

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen.

(Vom 8. Januar 1892.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 28. Oktober, eingelangt den 2. November 1891 stellen die Herren Arnold Müller, Oberförster, und L. G. Villars, Gemeindepräsident, beide in Leubringen, sowie die Herren Hans Ryf, Notar, und E. Stauffer, Fürsprecher, beide in Biel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft das Gesuch um Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen.

Es scheinẽ zwar auf den ersten Blick gewagt, Angesichts der geringen Rendite der Magglingenbahn an die Verwirklichung dieses Projektes zu denken, aber diese geringe Rendite sei gerade ein Beweis für die unrichtige Anlage der Seilbahn nach Magglingen, da deren Anfangspunkt im Pasquart zu weit vom Centrum der Stadt Biel entfernt sei und nur das Kurhaus Magglingen bediene, Leubringen und Ilfingen aber ganz unberücksichtigt lasse. Um die Bevölkerung der letztgenannten Ortschaften in den Genuß eines bessern Verkehrsmittels mit Biel zu setzen, werde deshalb die Erstellung der Seilbahn angestrebt, um deren Konzessionirung es sich handelt.

Es sei nicht zu zweifeln, daß das Projekt auch von Bewohnern Biels lebhaft begrüßt werde, da der Besuch Leubringens namentlich seit Erstellung des Weges in der Taubenloehschlucht immer

größer werde. Außer dieser Frequenz habe Leubringen auch Touristen, Kuranten und Sommerfrischler zu verzeichnen, welche in einem sehr frequentirten Gasthause, zwei Pensionen und mehreren Privathäusern Unterkunft fänden, ebenso werde das benachbarte Ilfingen regelmäßig von Fremden besucht.

Auf der andern Seite könne bei Einführung billiger Taxen und Abonnementsbillete auch auf eine regelmäßige Frequenz durch die Ortsbevölkerung und ferner bei Einschaltung spezieller Arbeiterzüge durch die zahlreichen in Leubringen ansässigen Fabrikarbeiter Biels gerechnet werden.

Die Bahn beginnt unterhalb der sog. Römerquelle in Biel, zieht sich im Anfang auf 170 m. Länge im Tunnel unterhalb der Jura-Simplon-Bahn durch, quert hierauf den Rebberg mittelst eines Dammes und den oberhalb liegenden Waldsaum nebst anschließender Weide im Einschnitt und erreicht so in einer Geraden die Endstation Leubringen, stüdwestlich des gleichnamigen Dorfes.

Ihre Länge beträgt, horizontal gemessen, 900, in der Steigung 936,51 m., die Mäximalsteigung 380 ‰, die Höhendifferenz 253 m. Als Spurweite werden 0,80 m. in Aussicht genommen. Die Einrichtung einer kleinen Haltstelle in der Mitte wird vorbehalten; der Betrieb soll mittelst Wasserübergewichts erfolgen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

Allgemeine Baukosten und Vorarbeiten . . . . .	Fr.	3,000
Kapitalbeschaffung und Bauzinse . . . . .	„	6,000
Bauleitung . . . . .	„	9,000
Expropriation . . . . .	„	18,000
Gewinnung des Betriebswassers . . . . .	„	8,000
Unterbau mit Tunnel . . . . .	„	95,000
Oberbau . . . . .	„	60,000
Hochbau . . . . .	„	32,000
Mechanische Einrichtungen . . . . .	„	30,000
Rollmaterial und Mobiliar . . . . .	„	24,000
Unvorhergesehenes . . . . .	„	15,000

Total Fr. 300,000

oder per Kilometer rund Fr. 333,000.

Die Finanzierung wird in der Weise gedacht, daß ein Aktienkapital von Fr. 200,000 und ein Obligationenkapital von Fr. 100,000 emittirt würde.

Die muthmaßlichen Betriebseinnahmen werden auf Fr. 33,850, die Ausgaben, nämlich:

für Betriebskosten . . . . .	Fr. 15,000
„ Verzinsung des Obligationenkapitals à 4½ 0/0 . . . . .	„ 4,500
„ Einlage in den Reserve- und Er- neuerungsfonds . . . . .	„ 4,350
auf Total	_____ „ 23,850

veranschlagt, so daß zur Verzinsung des Aktienkapitals Fr. 10,000 oder 5 0/0 verbleiben.

Die Regierung von Bern erhebt gegen das Projekt keine Einwendungen und auch wir können die Ertheilung der Konzession befürworten. Wir haben uns allerdings gefragt, ob nicht die aus der Ausführung dem ohnehin schwach rentirenden Unternehmen der Biel-Magglingen-Bahn erwachsende Konkurrenz ein Grund sei, dem neuen Projekte die Konzession zu verweigern. Man könnte zu diesem Schlusse gelangen, wenn die Schädigung des bereits bestehenden Unternehmens ohne gleichzeitige Befriedigung anderer, wesentlicher Interessen erfolgte.

Diese Voraussetzung trifft aber hier nicht zu. Die Bahn von Biel nach Magglingen ist seiner Zeit mit dem ausgesprochenen Zwecke erstellt worden, das Kurhaus Magglingen zu bedienen, und sie erreicht denn auch in der That vermöge ihrer Lage fast ausschließlich diesem Unternehmen zum Vortheil, nicht aber den auf dem Höhenzuge liegenden Dörfern, welche bei ihrer tiefen und ostwärts abliegenden Lage von einer regelmäßigen Benutzung der Bahn von vornherein absehen müssen. Die neue Bahn soll diesen allgemeinen Interessen dienstbar gemacht werden, so daß es sich also mehr nur um eine indirekte Konkurrenz zwischen den beiden Gesellschaften handeln kann, welche ernstlich zu berücksichtigen hierorts um so weniger Anlaß vorliegt, als eine Kundgebung Seitens der zunächst interessirten Kreise nicht erfolgt ist, so daß wir annehmen können, daß in denselben unsere Anschauung im Großen und Ganzen getheilt werde.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 15. Dezember statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Konzessionsentwurf, der uns nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß gibt.

Die Petenten haben in ihrem Gesuche Betrieb mittelst Wasser-übergewichts vorgesehen, wünschten sich aber eventuell die Wahl eines andern Systems vorzubehalten, weshalb in Art. 8 nur bestimmt wurde, daß die Bahn als Drahtseilbahn erstellt werde, in

der Meinung, daß über das Betriebssystem, wie in ähnlichen Fällen, erst anläßlich der Vorlage der Ausführungspläne entschieden werden solle.

Die Taxen geben zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß und können zur Annahme umso mehr empfohlen werden, als die Petenten sich in verbindlicher Weise zur Führung von sogenannten Arbeiterzügen mit entsprechend billigen Ansätzen verpflichteten.

Die übrigen Artikel entsprechen den für derartige Unternehmungen üblichen Bestimmungen.

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

Bern, den 8. Januar 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

**Bundesbeschuß**

betreffend

**Konzession einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Arnold Müller, Oberförster in Leubringen, und Mithafte vom 28. Oktober 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 8. Januar 1892,

beschließt:

Den Herren Arnold Müller, Oberförster, und G. Villars, Gemeindepräsident, beide in Leubringen, Hans Ryf, Notar, und E. Stauffer, Fürsprech, beide in Biel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath 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 als Drahtseilbahn erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; von Gütern nur soweit, als es die Wageneinrichtung gestattet. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aen-

derungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Im Allgemeinen ist es der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden. Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

für die Bergfahrt 60 Rappen,  
für die Thalfahrt 40 Rappen.

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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 4 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabätt bewilligen.

Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen höchstens 2 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Die in diesem Artikel aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 21. 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' 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 Rückkäufer's 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. 22. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen. (Vom 8. Januar 1892.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.01.1892
Date	
Data	
Seite	73-81
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 570

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.