

1443

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel.

(Vom 10. Juni 1921.)

Mittels Eingabe vom 3. Januar 1920 an das Eisenbahndepartement stellt ein durch die Herren H. Marti und F. Weber, Notar, in Aarberg vertretenes Initiativkomitee das Gesuch, es möchte ihm zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel erteilt werden.

Zur Begründung des Gesuches wird unter andern geltend gemacht, dass eine Bahnverbindung längs der alten Staatsstrasse von Bern nach Aarberg und Biel durch eine wohlhabende landwirtschaftliche Gegend einem längst gehegten Bedürfnis entspreche; da aber bisher das stark hügelige Gelände eine Normalspurbahn nicht ermöglichte, müsse, um die Baukosten in das richtige Verhältnis zu der voraussichtlichen Rendite der Bahn zu bringen, eine elektrische Meterspurbahn in Aussicht genommen werden. Die Bahn sei als Überlandbahn geplant, die nicht vorwiegend dem direkten Verkehr zwischen Bern, Aarberg und Biel dienen solle, sondern namentlich dem Lokalverkehr der Ortschaften unter sich und mit den drei genannten Städten. Der Umstand, dass die Bahn gut besuchte Markorte wie Bern, Biel und Aarberg verbinde, sichere pro Woche vier gute Einnahmetage und bilde für die Rendite der Bahn einen wichtigen Faktor. Hierzu komme noch der Sonntag als fünfter guter Verkehrstag, da die Bahn verschiedene Ausflugsorte, mit zum Teil prächtigen Aussichtspunkten bediene.

Dem technischen Bericht ist zu entnehmen, dass die Bahn ein eigenes Trasse erhält und die Strasse auf der ganzen Länge nur soweit unumgänglich notwendig benützen wird, wie z. B. auf der Halenbrücke bei Bern.

Die projektierte Linie nimmt ihren Anfang beim Tramway-endpunkte Bremgartenfriedhof der städtischen Strassenbahnen Bern und berührt die Ortschaften Herrenschwanden, Uetligen-Wohlen, Meikirch-Möriswi, Släriswil, Murzelen, Frieswil, Dettligen, Radelingen, Lobsigen-Seedorf, Aarberg, Kappelen, Bühl-Herrnigen, Merzlingen-Jens, Belmund, und erhält bei Ipsach, d. h. bei der Aarekanalbrücke vor Nidau (km 33,4) ihren Anschluss an die Biel-Ins-Bahn, wo eventuell eine Haltestelle für Ipsach oder eine solche bei der Kreuzung der Nidau-Ipsachstrasse vorgesehen ist. Von km 33,4 weg wird somit das Geleise der Biel-Ins-Bahn benützt bis Mitte des Städtchens Nidau oder womöglich bis zum Bahnhof Biel, was eine Betriebslänge von 35,2 km ergeben würde, ungerechnet die ca. 1500 m lange Tramwaystrecke bei Bern. Ausser den genannten Stationen sollen noch einige Haltestellen errichtet werden.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

Länge der Bahn: 33,400 m;

Spurweite: 1 m;

Maximalsteigung 45 ‰ (nach Projekt),
50 ‰ (nach technischem Bericht);

Höhenkoten: Bern-Bremgartenfriedhof 554, Haltestelle Innerberg 690, Anschluss an die Biel-Ins-Bahn bei Nidau 437 m über Meer;

Minimalradius: 100 m (ausnahmsweise 60 m, nur an 2 Stellen);

Zwischenstationen: 13;

Haltestellen: 8;

Betriebssystem: Elektrische Zugförderung, ähnlich derjenigen der Solothurn-Bern-Bahn.

Die elektrische Energie soll aus der Kraftzentrale Mühleberg bezogen werden.

Die Bahn ist für den Personen- wie Güterverkehr bestimmt und soll eine Rollschemelanlage erhalten.

Der mit dem Konzessionsgesuch eingereichte Kostenvoranschlag erwies sich im Hinblick auf die Baukosten ähnlicher Linien als unzureichend, weshalb das Initiativkomitee vom Eisenbahndepartement eingeladen wurde, einen neuen, den derzeitigen Verhältnissen besser Rechnung tragenden Kostenvoranschlag einzureichen.

Die Konzessionsbewerber ergänzten dann in der Folge ihre Vorlage durch Einreichung eines neuen revidierten Kostenvoranschlages, welcher gegenüber dem frühern Voranschlag eine Vermehrung von Fr. 1,750,000 oder von Fr. 52,000 per km vorsieht.

Die nunmehr vorgesehene Bausumme von Fr. 10,100,000 kann als ausreichend bezeichnet werden. Der neue Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

I. Allgemeine Kosten:

a. Verwaltung	Fr.	500,000	
b. Verzinsung des Baukapitals	»	330,000	
			Fr. 830,000

II. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

a. Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	400,000	
b. Unterbau	»	2,000,000	
c. Oberbau	»	2,500,000	
d. Hochbau	»	1,000,000	
e. Einrichtungen für elektrische Zugförderung unter Annahme, dass Kraftzentrale Mühleberg bahnfertigen Strom abgeben wird	»	1,000,000	
f. Telephon, Signale und Sicherungsanlagen	»	120,000	
			» 7,020,000

III. Rollmaterial:

2 elektrische Lokomotiven	Fr.	320,000	
4 Motorpersonenwagen	»	800,000	
9 Personenwagen	»	630,000	
2 Gepäckwagen	»	60,000	
4 Güterwagen	»	80,000	
10 Rollschemel	»	260,000	
			» 2,150,000

IV. Mobilien und Gerätschaften	»	100,000	
--	---	---------	--

Total Baukosten Fr. 10,100,000

oder für den Kilometer Baulänge Fr. 300,000.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte in seiner Vernehmlassung vom 31. August 1920, dass er gegen das Konzessionsgesuch keine Einwendungen zu erheben habe. Mit dieser Erklärung in Verbindung mit dem Verlauf der konferenziellen Verhandlungen kann auch das Erfordernis der Bewilligung der Strassenbenützung durch die Kantonsregierung als erfüllt betrachtet werden.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen spricht sich in ihrem Bericht vom 20. April 1920 an das Eisenbahndepartement über das Konzessionsgesuch unter anderm wie folgt aus: «Nach

unserer Auffassung kann ein Bedürfnis für den Bau der projektierten Linie nicht bestritten werden. In der Hauptsache wird die neue Bahnlinie dem lokalen Verkehr und sodann in einem gewissen Umfange auch dem Ausflugs- und Sonntagsverkehr dienen. Wichtige Interessen der Bundesbahnen werden durch diese Linie nicht verletzt werden, weshalb wir keine Einsprache gegen die Erteilung der Konzession erheben.»

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen über den vom Eisenbahndepartement erstellten Konzessionsentwurf fanden am 3. Mai 1921 in Bern statt. Der Entwurf ist ohne Änderungen angenommen worden.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bern
über Aarberg nach Biel.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Überlandbahn von Bern nach Biel vom 3. Januar 1920;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1921,

beschliesst:

Einem durch die Herren H. Marti und F. Weber, Notar, in Aarberg vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6. Binnen drei Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Binnen sechs Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen drei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

Art. 7. Mit der Erstellung der Bahn und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf erst begonnen werden, nachdem der Bundesrat die von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfe genehmigt hat. Der Bundesrat ist berechtigt, nachträglich Änderungen der von ihm genehmigten Entwürfe zu verlangen, wenn er es für notwendig erachtet.

Die vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, sowie Zerstörungsvorkehren, hat die Bahnverwaltung auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m erstellt. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Kantons Bern, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung des Bahnbaues und Bahnbetriebes obliegt, ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und Tieren.

Art. 13. Es sollen täglich mindestens 5 Personenzüge in beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, und mit Anhalten auf allen Stationen geführt werden.

Art. 14. Die Anzahl der zu führenden Wagenklassen wird sowohl im allgemeinen als für jeden Zug vom Bundesrate festgesetzt.

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

Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Güterzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden. Für den Abonnementsverkehr können jedoch hinsichtlich der Preise und Bedingungen Abweichungen zugestanden werden.

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 nähern Bedingungen fest.

Art. 17. Für die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren, Traglasten, Expressgut und Leichen gelten die Vorschriften und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen.

Für eine einzelne Sendung dürfen mindestens 40 Rappen erhoben werden.

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 Bundesrate festgesetzt werden.

Art. 19. Der Gesellschaft wird gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen ein Zuschlag von höchstens 150 % für die Beförderung von Personen und von 200 % für die Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren, Trag-

lasten, Expressgut und Leichen zugerechnet wird. Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, insofern sie mindestens 1 Meter betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 20. Auf Stationen, wo das Bedürfnis besteht, ist ein Rollfuhrdienst für das Verbringen der Güter von der Wohnung des Absenders zum Bahnhof und vom Bahnhof zur Wohnung des Empfängers einzurichten.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Die nach Art. 19 zulässigen Entfernungszuschläge sind 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 der in Art. 19 vorgesehenen Entfernungszuschläge. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 24. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen, durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des gewinnberechtigten Kapitals 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 gewinnberechtigten Kapitals 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. 25. 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 aller übriger 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 betriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds 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. Januar 1960 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 und 1. Januar 1975 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1975 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 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 welchem 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 Bundesgerichts.

Art. 26. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 19. in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel. (Vom 10. Juni 1921.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1443
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1921
Date	
Data	
Seite	499-508
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 979

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.