

# Bundesblatt

79. Jahrgang.

Bern, den 31. August 1927.

Band II.

---

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.  
Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

**2235****Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen.

(Vom 25. August 1927.)

## I.

Am 23. Dezember 1926 beschlossen die Generalversammlungen der Aktionäre der Worblentalbahn und der Bern-Worb-Bahn die Fusion der beiden Unternehmungen mit Wirkung ab 1. Januar 1927. Die Durchführung dieser Massnahme ist gemäss Art. 1 des Fusionsvertrages in der Weise gedacht, dass die Worblentalbahn unter Änderung ihrer Firma in „Vereinigte Bern-Worb-Bahnen“ die bisherige Bern-Worb-Bahn in sich aufnimmt, welch letztere damit als selbständiges Rechtssubjekt verschwindet.

Die Rechtsverhältnisse der beiden fusionierenden Gesellschaften waren bisher durch folgende Konzessionen geordnet:

1. Bern-Worb-Bahn: Konzession vom 22. Dezember 1906 (E. A. S. 22, 450), abgeändert durch Bundesbeschlüsse vom 5. Oktober 1911 (E. A. S. 27, 176), vom 26. September 1916 (E. A. S. 32, 71) und vom 20. Juni 1925 (E. A. S. 41, 41);

2. Worblentalbahn: Konzession vom 6. April 1911 (E. A. S. 27, 86), abgeändert durch Bundesbeschlüsse vom 15. Dezember 1913 (E. A. S. 29, 244) und vom 28. April 1923 (E. A. S. 39, 58).

Die Fusion schliesst, so wie sie beschlossen wurde, eine Übertragung der konzessionsgemässen Rechte und Pflichten der bisherigen Bern-Worb-Bahn auf die Worblentalbahn in sich und müsste insoweit gemäss Art. 10 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 von der Bundesversammlung genehmigt werden. Mit Eingaben vom 29. Dezember 1926 und 28. Januar 1927 hat jedoch die Direktion der beiden fusionierenden Bahnen das Gesuch gestellt, es seien auf den Zeitpunkt der Fusion die zwei bisherigen Konzessionen aufzuheben und durch eine neue einheitliche Konzession für das gesamte Netz der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen zu ersetzen. Die kantonalen Behörden haben sich mit diesem Vorgehen ein-

verstanden erklärt. Unter diesen Umständen ist es nicht notwendig, dass die Bundesversammlung zuerst die formelle Genehmigung der Übertragung der konzessionsgemässen Rechte und Pflichten der Bern-Worb-Bahn auf die Worblentalbahn (resp. die neue Firma „Vereinigte Bern-Worb-Bahnen“) ausspreche; denn die Erteilung einer neuen einheitlichen Konzession ordnet die Rechtsgrundlage der neuen Unternehmung umfassend.

## II.

Über den Inhalt des nachstehenden Entwurfes für eine neue Konzession ist folgendes zu sagen:

Es handelt sich in der Hauptsache um eine Verschmelzung des Inhaltes der beiden bisherigen Konzessionen der Bern-Worb-Bahn und der Worblentalbahn ohne grundlegende materielle Änderungen. Dabei sind einige bisherige Bestimmungen, welche den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen, durch neue ersetzt worden und andere, z. B. über die Baufristen, konnten als gegenstandslos weggelassen werden.

Die in Art. 3 festgesetzte Konzessionsdauer entspricht derjenigen der bisherigen Worblentalbahn, während die Konzession für die Strecke Bern-Muri-Worb nach den bis jetzt für die Bern-Worb-Bahn geltenden Bestimmungen schon am 12. Februar 1969 erlöschen würde.

Abänderungen rein redaktioneller Natur finden sich in den Art. 6, 7 und 22 des Entwurfes.

Die Art. 11 und 14—18 sind in Form und Inhalt an die entsprechenden Bestimmungen anderer neuerer Konzessionen angepasst worden.

In Art. 23 werden die Rückkaufstermine den veränderten Verhältnissen entsprechend neu festgesetzt, in der Hauptsache unter Anlehnung an die Bestimmungen der bisherigen Konzession der Worblentalbahn.

Der Inhalt des Entwurfes, mit dem sich sowohl die kantonalen Behörden als auch die Bahngesellschaft einverstanden erklärt haben, gibt uns im übrigen zu keinen Bemerkungen Anlass. Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme der Vorlage.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 25. August 1927.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Vereinigten  
Bern-Worb-Bahnen.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Betriebsdirektion der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen vom 29. Dezember 1926 und vom 28. Januar 1927;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. August 1927;

beschliesst:

Den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen eine einheitliche Konzession für den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Bern über Muri nach Worb, sowie von Worblaufen durch das Worblental nach Worb, mit Abzweigung vom Schermen bis zur Gemeindegrenze Bern (Forsthaus), erteilt.

Gleichzeitig werden die Konzessionen der ehemaligen Bern-Worb-Bahn vom 22. Dezember 1906 (E. A. S. n. F. 22, S. 450) und der ehemaligen Worblentalbahn, vom 6. April 1911 (E. A. S. n. F. 27, S. 86) mit den seither beschlossenen Abänderungen 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.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession erlischt am 15. April 1990.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Worb.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Die Ausführung von Bauten 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. 7. Die Bahn ist mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und wird mit Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Übereinkunft und des Pflichtenheftes über Benützung des öffentlichen Strassenbodens sowie Bau und Betrieb von Tramways (Strassenbahnen) in der Gemeinde Bern vom 13. Dezember 1888, mit Nachträgen vom 12. September 1893 und Dezember 1895, des Beschlusses des Regierungsrates von Bern d. d. 5. Juni 1896, sowie des Beschlusses der Einwohnergemeinde Muri vom 9. November 1895, des Beschlusses der Viertelsgemeinde Ittigen vom 1. März 1911 und des Beschlusses des Grossen Rates des Kantons Bern vom 20. März 1911, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. 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. 10. 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. 11. Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet zur Beförderung von:

- a. Personen und Gepäck auf der Strecke Worblaufen-Ittigen,
- b. Gütern auf den Strecken Gümligen-Muri-Bern und Ittigen-Bern,
- c. lebenden Tieren.

Eine allfällige Aufnahme der Beförderung unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

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. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, soweit es sich um fahrplanmässige Züge handelt, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Für die Personenbeförderung wird nur eine Wagenklasse geführt.

Die Gesellschaft hat soweit möglich dafür zu sorgen, dass die Personenzüge eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Plätze enthalten.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxen erhoben werden.

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

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Handgepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Art. 16. Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die näheren Bedingungen fest.

Art. 17. Für die Beförderung von Reisegepäck, Traglasten und Gütern gelten die derzeitigen allgemeinen Tarife der schweizerischen Bundesbahnen

unter Vorbehalt allfälliger Ermässigungen, die vom Bundesrate im Sinne von Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 25. Juni 1920 betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen angeordnet werden.

Für Traglasten darf das frachtfrei zu befördernde Gewicht auf 15 kg beschränkt werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen ein Zuschlag von 150 %/o zugerechnet wird.

Art. 18. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrat festgesetzt werden.

Art. 19. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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 und für andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 20. 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.

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

Art. 21. Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann

hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, anzulegen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten, oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 23. 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 auf 1. Januar 1949 und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufs 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 aller übrigen Zugehör. 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 nicht Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds 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 dem 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 des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

*e.* Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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. 24. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 23 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. 25. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher mit Rückwirkung auf 1. Januar 1927 sofort in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen. (Vom 25. August 1927.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1927
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2235
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.08.1927
Date	
Data	
Seite	133-140
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 127

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.