

Schweizerisches Bundesblatt.

32. Jahrgang. III.

Nr. 28.

26. Juni 1880.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Beschwerde des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn vom 21. März 1879 gegen die Beschlüsse des Bundesrathes vom 5. Januar und 11. September 1877, betreffend die Einrichtung der Station Roggwyl-Wynau für den vollständigen Güterdienst.

(Vom 18. Juni 1880.)

Tit.

Ueber die durch Beschluß des Nationalrathes vom 24. März 1879 uns zur Berichterstattung überwiesene Beschwerde des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn vom 21. März 1879 gegen die Beschlüsse des Bundesrathes vom 5. Januar und 11. September 1877, betreffend die Einrichtung der Station Roggwyl-Wynau für den vollständigen Güterdienst, beehren wir uns, nachstehend unsere Vernehmlassung abzugeben.

Die Bemühungen der Gemeinden Roggwyl-Wynau, für ihre Eisenbahnstation den vollständigen Güterdienst zu erhalten, datiren bis ins Jahr 1866 zurück. Am 29. Oktober 1872 eröffnete das Direktorium der Centralbahn dem Gemeinderath von Roggwyl, daß es unter Vorbehalt der Genehmigung des Verwaltungsrathes im Interesse der Erleichterung des Verkehrs der betreffenden Gemeinden geneigt sei, zur Erstellung einer vollständigen Güterstation mitzuwirken, wenn auch die Gemeinden erheblich dazu beitragen. Die

Umänderung und Erweiterung der Personenhaltstelle zu einer vollständigen Güterstation erfordere eine Ausgabe von Fr. 45,000, sowie die Anstellung eines weitem Stationsbeamten. Da die Petenten sich aber nicht für verpflichtet hielten, materielle Opfer zu bringen, so führten die Verhandlungen, die bislang durch Vermittlung des Regierungsrathes des Kantons Bern gepflogen wurden, zu keinem Ziele. Bald nachher trat das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872, in Kraft. Dadurch fiel die Angelegenheit in die Kompetenz des Bundes, und es ermangelten dann auch die theilgenommenen Gemeinden nicht, unter Berufung auf Art. 14 dieses Gesetzes die Intervention des Bundesrathes nachzusuchen.

Unser Eisenbahndepartement ließ die Sache allseitig prüfen, und es gelangten die als Sachverständige bezeichneten Inspektoren der administrativen und der technischen Abtheilung zu folgenden Schlüssen:

1. Daß die Behörden und Bewohner von Roggwyl-Wynau seit Jahren sich bemühen, den Güterdienst auf dortiger Station zu erlangen, zeigt, daß von einem allseitig gefühlten Bedürfniß mit Recht gesprochen wird, daß das Direktorium der Centralbahn im Jahre 1872 seine Geneigtheit aussprach, zur Erstellung einer vollständigen Güterstation mitzuwirken, beweist, daß auch in den Kreisen der Verwaltung schon vor Langem die Statthaftigkeit der Forderung zugestanden worden ist.

2. Seit 1872 hat die Verwaltung der Centralbahn den Güterdienst auf fünf Stationen eingeführt, die einen Jahresverkehr von circa 20,000 Zentnern haben, während die Bewohner von Roggwyl und Wynau einen solchen von 70,782 Zentner glauben nachweisen zu können und dabei versichert haben, daß in diese Schätzung nur solche Faktoren seien aufgenommen worden, welche die Petenten jederzeit und vor jeder Behörde als richtige vertreten dürfen. Es ist also kein unbilliges Verlangen, nicht länger mehr jede Spedition mit der Eilguttaxe bezahlen zu müssen.

3. Die Station Roggwyl, ihrerseits so ziemlich in der Mitte der sie benutzenden Gegend gelegen, ist entfernt von der Station Langenthal 4,71 Kilom., von Murgenthal 2,25 Kilom. Diese Distanzen sind groß genug, um hemmend auf den Güterverkehr einzuwirken.

4. Die Errichtung einer Güterstation führt an sich nicht dahin, daß mehr Personenzüge als bisher Roggwyl bedienen müssen und dadurch die Fahrzeit einzelner verlängert wird.

5. Insofern durch entsprechende Gefällsausgleichung für die Station auf eine Länge von 270 Metern die Steigung von 5 auf 3 ‰ reduziert wird, ist die Erstellung der Güterstation technisch ausführbar.

6. Die Baukosten nach hienach angefertigtem Plan und Voranschlag betragen circa Fr. 37,000; ohne erhebliche Steigerung dieser Summe können die Gefällsverhältnisse noch mehr verbessert werden.

Gestützt auf dieses Gutachten und nachdem auch die Verhandlungen des Eisenbahndepartements mit dem Direktorium der Centralbahn fruchtlos geblieben waren, haben wir am 5. Januar 1877 beschlossen: „Es sei das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn gehalten, auf der Station Roggwyl-Wynau den vollständigen Güterdienst einzuführen und das Eisenbahn- und Handelsdepartement beauftragt, den Vollzug dieses Beschlusses zu überwachen.“

Durch Zuschrift vom 22. Mai 1877 machte uns das Direktorium der Centralbahn die Mittheilung, daß es nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse beschlossen habe, die bestehende Station Roggwyl-Wynau sofort für den Stückgutverkehr auch in gewöhnlicher Fracht zu eröffnen, im Uebrigen aber uns zu ersuchen, der Angelegenheit einstweilen keine weitere Folge zu geben. Zur Begründung wurde im Wesentlichen angeführt, daß vom Gesamtgüterverkehr der Station Roggwyl der Stückgutverkehr den größeren Theil ausmache, und für das Hauptbedürfnis der im Umkreise der Station liegenden Ortschaften somit hinreichend gesorgt sei, wenn die Station dem Stückgutverkehr in gewöhnlicher Fracht zugänglich gemacht werde. Die Kosten einer kompletten Güterstation dagegen würden nicht bloß Fr. 37,000, sondern Fr. 42,500 betragen; bei der gegenwärtigen Zeitlage aber sei die Centralbahn genöthigt und verpflichtet, so beträchtliche Auslagen wo immer möglich zu vermeiden. Auch mit der Eröffnung der Station nur für den Stückgutverkehr in gewöhnlicher Fracht übernehme die Centralbahn eine nicht geringe Dienstbeschwerung, indem auf der eine Steigung von 5 ‰ enthaltenden Bahnlinie, welche Steigung sofort in eine solche von 10 ‰ übergehe, lange, schwere Güterzüge anhalten müssen, und das Laden der Güter, sowohl aus den auf verschiedenen Stellen eines Zuges eingereihten Wagen, als in solche vielfach nur durch angemessene und schwierige Verstellung des Zuges an den sehr kurzen eigentlichen Stationsplatz oder entfernt von demselben stattfinden könne.

Nach Anhörung der Gemeinden über diese Proposition des Direktoriums der Centralbahn, die von ihnen zurückgewiesen wurde,

haben wir am 11. September 1877 beschlossen: „Es sei der Bundesrathsbeschluß vom 5. Januar 1877 bestätigt und das Direktorium der Centralbahn überdies eingeladen, die Station Roggwyl-Wynau ohne Verzug auch mit den Stationen der übrigen schweizerischen Bahnen in direkten Güterverkehr zu setzen.“

Nochmals, und zwar durch Zuschrift vom 27. November 1878, gelangte das Direktorium mit Vorstellungen und Vorschlägen an das Eisenbahndepartement, die eine Verschiebung des Baues der Güterstation bezweckten. Dabei wurde allerdings das Anerbieten gemacht, ein besonderes Lokal für die Unterbringung der Stükgüter zu erstellen und die erforderlichen Pläne vorzulegen, sobald eine solche Stationseinrichtung grundsätzlich gebilligt werde. Aber auch diese Offerte wurde von den Gemeinden abgelehnt, so daß das Eisenbahndepartement sich genöthigt sah, dem Direktorium am 4. Februar 1879 die Erklärung abzugeben, es müsse die Verhandlungen, mit deren Details wir die hohe Bundesversammlung nicht behelligen zu sollen glauben, als geschlossen betrachten und könne sich nicht dazu herbeilassen, dem Bundesrath ein Zurükkommen auf seine Beschlüsse vom 5. Januar und 11. September 1877 zu empfehlen. Es bestehe vielmehr auf dem endlichen Vollzug derselben. Die Antwort des Direktoriums der Centralbahn war die Rekursbeschwerde an die hohe Bundesversammlung, auf deren Behandlung wir nunmehr eintreten.

Mit Bezug auf die kommerziellen Verhältnisse halten wir es für überflüssig, beim Stükgutverkehr länger zu verweilen; wir konstatiren einfach, daß das Direktorium auch in der Rekurschrift zugibt, es seien die Einrichtungen für denselben mangelhaft, und seine Bereitwilligkeit zu deren angemessenen Verbesserung ausspricht. Wir werden auch nicht weiter davon reden, welchen Rang bezüglich des Güterverkehrs die Station Roggwyl bislang eingenommen habe, denn wo keine Vorrichtungen zum sichern Lagern vorhanden sind, wo das Auf- und Abladen von den Fuhrwerken zu ebener Erde stattzufinden hat, schwere Colli also mit unverhältnißmäßig großem Aufwand von Zeit und Arbeitskraft manipulirt werden müssen, kann selbstverständlich auch von einer Attraktion des Verkehrs nicht die Rede sein, und es ist unzulässig, in solchen Fällen mit der Geringfügigkeit desselben zu exemplifiziren. Den Wagenladungsverkehr betreffend, stellen wir den diesbezüglichen Angaben der Centralbahn, nach welchen die Zahl der Wagenladungen $35\frac{2}{5}$ per Jahr beträgt, folgende thatsächliche Verhältnisse entgegen: Roggwyl und Wynau mit einer Gesamtbevölkerung von circa 3000 Seelen treiben vorherrschend Land- und Forstwirtschaft nebst Viehzucht, deren Hilfsmittel und Produkte zum Theil wenigstens per Bahn umgesetzt werden.

An Industrie- und gewerblichen Etablissements bestehen: eine große mechanische Weberei mit 300 Arbeitern, eine kleinere Weberei, eine Färberei, zwei Gerbereien, zwei Käseereien und zwei resp. drei Ziegelbrennereien. Daß alle diese Elemente zusammen die Eisenbahn mit bloß $35\frac{3}{5}$ Wagenladungen per Jahr zu alimentiren vermögen, ist wohl von vornherein unwahrscheinlich, und Erhebungen, die das Eisenbahndepartement auf zuverlässigem Wege veranstaltete, haben dann auch ergeben, daß die Zahl der Wagenladungen, die einer vollständigen Güterstation Roggwyl-Wynau zufließen würde, 100 übersteige, wobei ausdrücklich zu bemerken ist, daß in dieser Zahl 26 Wagenladungen der Anstalt St. Urban und 35 einer Ziegelbrennerei bei St. Urban nicht inbegriffen sind, weil nicht mit Bestimmtheit vorausgesagt werden kann, ob die Betreffenden die Station Roggwyl wirklich benutzen, oder aber es eben so vortheilhaft finden werden, wie früher mit Langenthal zu verkehren.

So drängt sich denn bei unbefangener Betrachtung der Verhältnisse das Gefühl auf, daß die Errichtung einer vollständigen Güterstation für die Gemeinden Roggwyl und Wynau ein Bedürfnis, ja eine Nothwendigkeit sei, um so mehr, da es den Verkehrtreibenden aus naheliegenden Gründen von großem Werthe sein muß, Stük- und Wagenladungsgüter auf der gleichen Station versenden und in Empfang nehmen zu können.

In technischer Beziehung ist anzubringen:

Der Entwurf einer neuen Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom Jahre 1874 fixirte das Maximalgefälle in den Stationen auf 3 ‰. Der modifizierte Entwurf vom Jahr 1878 redutzirt dieses Maximum auf $2\frac{1}{2}$ ‰, mit dem Zusaze, daß jedoch da, wo erhebliche Terrainschwierigkeiten vorkommen, die Endweichen in größere Steigungen gelegt werden können, und enthält im Fernern die Bestimmung, daß die Stationen der neuen Linien eine Länge von mindestens 300 Meter erhalten sollen. In den allgemeinen Vorschriften für den Bau der Gotthardbahn sind bei Stationen ebenfalls Maximalgefälle von $2\frac{1}{2}$ ‰ gestattet. Beim Bau dieser Bahn wird das Maximalgefälle von $2\frac{1}{2}$ ‰ in ausgedehntem Maße angewendet, obschon die Stationen der Berglinie zwischen Gefällen von 25 ‰ und darüber eingeschaltet sind, auf welchen allfällig entlaufende Fahrzeuge nicht leicht zurück gehalten werden können. In den technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (1876) sind ebenfalls Maximalgefälle bis $2\frac{1}{2}$ ‰ auf Stationen als zulässig erklärt und die Minimallänge der Stationshorizontalen für Gebirgsbahnen auf 180 Meter normirt. Das im Jahre 1876 vom technischen Inspektorat des Eisenbahndepartementes ausgearbeitete Projekt mit einer

Geleiseanlage, wie sich dieselbe unter obwaltenden Verhältnissen und nach den gebräuchlichen Normen ziemlich von selbst ergab, ferner mit dem nothwendigen Neubau eines Güterschuppens und endlich unter Herstellung eines Visirs von 3 ‰ Gefälle auf die Stationslänge von 270 Metern führte zu einem Kostenvoranschlag von Fr. 37,000. An diesem Kostenvoranschlag hält das technische Inspektorat heute noch fest; die Mehrkosten der Gefällsermäßigung auf $2\frac{1}{2}$ ‰ werden in Uebereinstimmung mit der Centralbahn auf Fr. 3000, die Totalauslagen also auf Fr. 40,000 — gegenüber dem Devis der Centralbahn von Fr. 45,000 gewerthet. Wollte man die Stationslänge entsprechend den im Entwurf der technischen Einheit vom Jahre 1878 niedergelegten Grundsätzen auf 300 Meter mit $2\frac{1}{2}$ ‰ Gefälle ausdehnen, so würden sich die Kosten im Maximum um Fr. 5000 erhöhen und somit bis auf Fr. 45,000 ansteigen. Eine zwingende Nothwendigkeit hiefür ist aber, wie aus den folgenden Erörterungen hervorgehen wird, nicht vorhanden. Es möchte scheinen, daß die unserm Eisenbahndepartement hinlänglich bekannten Uebelstände auf der Station Liestal bei einem Gefälle von 2 ‰ auf 217 Meter Länge, welche die Centralbahn in ihrer Rekurschrift namhaft macht, von entscheidendem Gewichte seien, und gestützt darauf jedes Stationsgefälle auf einer Hauptlinie geradezu untersagt werden sollte. Dem ist aber, wie schon aus den vorangegangenen Ausführungen erhellt, durchaus nicht so. In Liestal sind die Verhältnisse ganz andere als in Roggwyl. Liestal ist eine stark frequentirte Station und zudem in der Geleiselage so beschaffen, daß die Ausweichungen an beiden Enden liegen, in unmittelbarer Nähe der Gefällsbrüche von 2 auf 10 ‰. So fällt auch die Einfahrtsweiche zum Güterbahnhof schon so nahe an den Gefällsbruch, daß einzelne Wagen, namentlich solche, welche durch Handmanöver vom Bergfahrtgeleise aus in das Gütergeleise geschafft werden müssen, immer auf dem Punkte sind, in das starke Gefälle zu gerathen. Es muß wegen dieser Weichendisposition bei allen Lokomotiv-Manövern zum Abdecken der Weichen fast der ganze Zug auf die Steigung plazirt werden. Dieses wird sich in Roggwyl anders gestalten. Dort wird bei selbstverständlich kleinerm Verkehre der ganze Rangirdienst gegenüber demjenigen von Liestal außerordentlich einfach. Zudem ist es in Roggwyl beinahe von selbst gegeben, daß die 3 Weichen in den Hauptgeleisen nahe beisammen und ungefähr in die Mitte der Stationslänge zu liegen kommen. Damit fällt auch für den ungünstigen Fall, wo lange Züge einzelne ihrer Schlußwagen auf ein anderes Geleise zu manövriren haben, die Nothwendigkeit dahin, mit dem ganzen Zuge auf die stärkere Steigung fahren zu müssen, ein beträchtlicher Theil wird immer auf der flächern Stationsstrecke sich bewegen können. Es ist also die

Befürchtung der Centralbahn wegen Bruch von Zugs- und Stoßvorrichtungen, Zugstrennungen, Beschädigung von Lokomotiven und Wagen u. s. w. nur in geringem Maße zutreffend. Der gleiche Umstand vermindert auch die Gefahr des Entrinnens einzelner Wagen oder Zugtheile. Diese Gefahr besteht in einem gewissen Grade auf allen Stationen, an welche sich nach der einen oder anderen Richtung ein größeres Gefälle anfügt. Ein Stationsgefälle von $2\frac{1}{2}$ ‰ läßt aber erfahrungsgemäß die Fahrzeuge noch nicht von selbst ins Laufen kommen, außer bei starkem Wind, in welchem Falle dies sogar auf einer Horizontale möglich ist. Mit Vorsicht und Besonnenheit, welche beiden Requisite auf allen Gebieten des Eisenbahnbetriebes nothwendig vorausgesetzt werden müssen, kann jeder wirklichen Gefahr, welche derartigen Stationsverhältnissen etwa anhaften sollte, begegnet werden. Es ist nicht überflüssig, hier eine Zwischenbemerkung einzuschalten. Seit der Einführung des Stükgutverkehres im Jahre 1877 halten in Roggwyl sämmtliche gemischten und regelmäßigen Stükgüterzüge, ohne daß unseres Wissens das Anfahren derselben auf der Steigung von 5, bezw. 10 ‰ Inkonvenienzen, wie die von der Centralbahn in Aussicht gestellten, herbeigeführt hätte. Noch weniger also wird dies der Fall sein, wenn auf die Stationslänge von 270 bezw. 300 Meter das Gefäll bis zu 3, bezw. $2\frac{1}{2}$ ‰ reduziert wird. Daß übrigens alle diese Gefahren in Wirklichkeit nicht schwer wiegen, geht wohl zur Evidenz daraus hervor, daß die Centralbahn im Jahre 1872 den Ausbau Roggwyls zu einer vollständigen Güterstation aus freien Stücken übernommen haben würde, wenn von den Gemeinden ein Beitrag an die Kosten erhältlich gewesen wäre. Was die Hinderung der die Station Roggwyl durchfahrenden Schnellzüge betrifft, so sind die Bedenken der Centralbahn ebenfalls nicht zutreffend. Die Nothwendigkeit, bei der Fahrt durch Stationen die Zugsgeschwindigkeit zu ermäßigen, tritt in der Regel nur da ein, wo Weichen gegen die Spizen befahren werden. Die 3 Weichen in den Hauptgleisen der Station Roggwyl werden aber natürlicherweise, wie es im Projekte des technischen Inspektorates vorgesehen ist, so gelegt, daß sie durch die Züge beider Richtungen immer nur von der Wurzel her befahren werden. Damit wird die Station eben so leicht passirbar wie die offene Linie, und die verschiedenen störenden Wirkungen, welche die Centralbahn in ihrer Beschwerdeschrift vorgesehen hat, fallen dahin. Von der Gesamtzahl der 566 Stationen der schweiz. Normalbahnen sind

	449	oder	79 ‰	horizontal,
dagegen	67	„	12	„ theilweise im Gefälle,
und	50	„	9	„ ganz im Gefälle.

Von diesen 50 haben folgende 16 ein Gefälle von $2\frac{1}{2}$ ‰ oder mehr — auf die nachbezeichneten Längen — und sind dabei zum Güterdienst eingerichtet:

Nettstal V. S. B. 5,88 ‰ ohne benachbarte Gefällsänderungen.

St. Fiden V. S. B. 5 ‰ auf 150 Meter.

Aadorf " 5 " " 300 "

Bevaix S. O. 3,7 " " 488 "

Mörschwyl V. S. B. 3,4 " " 182 "

Niederschönthal S. C. B. 3 " " 240 "

Cornaux S. O. 3 " " 282 "

Gorgier " 3 " " 317 "

Dynhard S. N. B. 3 " " 374 "

Rykon T. T. B. 2,86 " " 175 "

Reiden S. C. B. 2,5 " " 210 "

Sempach " 2,5 " " 300 "

Martigny Simplon 2,5 " " 320 "

Baden S. N. B. 2,5 " " 321 "

Ossingen " 2,5 " " 330 "

Thalheim " 2,5 " " 569 "

Unter diesen 16 Stationen befinden sich drei der Centralbahn, nämlich Niederschönthal, Reiden und Sempach, mit welchen verglichen die projektirte Anlage in Roggwyl eher günstigere Verhältnisse aufweist. Der eben besprochene Theil der Frage kann somit dahin resümiert werden, daß mit einem Kostenaufwand von höchstens Fr. 40,000, bezw. wenn die Stationslänge von 270 auf 300 Meter ausgedehnt werden will, von Fr. 45,000 in Roggwyl eine Güterstation geschaffen werden kann, die vom technischen Standpunkt aus unanfechtbar ist.

Wir schließen mit dem Antrage, den Rekurs des Direktoriums der Centralbahn als unbegründet abzuweisen, bezw. auf dessen Begehren um Anordnung einer weitem Expertise nicht einzutreten.

Bern, den 18. Juni 1880.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Vollmacht an den erstern zur Uebertragung und
Aenderung der Konzessionen für die Strecken Suhr-
Zofingen, resp. Aarau-Suhr-Zofingen der ehemaligen
Nationalbahn.

(Vom 18. Juni 1880.)

Tit.

Der Bericht, mit dem wir unterm 20. Dezember v. J. unsern Antrag auf Vollmacht zur Behandlung eines voraussichtlich vor Beginn der gegenwärtigen Session der Bundesversammlung eingehenden Gesuchs um Uebertragung der Konzessionen der Nationalbahn an einen neuen Erwerber und eventuelle Konzessionsänderung einbegleiteten, fußte darauf, daß die dem „Interkantonalen Komite“, welchem die Nationalbahn auf der ersten Steigerung am 30. August 1879 zugeschlagen worden war, vom Bundesgericht gesetzte und wiederholt erstreckte Frist für eine definitive Uebernahmserklärung erst nach Schluß Ihrer damaligen Session zu Ende ging, und daß man mit Sicherheit annehmen durfte, es werde diese Frist vollständig ausgenutzt werden. Andererseits war bereits bekannt, daß eine Uebernahmserklärung unter allen Umständen nur unter dem Vorbehalt der Bewilligung von Konzessionsänderungen werde abgegeben werden, über deren genauere Formulierung aber noch nichts vorlag. Ferner schien alles darauf hinzuweisen, daß wenn Konzessions-

**Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über die Beschwerde des
Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn vom 21. März 1879 gegen die Beschlüsse
des Bundesrathes vom 5. Januar und 11. September 1877, betreffend die Einrichtung der
S...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1880
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1880
Date	
Data	
Seite	343-351
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 728

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.