

10347

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erneuerung der Konzessionen der Berner
Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, der
Bern-Neuenburg-Bahn, der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn
und der Simmentalbahn, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen

(Vom 9. Juli 1969)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf über die gemeinsame Erneuerung der Konzessionen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie), der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn sowie der Simmentalbahn, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, zu unterbreiten.

I. Kurze Übersicht

Nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (BS 7 195) bedarf die Erwerbung weiterer als der bereits dem Bunde gehörenden Eisenbahnen oder der Bau neuer Linien durch den Bund der Form eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses. Die vom Bundesrat eingegangenen Verträge über die Übernahme der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und der ihr in Betriebsgemeinschaft angeschlossenen Bahnen Bern-Neuenburg, Gürbetal-Bern-Schwarzenburg und Spiez-Erlenbach-Zweisimmen werden in diesem Sinne den eidgenössischen Räten zu unterbreiten sein. Mit Rücksicht darauf, dass die Konzessionen dieser Bahnen zwischen dem 27. Juni 1970 und dem 17. Dezember 1978 ablaufen werden, hat die Direktion der Lötschbergbahn im Sinne einer Übergangslösung das Gesuch um die gesamthafte Erneuerung sämtlicher Konzessionen bis zum 17. Dezember 1978 gestellt. Eine solche Lösung ist mit der Eisenbahngesetzgebung vereinbar. Es sind auch keine Einwendungen gegen die gewünschte Konzessionserneuerung erhoben worden. Sollte die Übernahme der Bahnen durch den Bund nicht zustande kommen, so würde die Erteilung neuer Konzessionen für die Dauer von 50 Jahren ab 18. Dezember 1978 in Aussicht genommen. Die in Frage stehenden Bahnen haben schon bisher gestützt auf das Eisenbahngesetz finanzielle Leistungen des Bundes bezogen. Sie werden auch weiterhin darauf Anspruch haben.

II. Allgemeines

1. Die Konzessionen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) und der ihr in Betriebsgemeinschaft angeschlossenen Bahnen Bern-Neuenburg (BN), Gürbetal-Bern-Schwarzenburg (GBS) und Spiez-Erlenbach-Zweisimmen (SEZ) laufen an verschiedenen Daten wie folgt ab :

Bern-Lötschberg-Simplon	23. Dezember 1971
Bern-Neuenburg	9. Oktober 1970
Bern-Belp-Thun	17. April 1971
Bern-Schwarzenburg	17. Dezember 1978
Spiez-Erlenbach	27. Juni 1970
Erlenbach-Zweisimmen	15. Oktober 1977

2. Der Regierungsrat des Kantons Bern und die zuständigen Organe der vier Aktiengesellschaften Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, Bern-Neuenburg-Bahn, Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn und Simmentalbahn haben die übereinstimmenden Gesuche gestellt, der Bundesrat möge in Verhandlungen über die Übernahme der vier Bahngesellschaften durch den Bund eintreten. Nach Abschluss der bezüglichen Vorverhandlungen zwischen den Delegationen des Bundes, des Kantons Bern und der Verwaltungsräte der Bahngesellschaften und gestützt auf die Beschlüsse des Bundesrates über eine freihändige Übernahme der Lötschbergbahn und der mitbetriebenen Bahnen wurde am 2. September 1966 zwischen dem Bundesrat und den Verwaltungsräten der vier Bahngesellschaften die Übernahme dieser Bahnen durch den Bund vereinbart. Der Vertrag über die Übernahme der Lötschbergbahn sieht die Abtretung an den Bund mit den gesamten Aktiven und Passiven gemäss Bilanz per 31. Dezember 1965 und den bis zum Zeitpunkt der Übergabe aus der normalen Unternehmungsführung sich ergebenden Veränderungen vor. Sodann wird stipuliert, dass zu den Aktiven und Passiven die Eisenbahnlinien Scherzligen-Spiez-Frutigen-Brig, Spiez-Interlaken-Bönigen und Münster-Grenchen-Lengnau samt dem Schiffsbetrieb auf dem Thuner- und dem Brienersee gehören, sowie alle Liegenschaften, Anlagen, Einrichtungen, Schiffe, Fahrzeuge usw., ebenso das Vermögen der Pensions- und Hilfskasse sowie der Personal-Krankenkasse, die stillen und offenen Reserven und die festen und laufenden Verbindlichkeiten. Die Übernahme der Aktiven und Passiven soll gemäss Artikel 751 des Obligationenrechtes ohne Liquidation durchgeführt werden. Als Gegenleistung für die Übergabe der Lötschbergbahn vergütet der Bund den Aktionären und Genussscheininhabern den derzeitigen Nennwert ihrer Aktien und Genussscheine spesenfrei in bar gegen Überlassung der Titel bei der Schweizerischen Nationalbank oder einer Kantonalbank. In eisenbahnpolitischer Hinsicht ist erwähnenswert, dass der Bund sich in der Vereinbarung verpflichtet, die Bahnlinien, Werkstätten und Depots in die Schweizerischen Bundesbahnen einzugliedern, den Schiffsbetrieb weiterzuführen und die SBB-Tarife anzuwenden. Bezüglich des Personals der Lötschbergbahn wurde die Übernahme in den Bundesdienst unter Gewährleistung einer Stellung mit gleicher oder zumutbarer ähnlicher Beschäftigung sowie

des Fortbestandes des Versicherungsverhältnisses vereinbart. Ferner hat sich der Bund bereit erklärt, die Lötschberglinie und ihre Zufahrten im Rahmen der gesamten Verkehrspolitik des Landes auszubauen und sich bei den Italienischen Staatsbahnen weiterhin für eine Leistungssteigerung der Bahnanlagen in Domodossola einzusetzen. Für die von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn mitbetriebenen Bahnen Bern-Neuenburg, Gürbetal-Bern-Schwarzenburg und Spiez-Erlenbach-Zweisimmen wurde eine Übernahme samt Aktiven und Passiven gegen eine Entschädigung von 5 Prozent des Prioritätsaktienkapitals vereinbart.

Das Berner Obergericht hat die Klage, mit der der Genehmigungsbeschluss der Generalversammlung der BLS von einer Gruppe von Privataktionären angefochten wurde, abgewiesen. Am 18. Februar 1969 wies sodann das Bundesgericht sowohl die von der Klägerin gegen das Urteil des Berner Obergerichts erhobene staatsrechtliche Beschwerde wie auch die eingelegte Berufung ab. Für die im Übernahmevertrag vorbehaltene Genehmigung dieser Erwerbung wird Ihnen der Bundesrat zu gegebener Zeit eine Botschaft mit dem Entwurf eines allgemeinverbindlichen Bundesbeschlusses vorlegen.

3. Da die innerhalb der BLS-Betriebsgruppe als erste ablaufende Konzession für die Strecke Spiez-Erlenbach bereits am 27. Juni 1970 erlischt, haben wir sowohl wegen der Ungewissheit über den Ausgang des parlamentarischen Genehmigungsverfahrens als auch mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, keinen konzessionslosen Zustand eintreten zu lassen, die Erneuerung der Konzessionen in die Wege geleitet. Im Bestreben, das Erneuerungsverfahren zu vereinfachen, sehen wir davon ab, gemäss den unterschiedlichen Ablaufterminen der Konzessionen einen Antrag für jede einzelne Bahn zu stellen. Beim gegenwärtigen Stand des Übernahmeverfahrens erachten wir es vielmehr als zweckmässig, dass sämtliche Konzessionen der Bahnen der BLS-Betriebsgruppe mit einem einzigen Beschluss für eine beschränkte Dauer erneuert werden. Eine Erneuerung bis zum 17. Dezember 1978 scheint uns angezeigt. An diesem Datum erlischt nämlich die innerhalb der BLS-Betriebsgruppe zuletzt ablaufende Konzession, für die Strecke Bern-Schwarzenburg. Sollte aber die Genehmigung der Übernahmeverträge in der Zwischenzeit verweigert werden bzw. eine verwerfende Referendumsabstimmung zustande kommen, so würde die Erteilung einer neuen und vorzugsweise einheitlichen Konzession für alle Bahnen der BLS-Gruppe für die Dauer von 50 Jahren ab 18. Dezember 1978 in Aussicht genommen.

III. Die einzelnen Bahnen

1. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS)

Bereits in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts befassten sich insbesondere im Kanton Bern interessierte Kreise mit der Absicht, eine Eisenbahnverbindung durch die Alpen zum Simplon herzustellen. Dem Projekt der Lötschbergbahn sind Entwürfe für eine Eisenbahn von Bern über die Gemmi vorausgegangen. Im Eisenbahnfinanzierungsgesetz des Kantons Bern von 1897 wurde sodann das Projekt einer schmalspurigen Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp als subventionsberechtigt aufgenommen, nachdem einer bernischen

Bank die Konzession erteilt worden war. Sowohl diese beiden Projekte als auch ein späteres für eine Bahn durch das Wildstrubelmassiv mussten demjenigen der Lötschbergbahn weichen. Im obenerwähnten Finanzierungsgesetz wurde der Lötschbergbahn eine Vorzugsstellung eingeräumt. Am 20. Dezember 1890 erhielten die Förderer einer Lokalbahn für die Gegend von Spiez eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Spiez nach Frutigen (Eisenbahnaktensammlung [EAS II 222]). Sowohl die Konzessionsempfänger als auch die Konzessionsbehörde waren der Auffassung, dass diese Bahn auch als Teilstück einer zu bauenden Lötschbergbahn dienen werde. Andere Vorläufer der Lötschbergbahn waren die Bödelibahn und die Thunerseebahn. Die Bödelibahn wurde im Jahre 1872 zwischen Därligen und Interlaken im Hinblick auf den Ausbau der Brünigbahn bis Interlaken und als Verbindungsbahn zwischen dem Thuner- und dem Brienersee gebaut. Der verzögerte Anschluss von Interlaken an die Brünigbahn und die Aufnahme des Schiffahrtbetriebes in dem zwischen dem Thunersee und Interlaken neu angelegten Kanal entzog dieser Bahn die Existenzgrundlage. Durch den Bau der Thunerseebahn von Därligen nach Scherzligen, deren Betrieb im Jahre 1893 eröffnet wurde, versuchten die Interessenten günstige Voraussetzungen zur Fortsetzung des Bahnbetriebes des Berner Oberlandes zu schaffen. Die Thunerseebahngesellschaft, die sich als äusserst aktiv erwies, erwarb im Jahre 1899 die Bödelibahn und übernahm den Betrieb der Spiez–Erlenbach-Bahn, der Erlenbach–Zweisimmen-Bahn, der Gürbetal-Bahn, der Spiez–Frutigen-Bahn und der Bern–Schwarzenburg-Bahn. Sie war zudem mit der Bern–Neuenburg-Bahn in Personalgemeinschaft verbunden. Der Konkurrenz der Schiffahrt auf dem Thunersee setzte sie im Jahre 1911 ein Ende, indem sie die Dampfschiffahrtsgesellschaft erwarb. Nach einer verhältnismässig kurzen Betriebsdauer wurde die Spiez–Frutigen-Bahn gestützt auf einen bereits im Jahre 1890 abgeschlossenen Fusionsvertrag im Jahre 1907 von der am 27. Juli 1906 gegründeten Lötschbergbahn-Gesellschaft zum Preis von 3 581 000 Franken übernommen. Der Kanton Bern, der mehr als zwei Drittel der Aktien der Thunerseebahn besass, erklärte sich in der Folge mit der Ablösung der Thunerseebahnaktien durch Austausch mit Prioritätsaktien im Betrag von 5 Millionen Franken einverstanden. Die Lötschbergbahn trat am 1. Januar 1913 in alle Rechte und Pflichten der Thunerseebahn ein. Die gegenwärtige Konzession wurde der Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon für die Strecken von Spiez nach Brig und von Scherzligen nach Bönigen am 21. Juni 1913 erteilt, unter gleichzeitiger Aufhebung der für die erwähnten Strecken zuvor erteilten Konzessionen (EAS 29 127). Ihre Dauer wurde entgegen der damaligen Praxis, Konzessionen grundsätzlich für 80 Jahre zu erteilen, auf die Zeit bis zum 23. Dezember 1971 beschränkt, damit sie mit der ursprünglichen Konzession der Lötschbergbahn für die Linie Frutigen–Visp vom 23. Dezember 1891 (EAS II 535) übereinstimme. Die am 5. April 1960 mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1978 erteilte Konzession für den Schiffahrtbetrieb stützt sich auf das Postverkehrsgesetz. Ihre Erneuerung fällt in die Zuständigkeit des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes.

Die Finanzierung des Baues der Frutigen–Brig-Bahn erwies sich als schwierig. Ein geplantes interkantonales Komitee, das die Finanzierung der Bahn beim Bund hätte anhängig machen sollen, kam nicht zustande. Die Schweizerischen Bundesbahnen lehnten ihre Mitwirkung am Bau der Bahn ab. Somit oblag es in erster Linie dem Kanton Bern, die finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen für die Ausführung des Projektes der Bahn zu schaffen. Dank dem Beitrag französischer Interessenten konnte das Initiativkomitee dem Regierungsrat ein bereinigtes Bauprojekt und das mit einer Pariser Bank für ein totales Anlagekapital von 89 Millionen vereinbarte Finanzierungsprogramm vorlegen. Der Grosse Rat beschloss daraufhin eine vom Initiativkomitee beantragte staatliche Beteiligung im Rahmen des Subventionsgesetzes von 1902 durch Übernahme von Aktien im Betrage von 17,5 Millionen Franken. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon verfügte im Zeitpunkt ihrer Gründung (1906) über ein Kapital von 45 Millionen Franken. Im nachfolgenden Jahr bewilligten die eidgenössischen Räte einen vom Bundesrat auf Ersuchen des Kantons Bern beantragten nicht rückzahlbaren Subventionsbeitrag von 6 Millionen Franken. Diese Leistung war als Zuschuss an die vorgesehenen Kosten der zweigleisigen Anlage des Haupttunnels und der Vorbereitung der Zufahrtsrampen für die spätere Doppelspur gedacht. Tatsächlich waren die Kosten dann allerdings bedeutend grösser. Der Bau der Bahn wurde einer Generalbauunternehmung übertragen. Die Baukostensumme wurde auf insgesamt 74 Millionen Franken vereinbart. Darin waren nicht inbegriffen die Ausgaben für den Bau einer neuen Station in Frutigen und den Umbau des Bahnhofes in Brig sowie für den Grunderwerb für den Bahnkörper der Zufahrtsrampen Brig–Goppenstein und Frutigen–Kandersteg. Der Ausbruch für die Doppelspur im 14,6 Kilometer messenden Lötschbergtunnel, dessen Bau im Jahre 1907 begonnen wurde, fand ein Jahr nach dem am 31. März 1911 erfolgten Durchstich statt. Der elektrische Betrieb konnte auf der 60 Kilometer messenden Gebirgsstrecke Frutigen–Brig am 18. September 1913 aufgenommen werden. In den Jahren 1914/15 wurde die Strecke Thun–Spiez doppelspurig ausgebaut und elektrifiziert. Die Kosten für die Elektrifikation der Linie von Spiez nach Brig betragen 5 268 497 Franken. Diese Ausgaben waren im Gesamtaufwand von 138 Millionen Franken, den der Bau der Bahn von Frutigen nach Brig erforderte, enthalten. Der Kanton Bern übernahm den Hauptteil der Nachfinanzierung. Das Eisenbahnsubventionsgesetz vom 7. Juli 1912, das von den Stimmbürgern mit grossem Mehr angenommen wurde, diente in erster Linie dem Zweck, die Mehrausgaben für den Bahnbau zu decken.

Eine letzte Erweiterung hat das Netz der Lötschbergbahn am 1. Oktober 1915 mit der Aufnahme des Betriebes auf der Strecke Münster–Grenchen–Lengnau erfahren. Sie war als Zufahrtslinie zum Lötschberg und Simplon aus dem Einzugsgebiet der früheren französischen Ostbahn gedacht. Hierin lag auch zum Teil der Grund für die entscheidende Mitwirkung der französischen Ostbahn und französischer Banken, von denen die Linie finanziert wurde. Die Konzession, welche am 6. November 1903 einem Initiativkomitee erteilt worden war (EAS 19 189), wurde durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1909 der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn übertragen (EAS 25 166). Die Lötschbergbahn hat den Zugför-

derungs- und Zugbegleitdienst dieser rund 13 Kilometer langen Strecke vertraglich den Schweizerischen Bundesbahnen übertragen, welche hierfür entschädigt werden. Eine weitere Änderung ist bei der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon eingetreten, als der Bundesrat am 3. Juli 1968 dem Begehren der Bahn um Aufhebung des öffentlichen Verkehrs auf der Strecke Interlaken-Ost-Bönigen entsprach. Die Konzession der Lötschbergbahn wurde für die Strecke Lüttschinnenbrücke-Bönigen aufgehoben (EAS 1968 234). Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon wurde jedoch verpflichtet, ab Fahrplanwechsel im Frühjahr 1969 einen Automobilbetrieb zwischen Interlaken-Ost und Bönigen zu betreiben.

Die Betriebslänge der Lötschbergbahn beträgt 117,6 km. Zwischen Thun und Brig sind 39,7 km auf Doppelspur ausgebaut. Die stärkste der im Mittel 21 Promille messenden Neigungen weist 27 Promille auf. Der grösste Höhenunterschied beträgt 680 Meter und wird zwischen Thun und dem auf 1240 m ü. M. annähernd in der Mitte des Lötschbergtunnels gelegenen Kulminationspunkt überwunden. Nebst dem 14 612 m messenden Lötschbergtunnel wurden 48 weitere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 24 180 m und 162 Bahnbrücken von insgesamt 3081 m Länge gebaut. Die Bahnlinie kreuzt die Strasse an 209 Stellen. Davon sind 125 als Unterführung und 10 als Überführung ausgebaut. Von den übrigen Strassenkreuzungen sind 10 mit automatischen Vollbarrieren und 3 mit automatischen Halbbarrieren ausgerüstet; eine weitere Schranke wird noch von Hand bedient. Die übrigen Stellen sind mit Warnkreuzen versehen.

Die wirtschaftliche Lage der Bahn gestaltete sich nach der Betriebseröffnung erfolgversprechend. Die bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges verbliebene Zeit war aber zu kurz, um die Unternehmung zur vollen Entfaltung kommen zu lassen. Während des Weltkrieges stiegen die Einnahmen von 3,8 Millionen Franken im Jahre 1914 nur auf 5,7 Millionen Franken. Eine Verbesserung brachten die Jahre unmittelbar nach dem Kriege, so dass im Jahre 1921 12,6 Millionen Franken Einnahmen registriert werden konnten. Mit dem Eintritt der Weltwirtschaftskrise verschlechterte sich die Lage wiederum zusehends bis 1936: Der Verkehrsertrag fiel auf 8,3 Millionen Franken zurück. Nach der Abwertung des Schweizerfrankens zog der Bahnverkehr bis 1939 wieder an (11,6 Mio Fr. Einnahmen). Dieser wirtschaftlich wechselvolle Bahnbetrieb führte dazu, dass die Lötschbergbahn gleich wie zahlreiche andere Bahnunternehmungen ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen konnte. Der Zinsendienst der Obligationen wurde schon am 1. März 1915 eingestellt; ausgenommen war ein Anleihen II. Hypothek von 42 Millionen Franken, für welches der Kanton Bern die Zinsgarantie übernommen hatte. Die Folge dieser Entwicklung war, dass die Bahn drei Sanierungen vornehmen musste. Durch die erste Sanierung im Jahre 1923 konnten die auf 31. Dezember 1921 und 31. Dezember 1922 ausgewiesenen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 24 136 455 Franken bzw. 28 478 739 Franken beseitigt werden. Durch den Nachlassvertrag von 1923 wurde u. a. bis Ende 1927 der variable kumulative Zinsfuss unter Vorrang der

ersten Hypotheken, einschliesslich der Anleihen 1891/1893 des Dampfschiffunternehmens Thuner- und Brienersee, eingeführt und die Rückzahlung der Obligationen verschoben. Vom 1. Januar 1931 bis 31. Dezember 1941 erfolgte eine zweite Sanierung, die sich ausschliesslich auf die Zinsen und die Amortisationen bezog. Die daraus entstandenen Zinsverluste auf I. Hypotheken konnten zufolge der starken Zunahme des Bahnverkehrs in der Zeit des Zweiten Weltkrieges ganz, diejenigen der II. Hypotheken teilweise nachbezahlt werden. Für das Anleihen II. Ranges von 42 Millionen Franken, für das der Kanton Bern die Zinsgarantie übernommen hatte, war bis 1941 eine Regressforderung von 30 990 860 Franken entstanden. Erst die auf das Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 (BS 7 248) gestützte dritte Sanierung des Jahres 1942 brachte eine vollständige Neuordnung der Verbindlichkeiten der Lötschbergbahn. Das Aktienkapital blieb wiederum unverändert mit 59 365 000 Franken. Das Schuldkapital setzte sich nunmehr aus 87 Millionen Franken zusammen, an dem sich der Bund und der Kanton Bern im Umfang von 35 Millionen bzw. 15 Millionen mit einem Hypothekendarlehen I. Ranges und von 12 Millionen bzw. 25 Millionen im II. Range beteiligten. Als der Gesellschaft in den Jahren 1954 und 1955 weitere Zinserleichterungen gewährt wurden, konnte bei gleichzeitigem andauerndem Anwachsen des Verkehrs die Unternehmung konsolidiert und eine Neuordnung der Abschreibungen vorgenommen werden. Die Unternehmung war somit endlich in der Lage, den Erfordernissen des Unterhalts und der Modernisierung der Anlagen zu entsprechen. Günstig wirkte sich auf die wirtschaftliche Lage der Bahn auch das am 1. Juli 1958 in Kraft getretene Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 aus (AS 1958 335). Die in diesem Gesetz (Art. 51) geregelte Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bringt der Bahn nunmehr eine jährliche Entschädigung von rund 3 Millionen Franken (in den vorherigen Jahren zwischen 1,5 und 1,8 Millionen) ein. Hinzu kam im Jahre 1961 ein Darlehen von 10 Millionen Franken für technische Verbesserungen, das der Bahn gestützt auf den Artikel 56 des Gesetzes für den Doppelspurausbau der Strecke Hondrichtunnel (Südportal)–Frutigen zugestanden wurde. Die zwischen Bund und Kanton einerseits und der Lötschbergbahn andererseits getroffene Vereinbarung sieht eine Verzinsung der auf Bund und Kanton entfallenden hälftigen Leistungen im Rahmen des Darlehens zweiten Ranges gemäss Privatbahnhilfegesetz 1939 vor (Vereinbarung vom 21. September 1943 und 1. Nachtrag vom 12. Januar 1955). Ferner gilt auch für die Lötschbergbahn der Bundesbeschluss über die Tarifannäherung vom 5. Juni 1959 (Tarifannäherungsbeschluss [AS 1959 801]). Die sich aus der Tarifannäherung ergebende Reduktion kommt der Bevölkerung der entsprechenden Gebiete zugute. Der Lötschbergbahn wurde im Jahre 1960 ein Einnahmenausfall von 1 310 000 Franken zurückerstattet. Im Jahre 1968 waren es 3 311 189 Franken. Die BLS erzielt seit dem Jahre 1951 beachtliche Betriebsergebnisse. Die Betriebsüberschüsse sind trotz den zunehmenden Aufwendungen von 1951 bis 1968 von 5 888 781 Franken auf 8 473 000 Franken gestiegen. Das Grundkapital der BLS beträgt gegenwärtig 59 783 500 Franken.

2. Die Bern–Neuenburg-Bahn (BN)

Die Eisenbahngesellschaften «Les Verrières–Neuchâtel» und des «Jura Industriel», welche die Linien Les Verrières– bzw. La Chaux-de-Fonds–Neuenburg betrieben, waren während Jahren bestrebt, eine Eisenbahn zu bauen, die Neuenburg direkt mit Bern verbindet. Am 29. November 1853 und am 23. November 1855 erteilte der Grosse Rat des Kantons Neuenburg jeder der beiden Gesellschaften eine Konzession für eine Eisenbahn von Neuenburg bis zur bernischen Kantonsgrenze. Die Bundesversammlung genehmigte am 6. Februar 1854 die Konzession für eine Eisenbahn von «Les Verrières nach Neuenburg und an die bernische Kantonsgränze bei der Ziehl.» Diese Gesellschaft zog es aber in der Folge vor, ihre Linie in Neuenstadt an die Berner Staatsbahn anzuschliessen und auf die Erstellung einer Eisenbahn von Neuenburg nach Bern zu verzichten. Der Gedanke, Neuenburg und Bern mit einer Eisenbahn (sogenannte direkte Linie) zu verbinden, erhielt erst wieder im Jahre 1874 einen ernsthaften Auftrieb, nachdem die Regierung des Kantons Neuenburg beschlossen hatte, die Bahngesellschaft «Jura Industriel» zu erwerben und die Linie bis nach Bern fortzusetzen. Dieser Beschluss wurde aber von den Stimmbürgern nicht genehmigt. Der «Jura Industriel» wurde dann von der Berner Jura-Bahn erworben, die alles Interesse daran hatte, den Verkehr über St. Immer und Biel nach Bern zu leiten. Sie war deshalb – und aus demselben Grunde auch die Jura-Bahn – Gegner einer direkten Bahnverbindung zwischen Neuenburg und Bern. Die Schweizerische Westbahn, welche sich anerbieten hatte, diese Bahnverbindung zu erstellen, musste aus finanziellen Gründen von ihrem Vorhaben abstehen. Verschiedene andere Versuche verliefen ebenfalls ergebnislos, hauptsächlich aus politischen und finanziellen Gründen. Erst im Jahre 1890 war dem Projekt des Ingenieurs Beyeler, Bern, ein Erfolg beschieden. Am 10. Oktober 1890 erteilte ihm die Bundesversammlung die Konzession für die Linie Bern–Neuenburg (EAS II 155). Die heutige Eisenbahnlinie entspricht im wesentlichen dem konzessionierten Projekt. Die Gesellschaft der Bern–Neuenburg-Bahn wurde am 8. Mai 1897 gegründet. Die Betriebsaufnahme fand am 1. Juli 1901 statt. Im Jahre 1900 schloss sich die Bern–Neuenburg-Bahn mit der Thunerseebahn zu einer Verwaltungsgemeinschaft zusammen. Als die Lötschbergbahn am 1. Januar 1913 die Thunerseebahn übernahm, wurde sie somit auch deren Rechtsnachfolgerin im Gemeinschaftsvertrag mit der Bern–Neuenburg-Bahn.

Die eine Betriebslänge von 43 km aufweisende Bahn überwindet Neigungen bis zu 18 Promille. Die 26 Brücken weisen eine Gesamtlänge von 616 m auf, und die 5 Tunnel eine solche von 2048 m. Die Strassenkreuzungen sind als Unterführungen (20), Überführungen (11) und als Niveauübergänge (51) gebaut. Von den Niveauübergängen sind 14 mit automatischen Vollbarrieren, 2 mit automatischen Halbbarrieren, 2 mit handbedienten Barrieren und weitere 2 mit Blinklichtanlagen versehen. Die übrigen sind durch Warnkreuze oder andere Signale gesichert.

Die Bern–Neuenburg-Bahn hat sich nicht zu der wichtigen Eisenbahnverbindung von Frankreich durch die Schweiz nach Italien mit entsprechend gros-

sem Transitverkehr entwickelt, die den Gründern vorschwebte. Umstände, die zum Teil durch ungünstige Massnahmen der französischen Bahnen bedingt waren, und insbesondere die Abwanderung des Transitverkehrs auf die Linien Vallorbe–Lausanne und La Chaux-de-Fonds–Biel–Olten erwiesen sich als der Verkehrsentwicklung der Bern–Neuenburg-Bahn abträglich. Der Bahn mangelte es hauptsächlich im Güterverkehr an den für solche Transitlinien notwendigen Transportmengen. Die Verkehrsleistungen konnten auch nach der in den Jahren 1923–1928 durchgeführten Elektrifikation nicht verbessert werden. Die prekär gewordene Wirtschaftslage der Bahn veranlasste in der Folge die Direktion, darum nachzusuchen, es sei der Bahn die Stellung einer Nebenbahn zuzuerkennen. Man war der Auffassung, dass die Vorteile und betrieblichen Erleichterungen, die den Nebenbahnen gesetzlich gewährt werden, es ermöglichen würden, den Aufwand zu verringern. Bis heute ist es aber nicht zu einer Deklassierung der Bahn gekommen. Im Jahre 1939 wurde sie in die auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes vom 6. April desselben Jahres vorgenommene finanzielle Wiederaufrichtung notleidender Privatbahnen einbezogen. Die im Jahre 1968 auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes gewährte Globalentschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen betrug 259 000 Franken. Seit dem Erlass des Eisenbahngesetzes hat die Bahn ferner bis 1967 insgesamt 11 997 000 Franken zur Defizitdeckung bezogen, woran sich der Bund einerseits und die Kantone Bern, Neuenburg sowie Freiburg andererseits im Umfang von 7 883 000 bzw. 4 113 000 Franken beteiligten (Eisenbahngesetz Art. 58). Die im Jahre 1961 bewilligte und je zur Hälfte vom Bund und von den Kantonen Bern und Neuenburg (ohne Kanton Freiburg) übernommene Investitionshilfe (Eisenbahngesetz Art. 56) betrug total 7 Millionen Franken. Die aktiven Jahresabschlüsse der Erfolgsrechnung der Bern–Neuenburg-Bahn haben im Jahre 1958 aufgehört. Von da an schloss die Betriebsrechnung regelmässig mit einem Defizit ab, das im günstigsten Falle 632 300 Franken betrug, im Jahre 1965 aber auf über 2 Millionen Franken anstieg. Im Jahre 1968 hat sich der Betriebsfehlbetrag auf 1 674 500 Franken reduziert.

Das Aktienkapital, das sich praktisch vollständig im Besitze der öffentlichen Hand befindet, beträgt 8 931 400 Franken.

3. Die Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (GBS)

a. Die Gürbetalbahn

Das Bedürfnis, das Gürbetal durch eine Eisenbahn zu erschliessen, sowie das Bestreben, die um 1870 geplante Brünigbahn später durch dieses Tal bis nach Bern zu führen, um so der wegen des Baues der Langnau–Bern-Bahn befürchteten Umleitung des Berner-Oberland-Verkehrs über Luzern entgegenzuwirken, waren die Hauptgründe für den Bau der Gürbetalbahn. Nachdem nacheinander zwei für eine Schmalspurbahn über den Brünig entworfene Projekte nicht zur Ausführung gelangt waren, zogen die Interessenten den Bau einer Normalspurbahn von Bern über Belp nach Thun vor. Die Gründung der Aktiengesellschaft fand am 22. Juni 1897 statt. Das Grundkapital

wurde auf 1 900 000 Franken festgesetzt. Dieses wurde im weiteren Verlauf verschiedentlich erhöht, wobei sich der Kanton Bern jedes Mal in beträchtlichem Umfang daran beteiligte. Die Bundesversammlung erteilte am 17. April 1891 die Konzession (EAV II 324). Der Kostenaufwand für den Bahnbau einschliesslich Enteignung und mechanische Einrichtungen belief sich auf 2 748 759 Franken. Schwierigkeiten boten hauptsächlich die Einführung der Linie in die Bahnhöfe Bern und Thun, weil deren Anlagen für die Betriebszwecke der neuen Bahn nicht ausreichten. In den beiden Bahnhöfen mussten die Anlagen erneuert werden, wobei die Benutzungsverhältnisse zwischen der damaligen Central-Bahn und der Gürbetalbahn in Thun erst nach dem Bau des Zentralbahnhofes endgültig geregelt werden konnten. Ab 1. November 1902 wurde die Linie durchgehend betrieben. Die Gürbetalbahn war bis zum Jahre 1918 imstande, einen geordneten Finanzhaushalt aufrechtzuerhalten. Von da an war die Gesellschaft zufolge der Elektrifikation, die am 16. August 1920 abgeschlossen wurde, finanziell derart überlastet, dass die Gewinn- und Verlustrechnung in den nachfolgenden Jahren nicht mehr ausgeglichen werden konnte. Nach dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen wurde der Bahn die Hilfe der öffentlichen Hand in der Form von nicht rückzahlbaren Beiträgen sowie von Darlehen zuteil. Die Hilfeleistungsbeiträge waren nur für technische Erneuerungen und Verbesserungen bestimmt. Der Bund stellte ferner die Bedingung, dass die Gürbetalbahn mit der Schwarzenburgbahn fusioniere.

b. Die Bern-Schwarzenburg-Bahn

Der Bau der Bern-Schwarzenburg-Bahn entsprang vornehmlich dem Bedürfnis nach einer Erweiterung des bernischen Nebenbahnnetzes. Ein erstes Initiativkomitee, das sich aus Persönlichkeiten aus Bern und Gemeinden des Schwarzenburger Landes zusammensetzte, befasste sich mit dem Gedanken, eine Tramverbindung von Bern nach Köniz zu erstellen und diese später einmal bis nach Schwarzenburg weiterzuführen. Das Projekt einer Schmalspurbahn wurde u. a. auch deswegen von der Mehrzahl der Interessenten befürwortet, weil diese glaubten, eine Schmalspurbahn könne im Gegensatz zu einer normalspurigen Bahn die Strassenbrücke über den Schwarzwassergraben mitbenützen. Den Initianten schwebte auch die elektrische Zugförderung vor, die ihnen für den Verkehr zwischen Bern und Köniz geeigneter erschien. Das schliesslich gewählte Projekt einer im heutigen Weissenbühlquartier von der Gürbetalbahn ausgehenden und über die verstärkte Strassenbrücke des Schwarzwassers nach Schwarzenburg geführten Normalspurbahn mit Dampfbetrieb wurde später abgeändert. Die Anschlussstelle an die Gürbetalbahn kam in das Fischermätteli-Quartier zu liegen, wodurch die Einführung der Bahn in den Bahnhof Bern besser zu bewerkstelligen war; sodann wurde auch der Bau einer eisenbahneigenen Brücke über den Schwarzwassergraben beschlossen. Am 17. Dezember 1898 erteilte die Bundesversammlung dem Initiativkomitee die Eisenbahnkonzession (EAS I 5 302). Die daraufhin gegründete Aktien-

gesellschaft setzte ihr Kapital auf 1 730 000 Franken fest. Die Finanzierung der Bahn stiess auf Schwierigkeiten, nachdem es sich als unmöglich erwiesen hatte, das notwendige Kapital vollständig durch die Gemeinden und Private aufbringen zu lassen, und weil überdies die Bahn nicht ins bernische Eisenbahnsubventionsgesetz aufgenommen wurde. Dieses Gesetz wurde dann aber auf Antrag der Regierung durch eine Volksabstimmung zu Gunsten der Schwarzenburgbahn geändert. In der Folge beteiligte sich der Kanton Bern mit 685 000 Franken am Aktienkapital, während die auf die interessierten Gemeinden und Private entfallenden Aktienzeichnungen eine Beteiligung in der Höhe von 424 000 bzw. 248 000 Franken ergaben. Die Bahn konnte nicht im geplanten Zeitpunkt dem Betrieb übergeben werden. Die Bauausführung wurde nämlich infolge unerwarteter Schwierigkeiten bei der Erstellung der Schwarzwasser- und der Scherligrabenbrücke beträchtlich verzögert. Man hatte auch, um das Baukonto nicht zu überlasten, Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten an den Anlagen und den Hochbauten (Stationen) vorerst unterlassen, musste sie aber bald nachholen. Die Kosten des Bahnbaues, die 2 206 514 Franken betragen, sind dennoch unter den im Kostenvoranschlag errechneten 2 380 000 Franken geblieben. Als dann der Bahnbetrieb am 1. Juni 1907 eröffnet wurde, verfügte die Bahn über einen ansehnlichen Betriebsfonds. Der Übergang zur elektrischen Zuförderung wurde, wie bei den meisten anderen Bahnen, unter dem Druck der Kohlenknappheit und der steigenden Kohlenpreise zur Zeit des Ersten Weltkrieges beschlossen; die Umstellung fand am 6. Dezember 1920 statt. Gestützt auf das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (BS 7 242), gewährten der Bund und der Kanton Bern gegen die Einräumung eines Pfandrechtes I. Ranges ein Elektrizifikationsdarlehen von 2 321 000 Franken zur Deckung der Kosten der Umstellung.

Die Gesamtbetriebseinnahmen der Bern-Schwarzenburg-Bahn nahmen seit der Betriebseröffnung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges ständig zu (1908: 199 300 Franken, 1913: 255 900 Franken). Der Verkehr zog nach kurzem Rückgang im Laufe der Kriegsjahre weiterhin an. Die wirtschaftliche Lage der Bahngesellschaft verschlimmerte sich aber ernsthaft während der Weltwirtschaftskrise. Die Einnahmen sanken in den Jahren 1933–1938 bedenklich. Sie nahmen erst von 1939 an wieder zu, als die Arbeitslosigkeit zurückgegangen war und der Zweite Weltkrieg die Konkurrenz des Automobils weitgehend ausschaltete (Gesamteinnahmen der Jahre 1938, 1939 und 1943: 456 000, 515 700 und 833 800 Franken). Die Ausgaben waren aber andererseits unter dem Einfluss der politischen Ereignisse sprunghaft gestiegen. Infolge der Teuerung während des Ersten Weltkrieges, die die Ausrichtung von Teuerungszulagen an das Personal nach sich zog, hatten sich die Betriebsausgaben schon in den Jahren 1915–1925 verdreifacht. Die Zinsen für das Elektrizifikationsanleihen, die bald nicht mehr bezahlt werden konnten, trugen beträchtlich zur Vergrößerung der jährlichen Passivsaldo bei. Der Bahngesellschaft gelang es nicht, die im Laufe der Jahre angewachsenen Verluste auf ein erträgliches Mass zu ver-

ringern, so dass ihre Bilanz auf 31. Dezember 1942 einen Verlustposten von über 2 Millionen aufwies, dem nur das Aktienkapital von 1 730 000 Franken gegenüberstand. Die von der Bahngesellschaft seit Jahren angestrebte Sanierung wurde erst durch den Erlass des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen möglich. Wie bereits erwähnt, machte aber der Bund die Fusion der Schwarzenburg- und der Gürbetalbahn zur Bedingung.

c. Die Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (GBS)

Die Fusion der Gürbetal- und der Schwarzenburgbahn wurde auf den 1. Januar 1944 vorgenommen. Beide Bahnen waren auf Grund des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7 177) durch Bundesratsbeschlüsse vom 10. August 1900 und 24. Januar 1905 zu Nebenbahnen erklärt worden, zusammen mit weiteren Bahnen, die nicht dem grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter dienen (EAS 16 194; 21 41). Die aus der Fusion hervorgegangene Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn blieb als Nebenbahn klassiert. Die eine Betriebslänge von 52 km aufweisende Bahn überwindet Neigungen bis zu 35 Promille. Sie zählt 25 Brücken von 458 m Gesamtweite sowie 17 Unter- und 6 Überführungen. Von den 156 Niveauübergängen sind 14 mit automatischen Vollbarrieren, 8 mit automatischen Halbbarrieren, 15 mit handbedienten Barrieren und 4 mit Blinklichtanlagen gesichert. Das Aktienkapital in der Höhe von 7 518 028 Franken befindet sich zum grössten Teil im Besitze der öffentlichen Hand.

Seit 1944 erzielte die Gesellschaft jährlich Betriebsüberschüsse, die allerdings in den folgenden 11 Jahren von 990 600 auf 9100 Franken sanken. Seit dem Jahre 1955 hat der Gesamtaufwand stärker zugenommen als der Totalbetriebsertrag, so dass der Aufwandüberschuss, der im Jahre 1955 90 361 Franken betrug, im Jahre 1968 auf 2 483 373 Franken stieg. Der Bahn wird alljährlich die den Bahnen des allgemeinen Verkehrs zukommende Globalentschädigung als Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen zuteil. Zur Deckung der Betriebsdefizite steuerten der Bund und der Kanton Bern seit dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 bis Ende 1967 Subventionen im Betrage von 17 319 246 Franken bei (Eisenbahngesetz Art. 58). Die für die Linie Bern–Schwarzenburg seit 1. November 1964 dem Tarifannäherungsbeschluss vom 5. Juni 1959 (a. a. O) unterstellte Bahn bezog im Jahre 1968 154 954 Franken für den erlittenen Einnahmenausfall. Die zur Verfügung gestellten Mittel genügten aber nicht, um den Investitionsbedarf zu decken, so dass der Bahn im Jahre 1961 eine Investitionshilfe von 6 Millionen Franken zugesprochen wurde, an der sich der Bund und der Kanton Bern je zur Hälfte beteiligten.

4. Die Simmentalbahn, Spiez–Erlenbach–Zweisimmen (SEZ)

Bei der Simmentalbahn handelt es sich um die durch Fusion vereinigten Bahngesellschaften Spiez–Erlenbach und Erlenbach–Zweisimmen.

a. Die Spiez–Erlenbach-Bahn

Am 17. April 1890 ersuchte ein Gründerkomitee um die Erteilung einer Konzession für eine Normalspurbahn von Spiez über Wimmis nach Erlenbach. Kurz zuvor war ein Gesuch um die Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Vevey nach Thun eingereicht worden. Nach einem ergebnislosen Versuch, die Bewerber zu einer Einigung auf ein einziges Projekt zu veranlassen, beantragte der Bundesrat der Bundesversammlung die Konzessionierung der beiden Bahnen. Die Bundesversammlung folgte der Auffassung des Bundesrates, wonach es den Kantonen unbenommen bleibe, bei der Gewährung von Subventionen durch entsprechende Auflagen auf eine Verständigung über die Erstellung einer einzigen Linie hinzuwirken. Somit wurden am 27. Juni 1890 beide Konzessionen erteilt (EAS *II* 58 und 65). Obschon der Kanton Bern wider Erwarten Subventionen an die beiden Bahngesellschaften bewilligte, erwies sich die Finanzierung für die Linie Vevey–Thun schwieriger als für diejenige von Spiez nach Erlenbach. Ein neues Projekt für eine Bahn von Montreux nach Thun über Saanen und Montbovon fand derart grossen Anklang im Publikum, dass die Finanzierung der konzessionierten Vevey–Thun-Bahn nur mit Mühe zustandekam. Verwirklicht wurde später die schmalspurige Bahn Montreux–Zweisimmen. Allerdings gestalteten sich auch für die Spiez–Erlenbach-Bahn die Verhältnisse ungünstiger, als sich die Thunerseebahn wegen ihrer verschlechterten Finanzlage nicht wie vertraglich vereinbart mit 300000 Franken am Aktienkapital beteiligen konnte. Die Spiez–Erlenbach-Bahn musste sich daher anderwärts nach Kapitalien umsehen. An den Kosten des Bahnbaues, die sich ohne die Ausgaben für das Rollmaterial auf 1 467 098 Franken beliefen, beteiligte sich der Staat durch Subventionen in der Form einer Aktienübernahme im Werte von 480 000 Franken. Die Linie wurde am 16. August 1897 dem Betrieb übergeben. Die Anlagen der Bahn sind im Laufe der Jahre verschiedentlich verbessert und ergänzt worden. Von besonderer Bedeutung war die selbständige Einführung der Spiez–Erlenbach-Bahn in den Bahnhof Spiez im Jahre 1911. Die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs der Lötschbergbahn liessen es nämlich nicht mehr zu, dass die Spiez–Erlenbach-Bahn weiterhin in die Linie Scherzigen–Spiez einmündete und dass ihre Züge auf dieser Linie in den Bahnhof Spiez geleitet wurden. Die Elektrifikation der Lötschbergbahn, die Kohlennot im Ersten Weltkrieg und nicht zuletzt die beträchtliche finanzielle Beteiligung des Kantons Bern führten zum Beschluss der Spiez–Erlenbach-Bahn, auf elektrischen Betrieb umzustellen. Die einen Kostenaufwand von etwas über 3 Millionen Franken erfordernde Elektrifikation fand am 1. Juli 1920 ihren Abschluss. Die Spiez–Erlenbach-Bahn war mit Bundesratsbeschluss vom 10. August 1900 betreffend Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen zur Nebenbahn erklärt worden (EAS *I6* 194).

Im ersten vollständigen Betriebsjahr (1898) wurden 100 882 Personen befördert. In der Folge betrug die jährliche Zunahme durchschnittlich etwa 6500 Personen. Eine Verkehrsvermehrung brachte die Inbetriebnahme der Montreux–Oberland-Bahn. Der Rückgang der Verkehrsmengen während des Er-

sten Weltkrieges und der Weltwirtschaftskrise der dreissiger Jahre war bei der vom Touristenstrom abhängigen Spiez–Erlenbach-Bahn besonders ausgeprägt. Die Lage verbesserte sich erst wieder von 1941 an, als der Bahn im Zweiten Weltkrieg grosse Truppentransporte zufielen und der Inlandtourismus zunahm. Die Betriebsausgaben hielten sich andauernd in einem erträglichen Rahmen. Sogar die hohen Elektrifikationskosten vermochten das finanzielle Gleichgewicht der Bahngesellschaft nicht zu stören, wie es bei der Erlenbach–Zweisimmen-, der Gürbetal- und der Schwarzenburg–Bern-Bahn der Fall war. Als die Spiez–Erlenbach-Bahn im Jahre 1941 ihre Selbständigkeit durch die Fusion mit der Erlenbach–Zweisimmen-Bahn aufgab, war sie sogar in der Lage, eine Dividende von 4 Prozent auszubezahlen.

b. Die Erlenbach–Zweisimmen-Bahn

Im Eisenbahnsubventionsgesetz des Kantons Bern vom Jahre 1897 war auch ein Beitrag für eine Eisenbahn durch das Simmental nach dem Waadtland über Saanen vorgesehen. Unter den Bahninteressenten herrschten Meinungsverschiedenheiten darüber, ob eine Schmalspur- oder eine Normalspurbahn oder sogar beide Bahnen zu erstellen seien. Die Anhänger einer Fortsetzung der Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen machten sich die entstandenen Zweifel am Zustandekommen einer schmalspurigen Bahn von Vevey über Bulle nach Thun zu Nutzen und ersuchten im Jahre 1897 um Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Bahnlinie Erlenbach–Zweisimmen. Am 15. Oktober 1897 wurde den Initianten zu Händen der am 16. August desselben Jahres gegründeten Aktiengesellschaft Erlenbach–Zweisimmen-Bahn die Konzession erteilt (EAS 14 495). Am Aktienkapital, das 3 962 500 Franken betrug, beteiligte sich der Kanton Bern mit 3 120 000 Franken. Der Restbetrag von 842 500 Franken wurde von Gemeinden und Privaten aufgebracht. Die Gesellschaft nahm zusätzlich ein Obligationenanleihen von 1 300 000 Franken auf. Die teilweise als Gebirgsbahn erstellte Bahn erforderte beträchtliche Sicherungsbauten. Erwähnenswert sind die im Zusammenhang mit dem Bahnbau vorgenommenen Korrektionsarbeiten an der Simme. Ferner mussten Schutzvorrichtungen gegen Steinschlag erstellt werden. Die zum Teil nicht vorgesehenen Aufwendungen für Schutzbauten bewirkten eine Erhöhung der Kosten, die im Jahre 1897 für die Bahnanlagen und festen Einrichtungen auf 4 719 000 Franken veranschlagt worden waren. Der Gesamtaufwand belief sich schliesslich auf 4 853 000 Franken. Die Unternehmung hat seit der am 1. November 1902 erfolgten Betriebsöffnung an der 23,950 km messenden Linie verschiedene Erweiterungsbauten und Verbesserungsarbeiten ausgeführt, unter anderem die Arbeiten, die an den Anlagen der Station Zweisimmen zur Einleitung der Montreux–Oberland-Bahn im Jahre 1905 vorgenommen wurden. Sodann erforderte die Einführung der Schmalspurbahn von Lenk nach Zweisimmen im Jahre 1913 weitere Änderungen der Normalspuranlagen der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn. Im Laufe der Zeit wurden auch die übrigen Stationen entsprechend den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln

modernisiert. Die Elektrifikation der Linie musste aber, weil die Gesellschaft die Mittel dafür nicht aufbringen konnte, so lange hinausgeschoben werden, bis der Kanton Bern zur Zeit der Kohlennot im Ersten Weltkrieg von sich aus die Initiative ergriff. Er sorgte denn auch vollständig für die Finanzierung, indem er die Kosten für die Stationseinrichtungen, die Fahrleitungsanlagen usw. übernahm, während die Kantonbank die Anschaffung der Lokomotiven ermöglichte. Obwohl die Elektrifikation bei dieser Gesellschaft billiger (2 909 000 Franken) als bei anderen Unternehmungen zu stehen kam, ergab sich daraus eine Überkapitalisierung, deren Ursachen allerdings zum Teil auf die Aufwendungen für den Bahnbau zurückgehen. Der Erlass des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes ermöglichten es der Gesellschaft, je zur Hälfte von Bund und Kanton ein Elektrifikationsanleihen gegen Einräumung einer gesetzlichen Hypothek zu erhalten. Die als Nebenbahn bezeichnete Linie bewältigt seit der Inbetriebnahme einen regen touristischen Verkehr, der während des Ersten Weltkrieges und der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre schwere Rückfälle erlitt. Von 1902 bis 1912 sowie von 1921 bis 1930 wurden steigende Einnahmen registriert. Die Ausgaben nahmen aber wegen der schwierigen und kostspieligen Bau- und Betriebsverhältnisse dieser Gebirgsbahn noch stärker zu. Der Güterverkehr war immer unbedeutend. Die Gesellschaft war nie in der Lage, die seit der Betriebseröffnung bestehenden finanziellen Schwierigkeiten endgültig zu meistern. Es ist ihr denn auch nicht gelungen, den Verpflichtungen aus dem Elektrifikationsdarlehen nachzukommen. Eine gewisse Entlastung brachte die Übernahme des Betriebes durch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Als die Gesellschaft im Jahre 1939 zum dritten Male ein Nachlassverfahren anstrebte, da sonst die Liquidation der Unternehmung unumgänglich geworden wäre, trat am 1. November desselben Jahres das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen in Kraft. Der Bund und die Kantonsbehörden machten aber die Fusion der Unternehmung mit der Spiez-Erlenbach-Bahn zur Vorbedingung für die definitive Sanierung. Die am 1. Januar 1942 aus der Fusion der beiden Bahngesellschaften hervorgegangene Simmentalbahn stand dann dank den von Bund und Kanton vorgenommenen Sanierungsmassnahmen auf sicherer finanzieller Grundlage.

c. Die Simmentalbahn

Die Betriebslänge der Simmentalbahn misst 35 km. Die grösste Neigung beträgt 25 Promille. Aus topographischen Gründen mussten 4 Tunnel von 372 m Gesamtlänge und 36 Brücken gebaut werden, deren Gesamtweite 684 m misst. Von den insgesamt 112 Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen sind 8 als Unterführung und 2 als Überführung gebaut. Bei den übrigen Kreuzungen handelt es sich um Niveauübergänge, wovon 13 mit automatischen Vollbarrieren, 3 mit automatischen Halbbarrieren und 9 mit Blinklichtanlagen gesichert sind.

Das Aktienkapital der Simmentalbahn beträgt 3 202 500 Franken.

Die Entwicklung des Personenverkehrs, der im ersten Jahr der Fusion der beiden Bahnen 750 533 Fahrgäste aufwies, war in den nachfolgenden Jahren wechselhaft. Der im Jahre 1944 registrierte Höchststand von 957 363 beförderten Personen ist seither nicht mehr erreicht worden. Der Tiefstand von 699 580 Fahrgästen liegt im Jahre 1950. Von da an schwankte die Zahl der beförderten Personen zwischen 737 110 (1951) und 921 114 (1968). Die im Jahre 1942 transportierte Gesamtgütermenge von 169 505 t ist im darauffolgenden Jahr auf 171 444 t gestiegen. Im Jahre 1944 setzte bereits der Rückgang ein. Die jährliche Gesamtgütermenge ist seither lediglich fünfmal über 100 000 t gestiegen. Im Jahre 1967 betrug sie nur noch 87 356 t. Der Betriebsertrag der Bahn ist von 1942 bis 1968 von 2 103 272 Franken auf 3 490 417 Franken und der Betriebsaufwand von 1 134 472 auf 4 510 555 Franken gestiegen. Seit 1958 weist die Betriebsrechnung jährlich Fehlbeträge aus. Dreimal überstieg der Betriebsfehlbetrag eine Million Franken. Eine gewisse Reduktion des jährlichen Defizits ergab sich durch die vom Bund zur Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten ausbezahlten Vergütungen. Diese Beträge schwankten zwischen 100 000 und 155 000 Franken. Die Simmentalbahn bezieht seit 1958 eine Defizitdeckung gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes. Bis zum Jahre 1967 betrug die von der öffentlichen Hand geleisteten Zuschüsse insgesamt 6 182 000 Franken. Der Bund entschädigt die Bahn ferner jährlich auch in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 5. Juni 1959 über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Eisenbahnen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss). Im Jahre 1968 betrug die Vergütung für den infolge der Tarifannäherung entstandenen Einnahmenausfall 575 572 Franken.

IV. Konzessionserneuerungsgesuch und Vernehmlassungen

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon hat am 19. März 1969 um Erneuerung der Konzessionen sowohl für ihre Linie als auch für diejenigen der Bern-Neuenburg-, der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg- und der Simmentalbahn ersucht. Die Gesuchstellerin hält mit Rücksicht auf das gegenwärtige Stadium des Übernahmeverfahrens dafür, dass die Erneuerung der bestehenden Konzessionen für eine beschränkte Dauer die zweckmässigste Lösung sei. Auf diesem Wege lässt sich nämlich der Eintritt eines konzessionslosen Zustandes vermeiden, ohne dass verschiedene neue Konzessionen (oder eine neue einheitliche Konzession) erteilt werden müssen.

Im Vernehmlassungsverfahren haben sich die Kantone Bern, Neuenburg, Wallis und Freiburg mit der Erneuerung der Konzessionen bis zum 17. Dezember 1978 einverstanden erklärt. Ebenfalls im zustimmenden Sinne äusserten sich die Gruppe für Generalstabsdienste des Militärdepartementes, die Generaldirektionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-,Telephon- und Telegraphenbetriebe.

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt bzw. erneuert werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Diese Bedingungen können als erfüllt erachtet werden.

V. Der Beschlussesentwurf

Wir schlagen vor, die Erneuerung sämtlicher in Frage stehender Konzessionen mit einem einzigen Beschluss vorzunehmen. Der Wortlaut der erneuerten Konzessionen bleibt unverändert bestehen. Die Bestimmungen, die dem Eisenbahngesetz widersprechen, sind ohnehin ungültig (Art. 91 Abs. 1); diejenigen über den Rückkauf bleiben gemäss Absatz 2 des zitierten Artikels bis zum Ablauf der Konzessionen in Kraft. Im vorliegenden Fall kommt ihnen aber keine rechts-erhebliche Bedeutung zu. Die Verstaatlichung der Bahnen der BLS-Gruppe wurde nämlich nicht gestützt auf die erwähnten Konzessionsbestimmungen oder das gemäss Artikel 75 des Eisenbahngesetzes dem Bunde zustehende Recht des Rückkaufs eingeleitet; es handelt sich vielmehr um eine freihändige Erwerbung.

Die Kantone Bern, Wallis, Neuenburg und Freiburg haben dem Beschlussesentwurf zugestimmt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage dieses einfachen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

VI. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erneuerung der Konzessionen für die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, die Bern-Neuenburg-Bahn, die Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Simmentalbahn Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. Juli 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erneuerung der Konzessionen der Berner
Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, der
Bern-Neuenburg-Bahn, der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn
und der Simmentalbahn, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in das Gesuch der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-
Lötschberg-Simplon, Bern, vom 19. März 1969,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. Juli 1969,

beschliesst:

Art. 1

Die Konzessionen der

- a. Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, erteilt am 21. Juni 1913 bis 23. Dezember 1971 (EAS 29 127),
- b. Bern-Neuenburg-Bahn, erteilt am 10. Oktober 1890 bis 9. Oktober 1970 (EAS II 155),
- c. Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn, erteilt am 17. April 1891 bis 17. April 1971 (EAS II 324),
- d. der Simmentalbahn, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, erteilt am 27. Juni 1890 und am 15. Oktober 1897 bis 27. Juni 1970 bzw. 15. Oktober 1977 (EAS II 65; II 495),
werden bis 17. Dezember 1978 erneuert.

Art. 2

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

0915

¹⁾ AS 1958 335

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erneuerung der Konzessionen der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, der Bern-Neuenburg-Bahn, der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn und der Simmentalbahn, Spiez-Erlenbach-Zw...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10347
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.08.1969
Date	
Data	
Seite	439-456
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 417

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.