

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Spiez.

(Vom 19. März 1900.)

---

Tit.

Unterm 1. September 1899 reichte Herr Rudolf von Erlach, Ingenieur in Spiez, ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Straßenbahn in Spiez ein. Zur Begründung des Gesuches wird im allgemeinen Berichte ausgeführt, es mache sich schon seit Erstellung der Thunerseebahn und in erhöhtem Maße seit der Eröffnung der Spiez-Erlenbach-Bahn der Mangel einer guten Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Dampfschiffände in Spiez fühlbar. Wenn dann einmal noch die Spiez-Frutigen-Bahn und die Lötschbergbahn eröffnet seien, würde das reisende Publikum den Mangel noch schwerer empfinden. Der Bahnhof liege 70 Meter höher als der See. Der Verkehr zwischen Bahn und Schiff, so unbequem er sich gegenwärtig gestalte, sei nichtsdestoweniger, mindestens im Sommer, ein sehr reger. Um denselben zu erleichtern, solle eine elektrische Straßenbahn für Personen- und Gepäckbeförderung gebaut werden.

Laut dem technischen Bericht soll die Bahn ihren Anfang am Quai des Hotel Spiezerhof beim Landungssteg der Dampfschiffe nehmen, die Staatsstraße bis zur Pension Itten benützen, dort die Thun-Interlaken-Straße überschreiten und der Zufahrtsstraße zum Bahnhof bis unmittelbar vor das Bahnhofrestaurant folgen. Die Länge der Bahn werde 1150 Meter, die Maximalsteigung 8‰ be-

tragen. Die Richtungsverhältnisse seien günstig, da mit Ausnahme dreier Kurven von 50 Metern die Bahn in der Geraden laufe.

Als Betriebskraft solle Elektrizität mit oberirdischer Zuleitung verwendet werden, die das nahegelegene Elektrizitätswerk der Gesellschaft Motor liefern würde. Haltestellen seien vorgesehen bei der Soodmatte (km. 0,<sub>6</sub>) und bei der Straßenkreuzung (km. 0,<sub>75</sub>). Die Spurweite solle 1 Meter betragen.

Dem Kostenvoranschlag entnehmen wir folgende Posten:

1. Vorstudien, Ausführungspläne, Bauleitung, Kapitalbeschaffung, Zinse etc. . . . .	Fr. 5,000
2. Geleiseanlage . . . . .	„ 25,000
3. Elektrische Einrichtung . . . . .	„ 20,000
4. Wagenremise und Werkbank . . . . .	„ 5,000
5. 2 Motorwagen . . . . .	„ 30,000
6. Unvorhergesehenes . . . . .	„ 8,000
Total	Fr. 93,000

oder per Kilometer Fr. 80,870.

Die Betriebseinnahmen werden wie folgt berechnet:

1. Personenbeförderung (30,000 Personen à 20 Rappen)	Fr. 6000
2. Gepäcktransport . . . . .	„ 3000
3. Verschiedenes . . . . .	„ 500
Total	Fr. 9500

Die Betriebsausgaben werden folgendermaßen veranschlagt:

1. Verwaltung . . . . .	Fr. 1000
2. Unterhalt und Bahnaufsicht . . . . .	„ 1000
3. Expeditions- und Zugdienst . . . . .	„ 1000
4. Fahrdienst . . . . .	„ 2000
5. Verschiedenes . . . . .	„ 500
Total	Fr. 5500

Der Einnahmenüberschuß würde demnach Fr. 4000 betragen, woraus nach Speisung eines Reserve- und eines Erneuerungsfonds ca. 4 % Dividende ausgerichtet werden könnten.

Das Konzessionsgesuch wurde der Regierung des Kantons Bern zur Vernehmlassung mitgeteilt und diese eingeladen, sich seiner Zeit auch über die Frage der Straßenbenützung auszusprechen. Unterm 10. Februar 1900 erklärte der Regierungsrat, die zunächst inter-

essierte Gemeinde Spiez empfehle das Gesuch und auch er erhebe keine Einwendung. Gleichzeitig legte er ein Pflichtenheft vor, welches über die Benützung der öffentlichen Straßen für den Bau und Betrieb der projektierten Bahn aufgestellt worden war.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 8. März 1900 statt und endigten mit der allseitigen Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf. Eine Differenz bestand anfänglich mit Bezug auf die Spurweite, welche, laut Artikel 5 des kantonalen Pflichtenheftes 80 Centimeter betragen sollte, wogegen aber die technische Abteilung des Eisenbahndepartements Einspruch erhob, indem sie hauptsächlich geltend machte, daß sich die Motoren und Bremsen auf den Achsen nicht so gut anbringen lassen wie bei der Meterspur, und daß es gerade im vorliegenden Falle, wo Steigungen bis zu 8 % vorgesehen seien und deshalb besondere Bremsen, vielleicht noch eine Sicherheitsbremse, angebracht werden müßten, schwer halten würde, bei einer Spurweite von nur 80 Centimetern diese Konstruktionen richtig auszuführen. Daraufhin erklärte sich der Vertreter der Kantonsregierung mit einer Änderung des Pflichtenheftes im Sinne der Gestattung der Meterspur bereit und es wurde diese Änderung mittelst eines Nachtrages vom 9. März abhin durchgeführt.

Die Bestimmungen des Konzessionsentwurfes sind den besonderen Verhältnissen einer Straßenbahn mit Tramwaybetrieb angepaßt (eine Wagenklasse; keine Retourbillette; weder Güter- noch Viehtransport) und weichen in nichts von den Konzessionen für andere Unternehmungen gleicher Art ab. Wir empfehlen Ihnen daher Zustimmung zum Entwurfe und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Spiez.

-----

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Rudolf v. Erlach, Ingenieur in Spiez, vom 1. September 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1900,

beschließt:

Dem Herrn Rudolf v. Erlach, Ingenieur in Spiez, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Spiez, von der Dampfbootlande zum Bahnhof, 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 Spiez.

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 einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen und Gepäck. Zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommersaison beschränken. Es ist ihr im allgemeinen anheimgestellt, die Anzahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen. Jedoch sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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 eine Taxe von 20 Rappen für die ganze Bahnlänge zu beziehen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

5 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 20 Rappen für Kolli bis zu 50 Kilogramm und von 30 Rappen für schwerere Kolli bezogen werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Öffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Bestimmungen der Übereinkunft und des Pflichtenheftes vom 21. Januar 1900, vom Regierungsrat des Kantons Bern unterm 10. Februar 1900 genehmigt, sowie des Nachtrages hierzu vom 9. März 1900, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die 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 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Bern oder die Gemeinde Spiez den Rückkauf der Bahn auf Grund der im Art. 21 erwähnten Übereinkunft bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Bern oder die Gemeinde Spiez 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. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Spiez. (Vom 19. März 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1900
Date	
Data	
Seite	1025-1032
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 134

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.