

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Ins nach Erlach.

(Vom 1. März 1912.)

Tit.

Mit Bundesbeschluss vom 29. Juni 1899 (E. A. S. XV, 538) wurde einem durch die Herren Hämmerli, Gerichtspräsident in Erlach, und Tschachtli, Gerichtspräsident in Murten, vertretenen Initiativkomitee die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Sekundärbahn von Ins über Erlach nach Landeron, eventuell Neuenstadt, erteilt. Die in Art. 5 dieser Konzession für die Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, vorgesehene Frist musste wiederholt, letztmals mit Bundesratsbeschluss vom 23. November 1909 (E. A. S. XXV, 320), verlängert werden. Obschon wir die Frist, die wir unterm 23. November 1909 gewährten, als die letzte erklärt hatten und das Initiativkomitee auch diesmal nicht in der Lage war, die vorschriftsmässigen Vorlagen einzureichen, ersuchte dasselbe unterm 28. Dezember 1910 um Gewährung einer neuen Frist. Bevor wir Ihnen dieses Gesuch zur Beschlussfassung unterbreiten konnten, wurde unterm 8. März 1911 von einem anderen Initiativkomitee in Landeron ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Ins über Erlach und Landeron nach Prêles (Tessenberg), mit Abzweigung von Landeron nach Neuenstadt eingereicht, das mit dem Gesuche des

ersten Komitees für die Strecke Ins-Erlach-Landeron in Konkurrenz trat. Nach längeren Unterhandlungen verzichtete das Initiativkomitee in Landeron mittelst Erklärung vom 21. Februar 1912 auf die Konzessionierung der Strecke Ins-Erlach. Das erste Initiativkomitee seinerseits hatte bereits mit Eingaben vom 4. August 1911, 29. Dezember 1911 und 10. Februar 1912 an den Bundesrat um Änderung der oben erwähnten Konzession vom 29. Juni 1899 im Sinne der Ersetzung der Normalspur durch die Schmalspur und um Beschränkung der Konzession auf die Strecke Ins-Erlach ersucht. Nachdem von einer Konkurrenz zwischen den beiden Bahnprojekten nicht mehr die Rede sein kann, sind wir heute in der Lage, Ihnen das Konzessionsänderungsgesuch des Initiativkomitees in Erlach zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei bemerken wir, dass das Konzessionsgesuch des Initiativkomitees in Landeron, das mit einem anderen Gesuche um Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Neuenstadt über Lignières nach Nods (Tessenberg) in Konkurrenz kommt, Gegenstand einer späteren Vorlage bilden wird.

In seinen oben erwähnten Eingaben vom 4. August 1911, 29. Dezember 1911 und 10. Februar 1912 führt das nun aus den Herren Grossrat R. Hochuli, Notar Hämmerli, Handelsmann R. Pfister, sämtlich in Erlach, und J. Meuter-Klenig in Vinelz bestehende Initiativkomitee im wesentlichen aus, es sei davon überzeugt, dass die Finanzierung einer Normalbahn Ins-Erlach-Landeron (eventuell Neuenstadt) nicht durchgeführt werden könne. Auch der Staat Bern wolle unter keinen Umständen eine Normalbahn subventionieren. Dagegen sei die bernische Regierung bereit, eine Schmalspurbahn von Ins nach Erlach zu unterstützen. Von den interessierten Gemeinden sei ebenfalls eine kräftige Unterstützung des abgeänderten Projektes zu erwarten. Das Tracé der Bahn erfahre keine Änderung. Mit den erforderlichen Arbeiten für Detailpläne, Berechnungen usw. sei bereits Herr Ingenieur Moser in Nidau beauftragt worden.

Der Schmalspurbahn Ins-Erlach sei von Anfang an ein namhafter Verkehr gesichert, der sowohl von der Dampfschiffgesellschaft für den Bielersee als von den Anschlussbahnen in Ins und von der ihrer Verwirklichung entgegengehenden Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins alimentiert werden werde. Mit letzterer Bahn sei ein gemeinschaftlicher Betrieb in Aussicht genommen. Es empfehle sich daher, für die Schmalspurbahn Ins-Erlach die gleichen Konzessionsbedingungen und Taxansätze anzunehmen, wie für die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn.

Die Regierung des Kantons Bern beantragt in ihrer Vernehmung vom 16. Februar 1912, es sei dem Konzessionsänderungsgesuch zu entsprechen.

Da bei Berücksichtigung des Gesuches des Initiativkomitees die meisten Artikel der Konzession nebst Titel und Ingress hätten abgeändert werden müssen, ist es zweckmässiger, eine neue Konzession unter Aufhebung der bisherigen zu erteilen. Die Bestimmungen des vom Eisenbahndepartement erstellten bezüglichen Beschlussesentwurfes lehnen sich durchwegs an diejenigen der Konzession der ähnliche Bau- und Betriebsverhältnisse aufweisenden Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins (E. A. S. XXIV, 547) an.

Von konferenziellen Verhandlungen wurde Umgang genommen, da nur die Abänderung einer bereits bestehenden Konzession in Frage steht. Mit dem nachstehenden Konzessionsentwurf hat sich der nunmehrige Vertreter des Initiativkomitees, Herr Grossrat Hochuli in Erlach, unterm 26. Februar 1912 ausdrücklich einverstanden erklärt.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 1. März 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Ins
nach Erlach.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Grossrat Hochuli, in Erlach, vom 10. Februar 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1912,

beschliesst:

Den Herren Grossrat R. Hochuli, Notar Hämmerli, Handelsmann R. Pfister, sämtlich in Erlach, und J. Meuter-Klening in Vinelz, vertreten durch den Erstgenannten, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Ins nach Erlach unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschluss vom 29. Juni 1899 (E. A. S. XV, 538) erteilte Konzession einer normalspurigen Sekundärbahn von Ins über Erlach nach Landeron (eventuell Neuenstadt) aufgehoben.

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.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, 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 der Bahn 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

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

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 5 Rappen und deren niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens $2\frac{1}{2}$ Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet, und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

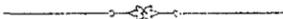
- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
 - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
 - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die den Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschuss 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. April 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Ins nach Erlach. (Vom 1. März 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	290
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.03.1912
Date	
Data	
Seite	458-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 530

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.