wird einzig im Dorfe Kehrsatz wegen zu geringem Kurvenradius verlassen. Die gewählte Endstation ist als Provisorium zu betrachten; bei der definitiven Ausführung soll die Station dem Dorfe näher gerückt werden, indem entweder die neue Straße bis zur Gürbenbrücke verfolgt oder die obere Straße bis zum sogenannten Kreuzweg benutzt würde. Da diese Varianten noch einläßliches Studium erfordern, sind dieselben vorderhand aus der Berechnung weggelassen und bloß durch besondere Signatur in den Plänen vorgemerkt worden.

Die Länge der Bahn beträgt total 4400 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 22,6 ‰, die Summe aller Höhendifferenzen 32 m., der gewöhnliche Minimalradius 100 m., einzig in den Ausweichgleisen und im Dorfe Kehrsatz 50 m. Neben den projektierten Stationen Kleinwabern und Kehrsatz sind je nach dem sich erzielenden Bedürfnis Haltstellen vorgesehen. Der Betrieb würde durch Dampflokomotiven erfolgen und nach Muster der Genfer Schmal-

spurbahnen eingerichtet werden. Dessen Übernahme durch die Berner Tramwaygesellschaft sei in Aussicht genommen, da dies in beidseitigem Interesse liegen dürfte.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen exklusive	
Hochbau	Fr. 132,000
2. Hochbau	„ 6,000
3. Rollmaterial	„ 55,000
4. Mobilien und Gerätschaften	„ 1,000
5. Unvorhergesehenes ca. 8 %	„ 16,000

Total Fr. 210,000

oder Fr. 47,725 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen unter Vergleichung mit andern Straßenbahnen auf Fr. 8000 per Bahnkilometer, oder total Fr. 35,300

Die Betriebsausgaben unter Annahme der Betriebsübernahme durch die Berner Tramwaygesellschaft auf „ 22,000

Von dem Überschuß von Fr. 13,300
werden als Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds „ 4,800

in Abzug gebracht, so daß ein Reinertrag von . . Fr. 8,500
verbleiben würde, der eine Verzinsung des Anlagekapitals von Fr. 210,000 zu 4 % ermöglichen würde.

Das Konzessionsgesuch wurde der Regierung von Bern zur Vernehmlassung mitgeteilt, mit dem Bemerken, daß nach konstanter Praxis hierseits auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen erst eingetreten werde, wenn die Frage der Straßenbenutzung seitens der zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden in abschließlicher Weise geordnet worden sei.

Mit Schreiben vom 31. Mai d. J. teilte die Regierung zunächst mit, daß sie gegen die Erteilung der Konzession keine Einwendung zu machen habe, und ergänzte diese Mitteilung unterm 25. Oktober l. J. dahin, daß sie grundsätzlich die Straßenbenutzung unter Vorbehalt einer definitiven Schlußnahme bei der Behandlung des Ausführungsprojektes gestatte, gestützt auf eine Erklärung der Konzessionspetenten vom 17. gl. M., wonach diese das von der Regierung mit der Berner Tramwaygesellschaft für die Straßenbenutzung vereinbarte Bedingnisheft auch für ihre Linie anerkennen und bezüglich der Geleiseanlage sich vollständig den aufzustellenden Vorschriften unterziehen. Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm

16. November abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, welcher im allgemeinen den für Straßenbahnen üblichen Bestimmungen entspricht. In Artikel 12 ist die Minimalzahl der zu führenden täglichen Züge auf 6 im Sommer und 4 im Winter festgesetzt, im übrigen aber die Bestimmung der Zahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben dem Bundesrate vorbehalten. Art. 14 sieht die Einführung des Gütertransportes im Fall des Bedürfnisses vor und Art. 16 bestimmt, daß in diesem Falle die hierfür geltenden Taxen durch den Bundesrat festzusetzen seien, wodurch den besondern Verhältnissen und den Anforderungen eines derartigen lokalen Güterverkehrs besser Rechnung getragen werden kann, als durch vorgängige Fixierung der Ansätze in der Konzession. Art. 25 regelt die Frage der Straßenbenutzung nach der von der Regierung von Bern gegebenen Grundlage, soweit die bezüglichen Vorschriften mit der Bundeskonzession und den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch stehen.

Die übrigen Artikel geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß.

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

Bern, den 28. November 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Großwabern nach Belp.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Otto Ludwig, Fabrikant, und Fritz Walther, Wirt, in Kehrsatz, vom 18. Februar 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. November 1893,

beschließt:

Den Herren Otto Ludwig, Fabrikant, und Fritz Walther, Wirt, in Kehrsatz, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von Großwabern nach Belp 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 Bern.

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 24 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 stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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 einem Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Bern 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. Hinsichtlich der Anzahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und der Entscheid des Bundesrates vorbehalten; immerhin sollen im Sommer täglich wenigstens 6 und im Winter wenigstens 4 Züge in jeder Richtung verkehren.

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 übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck. Der Bundesrat kann aber im Falle des Bedürfnisses die Gesellschaft auch zum Gütertransport anhalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets wird die Gesellschaft nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen einen Rabatt bewilligen.

Im Falle der Ausdehnung der Unternehmung auf den Gütertransport wird der Bundesrat hierfür die Taxen bestimmen.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, bevor die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 23. Die von der Regierung des Kantons Bern auf Grundlage der Übereinkunft und des Pflichtenheftes über Benutzung des öffentlichen Straßenbodens, sowie über den Bau und Betrieb von Tramways (Straßenbahnen) in der Gemeinde Bern, vom 13. Dezember 1888, zu erlassenden weitem Vorschriften über die Straßenbenutzung haben insoweit Geltung, als sie mit der gegenwärtigen Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch stehen.

Art. 24. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Drittmannsrechte 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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 welchem 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 Bundesgerichtes.

Art. 25. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 24 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 26. 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 schmalspurigen Straßenbahn von Großwabern nach Belp. (Vom 28. November 1893.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1893             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 5                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 51               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 06.12.1893       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 308-316          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 016 388       |

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.