

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession
einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg.

(Vom 5. Dezember 1898.)

Tit.

Namens der interessierten Gemeinden und des bestellten Initiativkomitees reichten die Herren Heller-Bürgi und J. Burkhardt unterm 21. Mai 1898 das Gesuch ein, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg erteilt werden.

Dem allgemeinen Berichte, der dem Gesuche beigegeben ist, entnehmen wir, daß sich die Bewohner des oberen Teiles der Gemeinde Köniz, der Gemeinde Oberbalm und des Amtes Schwarzenburg schon seit vielen Jahren mit dem Gedanken tragen, eine Bahnverbindung anzustreben. Das Projekt einer Schmalspurbahn von Bern über Köniz und Scherli nach Schwarzenburg habe daher sofort auf der ganzen Linie lebhaft Anklang gefunden, und es haben sich die Gemeinden Bern, Köniz, Oberbalm und Wählern ohne weiteres bereit erklärt, für die Kosten der Projektaufnahme auf ihren Gebieten aufzukommen.

Der obere Teil der Gemeinde Köniz mit circa 4000 Einwohnern, die mit Bern in täglichem Verkehr stehen, sowie die Gemeinde Oberbalm mit circa 1300 Einwohnern, die aller Ver-

kehrsmittel entbehren, bezeugen an der projektierten Bahn ebenso großes Interesse, wie die großen Gemeinden Wahlern, Guggisberg, Rüschegg und Albligen des Amtes Schwarzenburg mit circa 11—12,000 Einwohnern. Der Amtssitz Schwarzenburg sei eine verkehrsreiche Ortschaft. Auf den schönen Höhenzügen der Voralpen im Guggisberg existieren vorzüglich gelegene Kurorte, die besonders von der Bevölkerung Berns mit großer Vorliebe aufgesucht werden.

Laut dem technischen Bericht soll die Bahn, vorausgesetzt, daß die Berner Tramwaygesellschaft eine Linie von der Belpstraße durch die Effingerstraße nach Holligen erstelle, daselbst anschließen und sodann auf eigenem Bahnkörper, rechts der neuen Könizstraße, bis zu km. 1,2 geführt werden, wo sie die Straße kreuze und die Haltestelle Waldegg bilde. Von hier seien die beiden Varianten I und III vorgesehen, nämlich I über das Liebefeld und III gegen Hubacker nach Köniz, mit einer Maximalsteigung von 25 ‰. Eine andere Variante, mit II bezeichnet, gehe von der Tramway-Haltestelle im Weißenbühl aus und steige mit 50 ‰ auf die Höhe der Gürbenthalbahn, kreuze diese à niveau und erreiche mit einer Steigung von 50 und nachher 30 ‰ die Höhe des Steinhölzli, um von hier nach Köniz abzufallen. Diese drei Varianten seien für den Anschluß des Personenverkehrs an die Berner Tramways berechnet.

Der Güterverkehr würde bei Varianten I und III von der Haltestelle Waldegg aus eventuell normalspurig nach der Gürbenthalbahn beim Fischermätteli in den Güterbahnhof Bern geleitet; bei der Variante II würde er seinen Anschluß im Weißenbühlbahnhof der Gürbenthalbahn erhalten.

Von der Station Köniz aus ziehe sich die Linie links dem Abhang entlang mit einer Steigung von 30 ‰ bis zur Haltestelle im Moos. Bei Kilometer 5,5 erreiche sie die Höhe von 654 Metern und von da mit einem Gefäll von circa 5 ‰ die Station Gasel (Kilometer 5,8).

Unterhalb dieser Station gelange die Bahn in eine Ebene, verfolge dieselbe bis Niederscherli und überschreite dort den Scherlibach auf der bestehenden, gewölbten, steinernen Straßenbrücke. Von hier bis zur Haltestelle Mittelhäusern auf Cote 677 steige die Linie bis auf 10 ‰ und erreiche dann mit einem Gefäll von 25 ‰ die Schwarzwasserbrücke. Diese müsse, um von der Bahn benützt werden zu können, verstärkt werden. Von der Haltestelle, die hier vorgesehen sei, winde sich die Bahn mit 30 ‰

Steigung links dem Abhang entlang über den sogenannten Farnerengraben zur Station Lanzenhäusern, erreiche bei Kilometer 15,⁹ die Haltstelle Steinhaus und bei Kilometer 18, in einer Höhe von 795 Metern über Meer, die Endstation Schwarzenburg.

Die Spurweite soll 1 Meter, der Minimalradius 100 Meter betragen. Die Frage, ob Dampf oder Elektrizität als Betriebskraft verwendet werden solle, sei noch nicht entschieden.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Verwaltung, Kapitalbeschaffung und Verzinsung	Fr.	100,000
2. Projektverfassung, Bauleitung	„	80,000
3. Expropriationen	„	220,000
4. Unterbau und Kunstbauten	„	400,000
5. Oberbau und Brunnenanlagen	„	430,000
6. Hochbauten	„	130,000
7. Telephon, Signale, Abschlüsse, 2 Waagen, 2 Krähnen	„	30,000
8. Rollmaterial	„	250,000
9. Mobiliar und Gerätschaften	„	20,000
10. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	90,000
Total		<u>Fr. 1,750,000</u>

Der Regierungsrat des Kantons Bern äußerte sich mit Schreiben vom 19. Oktober 1898 dahin, daß sämtliche interessierten Gemeinden einstimmig das Gesuch empfehlen, da die Bahn Bern-Schwarzenburg ein längst gefühltes Bedürfnis sei. Der Regierungsrat empfahl die Erteilung der Konzession ebenfalls, machte jedoch zwei Vorbehalte, die aber das Tracé, beziehungsweise technische Vorkehren für die Mitbenutzung der beiden Straßenbrücken betreffen, also in der Konzession nicht berücksichtigt zu werden brauchen, sondern bei Anlaß der Plangenehmigung erledigt werden müssen.

Anlaßlich der konferenziellen Verhandlungen, welche am 30. November abhin stattfanden, einigte man sich auf den nachstehenden Beschlußentwurf, der hinsichtlich der Taxansätze, wie der übrigen Bestimmungen den in neuester Zeit für Nebenbahnen üblichen Konzessionen entspricht und daher keines besonderen Kommentares mehr bedarf.

Indem wir Ihnen denselben zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Dezember 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg vom 21. Mai 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Dezember 1898,

beschließt:

Den Herren Heller-Bürgi in Bern und J. Burkhardt in Köniz, handelnd im Namen eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg 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 von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, 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 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 $\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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 einleisig erstellt. Jedoch kann nötigenfalls die Haltestelle Waldegg durch ein normalspuriges Geleise mit der Gürbenthalbahn verbunden werden.

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 nötigenfalls entlassen werden.

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

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst nach Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen 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 5 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden.

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über $1\frac{1}{2}$ 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 deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren 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, 17 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, für lebende Tiere 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 Eisenbahn 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 Äuffnung 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. 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 30 Jahre nach der Betriebsöffnung und von da an je auf 1. Mai eines Jahres 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 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 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 1935 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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. 28. 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 Schmalspurbahn von Bern nach Schwarzenburg. (Vom 5. Dezember 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1898
Date	
Data	
Seite	407-417
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 567

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.