

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bözingen nach Mett-Bözingen (Station der S. B. B.).

(Vom 3. Juni 1907.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 20. Februar 1907 unterbreitete ein vom Gemeinderate Bözingen bestelltes Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Gemeindepräsident Wyssbrod, Gemeindeschreiber Wyssbrod, Ingenieur Emil Schwab, Fabrikant in Biel, Hermann Renfer, Handelsmann in Bözingen und Notar Eduard Rufer in Biel, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Strassenbahn von Bözingen nach Mett, Station der S. B. B.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, die projektierte Bahn solle in erster Linie berufen sein, den sich von Jahr zu Jahr steigenden Güterverkehr zwischen der Ortschaft Bözingen und der Station Mett zu vermitteln. Die Beförderung von Personen sei in Aussicht genommen, sobald sich das Bedürfnis geltend machen werde.

Neben einer Anzahl kleinerer Gewerbe habe Bözingen zwei industrielle Unternehmen von bedeutendem Umfange: das Metall-

bearbeitungsgeschäft der Firma Blösch, Schwab & Cie. A.-G. und das Holzhandlungsgeschäft mit Imprägnieranstalt der Firma Renfer & Cie. A.-G. Diese Geschäfte einzig beschäftigen zusammen mindestens 300 Arbeiter, und es hänge das Gedeihen der Gemeinde Bözingen zum grossen Teil von der Prosperität dieser beiden Anstalten ab. Im wirtschaftlichen Kampfe müsse die Gemeinde Bözingen der Konkurrenzfähigkeit der beiden grossen Unternehmen und der übrigen Industrie ein Hauptaugenmerk schenken. Möglichst günstige Transportverhältnisse für das Rohmaterial und die verarbeiteten Stoffe bilden für die Entwicklungsfähigkeit der Gesamtindustrie von Bözingen einen ganz wesentlichen Faktor. Im Jahre 1905 seien vom Bahnhof Mett nach Bözingen 6000 Tonnen Güter abgeführt worden. Auf dem Bahnhof Mett wurden während der gleichen Zeit aus der Ortschaft Bözingen 12,000 Tonnen verladen. Der Transport der Güter sei bis jetzt durch Fuhrwerke vermittelt worden, was zur Folge hatte, dass die Strasse durch diesen Verkehr aussergewöhnlich stark hergenommen wurde und die Instandhaltung derselben grosse finanzielle Opfer erforderte. Der zeitraubende Gütertransport durch Fuhrwerke verteuere den Betrieb der industriellen Werke ganz namhaft und schwäche dadurch die Konkurrenzfähigkeit derselben in erheblichem Masse. Das projektierte Verkehrsmittel entspreche also einem Bedürfnis und werde es mit sich bringen, dass die Industrie in der Gemeinde Bözingen aufblühe und neue industrielle Etablissements auf dem unüberbauten Terrain zwischen Bözingen und Mett erstellt werden.

Die Konzessionsvorlage sieht zwei Varianten vor, wovon die günstigere seiner Zeit zur Ausführung kommen soll. Die Variante A ergibt eine fast direkte Linienführung von der Station Mett nach Bözingen. Die Variante B macht einen Umweg nach dem östlichen Teil des Dorfes Mett.

Wir lassen, einem Wunsche der Eisenbahnkommission des Ständerates folgend, die Hauptangaben des technischen Berichtes in summarischer Weise folgen, und glauben, davon Umgang nehmen zu dürfen, eine detaillierte Beschreibung der beiden Varianten wiederzugeben.

Dieses Verfahren werden wir auch in Zukunft beobachten, da eine genaue Wiedergabe der technischen Berichte insofern nur geringen Wert hat, weil das Tracé erst bei Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes und nach Vornahme der erforderlichen Ausmessungen auf dem Terrain im Detail festgestellt werden kann.

Bei einer summarischen Zusammenstellung der Hauptdaten werden die charakteristischen Merkmale einer Eisenbahn sofort ersichtlich, sowie deren Vorteile, beziehungsweise Nachteile gegenüber andern Bahnen.

Für die Bözingen-Mett Bahn kommen folgende Angaben in Betracht:

Länge der Bahn: 1339 m. bei Variante A;

" " " 1514 " " " B;

Spurweite: 1,00 m.

Maximalsteigung: 30,3 ‰ m.

Höhenquoten: Mett 445,69 m.; Fabrik Blösch, Schwab & Cie. in Bözingen 448,95 m., Imprägnieranstalt Renfer in Bözingen 446,63 m.

Minimalradius: 25 m.

Zwischenstationen: Keine.

Transporte: Güterverkehr. Normalbahnwagen auf Roll-schemeln.

Betriebssystem: Elektrizität.

Kostenvoranschlag: Total Fr. 115,000 bei Variante A;

	"	"	"	"	"	"	"
	"	"	"	"	"	"	"
per km.	zirka						
	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"

Da später auch ein Personentransport vorgesehen ist, scheint das Tracé nach Variante B günstiger, da es sich dem Dorfe Mett mehr nähert. Die Kurven und Strassenkreuzungsverhältnisse in Bözingen sind ungünstig, lassen sich jedoch nicht leicht verbessern. Unter diesen Umständen (Kurven unter 40 m. Radius) wird der Gütermotorwagen nicht mehr als zwei Anhängewagen führen können (Art. 3, Ziffer 1, der Nebenbahnverordnung vom 10. März 1906). Die Konzessionäre haben sich rechtzeitig mit den Bundesbahnen bezüglich des Anschlusses in Mett zu verständigen.

Die Verzinsung des Anlagekapitals beträgt nach der Rentabilitätsrechnung 4,1 ‰ für die Variante A und 3,6 ‰ für die Variante B.

Der Regierungsrat des Kantons Bern befürwortet, in seiner Vernehmlassung vom 19. März 1907, die Erteilung der Konzession. Er übermittelt gleichzeitig das mit den Konzessionsbewerbern vereinbarte Pflichtenheft, welches die Strassenbenützungsfrage abschliesslich regelt.

In der reglementarischen Konferenz, welche am 2. Mai 1907 in Bern stattfand, wurde der von unserm Eisenbahndepartement ausgearbeitete Konzessionsentwurf, wie er hier vorliegt, einstimmig angenommen.

Indem wir Ihnen die Erteilung der Konzession gemäss nachstehendem Beschlussentwurf empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Juni 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bözingen nach Mett-Bözingen (Station der S. B. B.).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Schmalspurbahn Bözingen-Mett, vom 20. Februar 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 3. Juni 1907,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn Gemeindepräsident Wyssbrod in Bözingen und Herrn Notar Eduard Rufer in Biel, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Bözingen nach Mett-Bözingen (Station der S. B. B.) 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.

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 Bözingen.

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 12 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 1 Jahr, 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 einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des vom Regierungsrate des Kantons Bern erlassenen Pflichtenheftes vom 19. März 1907, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 ist vorläufig nur zum Transport von Gütern verpflichtet; über die spätere Einführung eines Personen- und Gepäckverkehrs entscheidet der Bundesrat.

Art. 13. 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. 14. Im Falle der Einführung des Personen- und Gepäckverkehrs gelten die in den Artikeln 15—18, 20, 22 und 24 enthaltenen Bestimmungen.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 16. 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 Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 17. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

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

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen 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. 19. 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 8 Rappen und deren niedrigste nicht über 4 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug 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 Kilogramm 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. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 23. 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.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 29. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 welchen 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. 30. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Bözingen nach Mett-Bözingen (Station der S. B. B.).
(Vom 3. Juni 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1907
Date	
Data	
Seite	302-312
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 455

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.