

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins.

(Vom 14. Dezember 1908.)

Tit.

Namens eines Initiativkomitees ersucht Herr Nationalrat Ed. Will in Bern mit Eingabe vom 4. September 1908 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung um die Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins.

Wie der allgemeine Bericht ausführt, beabsichtigte man in der betreffenden Landesgegend bereits vor zehn Jahren eine lokale Bahnverbindung von Biel nach Ins mit Abzweigungen nach Aarberg und Erlach zu erstellen. Das von den Gemeinde-Delegierten bestellte Initiativkomitee beschränke sich aber für einmal auf die Linie Biel-Täuffelen-Ins. Dies geschehe in der Meinung, vorerst die Kräfte auf die Erstellung der Stammlinie zu konzentrieren und die Abzweigungen nach Aarberg und Erlach einem späteren Zeitpunkte vorzubehalten.

Die projektierte Linie könne als weitere Alimentationsquelle sowohl der Bundesbahnlinsen Bern-Biel-Chaux-de-Fonds und Bielsberg-Basel als auch der Direkten Bern-Neuenburg und der Freiburg-Murten-Ins-Bahn angesehen werden. Die Verwirklichung dieses Bahnprojektes trage zudem einem wirklichen Bedürfnis Rechnung. Von Biel bis Ins sei die Gegend am rechten Ufer des Bielersees ohne zweckdienliche Bahnverbindung nach ihren natürlichen Verkehrsrichtungen, trotzdem der Lokalverkehr sehr beträchtlich sei. Von der Bahnlinie Biel-Neuenburg sei sie durch den Bielersee getrennt, und die Linie Murten-Lyss liege ausserhalb ihrer Verkehrszone.

Ein grosser Teil der Bevölkerung sei in der Industrie (Uhrenindustrie) und im Gewerbe tätig und unterhalte einen regen Verkehr mit Biel. Für die landwirtschaftlichen Produkte sei ebenfalls die Stadt Biel und deren Umgebung das Hauptabsatzgebiet.

Umgekehrt sei der Verkehr von Biel nach der Gegend von Murten und Ins schon jetzt bedeutend und werde ohne Zweifel mit der Erstellung der Bahn Biel-Ins noch erheblich zunehmen.

Über das Tracé der projektierten Linie die ganz auf eigenem Bahnkörper erstellt werden soll, enthält das Konzessionsgesuch folgende Angaben: Da die Strecke Biel-Nidau von den städtischen Strassenbahnen in Biel gebaut worden sei und betrieben werde, so müsse in Nidau der Personen- und Gepäcktransport den städtischen Strassenbahnen abgenommen werden. Für den Wagenladungsverkehr sei eine Abzweigung von der Brücke über den Nidau-Büren-Kanal nach dem Bahnhof Biel vorgesehen, deren Tracé aber erst nach Abklärung der Bahnhofverhältnisse in Biel definitiv werde festgesetzt werden können. Von Nidau folge die Linie der Staatsstrasse, überschreite den Nidau-Büren-Kanal, gewinne mit einer Kurve von 400 m Radius die Strasse nach Ipsach und bediene sukzessive Ipsach, Sutz, Lattrigen, Mörigen, Gerolfingen und Täuffelen. Westlich von Hagnek werde die Aare im Hagnekeinschnitt auf einer an die Strassenbrücke angelehnten und auf denselben Widerlagern und Pfeilern ruhenden Eisenkonstruktion überbrückt. Falls eine ebenfalls in Aussicht genommene Variante über Siselen und Finsterhennen ausser Betracht fallen sollte, bleibe sodann die Linie seitwärts der Strasse Hagnek-Ins bis in das Dorf Ins. Von da folge sie wieder der Berglehne und erreiche den Bahnhof Ins der Bern-Neuenburg-Bahn.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: 20 km, mit Variante über Siselen 20,3 km;  
Spurweite: 1 m;

Maximalsteigung: 35 ‰;

Höhenkoten: Nidau 436,13, Gerolfingen 502,80, Lüscherz 449,80,  
Ins Dorf 484, Ins Station B. N. B. 440,6;

Zwischenstationen und Haltestellen: 9 bzw. 11 nach der Variante;

Betriebssystem: Elektrizität. Kraftbezug von der Kraftzentrale Hagnek.

Als Rollmaterial sind vierachsige Personenmotorwagen, Personen-Anhängewagen, sowie eine elektrische Lokomotive für den Gütertransport in ganzen Normalwagen auf Rollschemeln vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag lautet wie folgt:

	per km Fr.	Total Fr.
1. Vorarbeiten, Konzessionserwerbung und Gründungskosten . . . . .	1,000	21,000
2. Verwaltung, Ausarbeitung des Bau- projektes, Bauleitung und Rechtskosten .	2,000	42,000
3. Kapitalbeschaffung und Bauzinsen . . .	500	10,000
4. Landerwerbungen . . . . .	4,250	89,250
5. Unterbau inklusive Kunstbauten . . . .	22,000	462,000
6. Oberbau . . . . .	22,000	462,000
7. Elektrische Leitungen und Einrichtungen	15,200	319,000
8. Abschlüsse und Signale . . . . .	1,500	31,500
9. Hochbauten und mechanische Einrich- tungen . . . . .	5,500	115,500
10. Rollmaterial mit elektrischen Ausrüstungen	10,500	220,500
11. Mobiliar . . . . .	1,000	21,000
12. Unvorhergesehenes ca. 10 % . . . . .	8,550	179,550
	<b>Totalkosten</b>	<b>94,000 1,974,000</b>

Der Rentabilitätsberechnung gemäss wird die Betriebsrechnung nach Bezahlung aller Kosten und Verzinsung des Obligationenkapitals mit einem Überschuss der Einnahmen von ca. Fr. 28,000 schliessen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat das Konzessionsgesuch mit Schreiben vom 28. Oktober abhin zur Entsprechung empfohlen.

An den konferenziellen Verhandlungen, die am 8. Dezember in Bern stattfanden, erklärte man sich allseitig mit dem vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurf einverstanden.

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

Bern, den 14. Dezember 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von  
Biel über Täuffelen nach Ins.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des durch die Herren Ingenieur Ch. Wolf in Nidau, Notar Ed. Rufer in Biel, Grossrat J. Laubscher in Täuffelen und Dr. med. R. Hagen in Ins vertretenen Initiativkomitees für eine elektrische Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins, vom 4. September 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Ingenieur Ch. Wolf in Nidau, Notar Ed. Rufer in Biel, Grossrat J. Laubscher in Täuffelen und Dr. med. R. Hagen in Ins wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins 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 Eisebahnen 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 Nidau.

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 30 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat 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 einleisig 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 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 Warenaugen 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 zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der

Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von 10 Jahren zu erweitern.

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 kg. Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rp. 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 Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg. 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 u. s. w. 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 Rp. per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rp. 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 besondern 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 zwei 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 Hülfseschäften 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 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 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 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.

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 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 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. Januar 1909 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Täuffelen nach Ins. (Vom 14. Dezember 1908.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1908
Date	
Data	
Seite	350-360
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 165

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.