

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn von Bern nach Worb.

(Vom 17. November 1896.)

Tit.

Unterm 21. Oktober 1895 reichte der Verwaltungsrat der Berner Tramway-Gesellschaft in Bern ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn von Bern über Muri nach Worb.

Im allgemeinen Berichte, der mit einem kurzen geschichtlichen Rückblick auf die erfolglosen Eisenbahnbestrebungen der Gemeinde Worb in den letzten Jahren beginnt, wird als Hauptzweck des Projektes die Verbindung des gewerbereichen Dorfes Worb mit der Stadt Bern bezeichnet. Sodann wünsche Worb in möglichst direkter Weise mit der Station Gümligen verbunden zu sein, um auch eine bequeme Verbindung mit Thun und dem Berner Oberland zu erhalten, und schließlich sei die Verbindung von Muri mit Bern und Gümligen gegeben, da eine vom Helvetiaplatz in Bern nach der Station Gümligen gezogene gerade Linie auf einer Entfernung von 300 Metern am Dorfe Muri vorbeiführe.

Der Betrieb solle hauptsächlich auf den Personenverkehr und Lokalgüterverkehr eingerichtet sein, hingegen werde für die Zukunft auch ein durchgehender Güterverkehr mit Anschluß an die Centralbahnstation Gümligen angestrebt.

Die Bahn nimmt ihren Anfang auf dem Helvetiaplatz in Bern und zieht sich von hier durch die Thun- und Muristraße nach dem Dorfe Muri, wo eine Haltestelle mit Ausweichgeleise vorgesehen ist. Hierauf wendet sich die Linie mit einer Kurve von 50 m. Radius nach Osten und gewinnt durch Zurücksetzung der Mauer des Schloßgutes, Erweiterung und Korrektion des dortigen Feldweges mittelst

einer Steigung von 35 ‰ den sogenannten Scheueracker, wo sich das Tracé so viel als möglich dem Nordrande des dortigen Feldweges anschmiegt. Bei der Einmündung des letztern in die Straße Bern-Worb geht die Linie auf diese über und gewinnt die in nächster Nähe des Niveau-Überganges vorgesehene Haltestelle Gümligen-Station, wo auch eventuell ein Übergang des Güterverkehrs bewerkstelligt werden soll.

Von der Station Gümligen verläuft das Tracé eine Strecke weit südöstlich und parallel der Centralbahnlinie, gewinnt mittelst einer Doppelkurve und eines Dammes die erforderliche seitliche Abweichung und Höhe, um die Centralbahnlinie mittelst einer Brücke unter einem Winkel von 60° zu überschreiten. Von hier zieht sich das Tracé über den Stelzenacker und gewinnt mittelst einer Kurve von 100 m. Radius die Bern-Worbstraße wieder, wo in nächster Nähe des Dorfes die Haltestelle Gümligen-Dorf vorgesehen ist.

Von hier bis zu Haltestelle Rüfenacht wird die Staatsstraße benutzt. Östlich Rüfenacht, bei der Abzweigung des Weges nach der Wieslenalp, verläßt die Bahn die Straße wieder, um südlich derselben, am Nordabhang des Wieslenhügels, mit 35 ‰ Gefäll gegen das Dorf Worb zu führen, wo die Endstation in der Nähe des Gasthofes zum Sternen vorgesehen ist.

Der Charakter der Bahnanlage soll der einer schmalspurigen Straßenbahn mit Lokomotivbetrieb für gemischten Verkehr sein. Die Spurweite beträgt 1 Meter, der Minimalkurvenradius 50 Meter. Letzterer wird aber nur bei den Weichen der Ein- und Ausfahrt der Stationen und der Überführung über Straßen angewandt; auf freier Strecke hingegen ist keine Kurve unter 100 Meter Radius vorgesehen.

Von der auf 10 Kilometer angesetzten Baulänge sind 6,4 km. auf der Staatsstraße Bern-Muri, bezw. Bern-Worb, und 3,6 km. auf eigenem Bahnkörper projektiert.

Der technische Bericht sieht in Bern (Helvetiaplatz), Muri, Gümligen-Station und Worb je eine Station und in Gümligen-Dorf und Rüfenacht je eine Haltestelle vor.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 400,000
2. Rollmaterial	„ 157,000
3. Mobiliar und Gerätschaften	„ 15,000
4. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„ 28,000

Total Fr. 600,000

oder Fr. 60,000 pro Kilometer der Baulänge.

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt.

Die Regierung von Bern teilte mit Schreiben vom 6. Juni 1896 mit, sie erhebe gegen Erteilung der nachgesuchten Konzession keine Einwendungen und habe der Konzessionspetentin die Benützung der Staatsstraße unter den schon früher in der Übereinkunft und dem Pflichtenheft vom 13. Dezember 1888, sowie den bezüglichen Nachträgen vom 12. September 1893 und Dezember 1895 festgestellten und folgenden besondern Bedingungen gestattet:

1. Die Tramwayanlage zwischen Thunplatz und Helvetiaplatz wird nur provisorisch für den Dampfbetrieb gestattet.
2. Auf letzterer Strecke dürfen keine Güter transportiert werden.
3. Auf dem Helvetiaplatz dürfen keinerlei Stationsanlagen und auch keine Drehscheibe erstellt werden.
4. Bei der Schienenanlage auf der Strecke Thunplatz-Helvetiaplatz ist eine spätere Umwandlung in elektrischen Betrieb vorzusehen, derart, daß die Änderung mit möglichst geringen Störungen und Kosten geschehen kann.
5. Die Gesellschaft der Dampfstraßenbahn hat eventuell den Oberbau der Strecke Thunplatz-Helvetiaplatz zum wirklichen Kostenpreis an die Gesellschaft für elektrischen Betrieb abzugeben.

Für die Benützung des Gemeindeweges Muri-Seidenweg-Gümliigen auf eine Strecke von cirka 200 m. erteilte die Dorfgemeinde Muri-Kräyigen ebenfalls ihre Zustimmung.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 27. Oktober statt; zu denselben war auch das „Initiativkomitee des elektrischen Trams“, zu dessen Gunsten der Regierungsrat die verschiedenen Vorbehalte in seinen Beschluß vom 5. Juni 1896 aufgenommen hatte, eingeladen worden. Es wurde vollständige Einigung, namentlich auch hinsichtlich der einstweiligen Lösung der Konkurrenzfrage, und zwar im Sinne der von der Regierung von Bern festgestellten Bedingungen erzielt und dem nachstehenden Konzessionsentwurf allseitig zugestimmt. Derselbe enthält die für solche Unternehmungen üblichen Bedingungen und gibt nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß:

In Art. 2 ist die Dauer der Konzession nach dem Wunsch der Berner Tramway-Gesellschaft auf den 12. Februar 1969, d. h. den Ablauf ihrer ersten Konzession, fixiert.

In Art. 26 sind übungsgemäß die Beschlüsse der kantonalen und lokalen Behörden betreffend die Benützung der Straßen vorbehalten.

Indem wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlusses empfehlen, benutzen wir den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. November 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Straßenbahn von Bern nach Worb.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Berner Tramway-Gesellschaft, vom 21. Oktober 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. November 1896,

beschließt:

Der Berner Tramway-Gesellschaft in Bern wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn von Bern über Muri und Gümligen nach Worb unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer der ersten Konzession der Berner Tramway-Gesellschaft, d. h. bis zum 12. Februar 1969, erteilt.

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

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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den abgeänderten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von ihm genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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 Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens sechsmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit nur einer Klasse aufstellen.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 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 der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus

die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Straßenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Auffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. In Bezug auf Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die Bestimmungen der Übereinkunft und des Pflichtenheftes über Benutzung des öffentlichen Straßenbodens, sowie Bau und Betrieb von Tramways (Straßenbahnen) in der Gemeinde Bern, vom 13. Dezember 1888, mit Nachträgen vom 12. September 1893 und Dezember 1895, des Beschlusses des Regierungsrates von Bern d. d. 5. Juni 1896, sowie des Beschlusses der Dorfgemeinde Muri und Kräyigen vom 9. November 1895, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. 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 gethan 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn von Bern nach Worb. (Vom 17. November 1896.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.11.1896
Date	
Data	
Seite	589-599
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 613

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.