

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Wolhusen (Rottalbahn).

(Vom 18. November 1913.)

Tit.

Mitteltst Eingabe vom 29. November 1912 reichte ein durch die Herren Banz, Gerichtspräsident in Ruswil, und Brunner, Gemeindeschreiber in Grosswangen, vertretenes Initiativkomitee ein Konzessionsgesuch für eine Normalspurbahn von Sursee über Ettiswil nach Wolhusen (Rottalbahn) ein. Im allgemeinen Berichte wird im wesentlichen geltend gemacht, der Mangel an einer Bahnverbindung habe beinahe zu einer vollständigen geschäftlichen Abschliessung des Rottales geführt und hemme dessen wirtschaftliche Entwicklung. Um dieser ungünstigen Sachlage ein Ende zu machen, seien die interessierten Gemeinden schon seit Jahren bestrebt, eine Bahnverbindung von Sursee nach Wolhusen zu schaffen.

Die an der Bahn direkt und indirekt beteiligte Gegend zähle rund 21,000 Einwohner, welche Landwirtschaft, Industrie, Handel und Gewerbe betreiben. Auch die Viehzucht werde seit vielen Jahren gepflegt, die Obstkultur sei sehr erheblich, und die Bodenschätze, wie Torf, umfangreiche Ton- und Lehmlager könnten ausgebeutet werden. Ferner komme Holz in grösseren Beständen vor. Angesichts der bemerkenswerten landwirtschaftlichen Schönheit des Rottales werde sich der Fremdenverkehr mit der Erstellung eines modernen Verkehrsmittels ebenfalls entwickeln.

Umgekehrt werde die Zufuhr von Mehl, Kunstdünger, Futtermitteln und dergleichen den Gütertransport fördern.

Die Bahn sei als normalspurige Nebenbahn mit Dampfbetrieb vorgesehen. Die Normalspur sei gewählt worden, um eine mög-

lichst vollkommene Erschliessung des Verkehrsgebietes zu ermöglichen. Auch werde die Suhrentalbahn der Rottalbahnen einen erheblichen Verkehrszuwachs bringen und ihrerseits von der letzteren neuen Verkehr erhalten.

Die Bahn beginne im Bahnhof der S. B. B. in Sursee und endige im gemeinschaftlichen Bahnhofs Wolhusen. Stationen oder Haltestellen seien in St. Erhardt, Mauensee, Kottwil, Ettiswil, Grosswangen, Büttisholz und Ruswil vorgesehen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir nachstehende Angaben:

Länge der Bahn: 24,000 m.

Spurweite: 1,435 m.

Höchste Steigung: 25 ‰.

Kleinster Halbdurchmesser: 250 m.

Höhenpunkte: Sursee 507,09; St. Erhard 511,76; Mauensee 515,79; Kottwil 515,89; Ettiswil 523,43; Grosswangen 535,51;

Büttisholz 560,21; Ruswil 619,28; Wolhusen 568,22.

Zwischenstationen: 7.

Betriebsart: Dampf.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisation und Verwaltung	Fr.	100,000
Grunderwerb	„	215,500
Unterbau	„	603,000
Oberbau	„	732,000
Hochbauten und mechanische Stationseinrichtungen	„	126,400
Telephon und Signale	„	15,500
Ausrüstung der Werkstätten	„	5,000
Rollmaterial	„	174,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	7,000
Diverses und Unvorhergesehenes	„	21,600
		<hr/>
	Fr.	2,000,000

oder für den Bahnkilometer Fr. 83,300.

In seiner Vernehmlassung vom 4. Juni 1913 erklärte der Regierungsrat des Kantons Luzern, er habe gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession nichts einzuwenden.

Das Eisenbahndepartement gab auch der Bundesbahnverwaltung Gelegenheit, sich über das Konzessionsgesuch zu äussern. Die Generaldirektion der S. B. B. berichtete unterm 7. Oktober 1913, dass sie gegen die Konzessionserteilung keine Einwen-

dungen erhebe. Die angestellten Untersuchungen hätten ergeben, dass die projektierte Bahn einen Durchgangsverkehr von grösserer Bedeutung nicht erhalten werde. Eine nennenswerte Verkehrseinbusse im Transitverkehr könne daher den Bundesbahnen aus der Erstellung der Rottalbahnen nicht entstehen. Auch sei kein Grund vorhanden, den Bau und Betrieb der Bahn durch den Bund zu beanspruchen.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 4. November 1913 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf wurde nur dahin abgeändert, dass in Art. 6 die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, von 24 auf 36 Monate erhöht wurde.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. November 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Dor Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Wolhusen (Rottalbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Sursee nach Wolhusen (Rottalbahn), vom 29. November 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. November 1913,

beschliesst:

Einem durch die Herren Banz, Gerichtspräsident in Ruswil, und Brunner, Gemeindeschreiber in Grosswangen, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Sursee nach Wolhusen (Rottalbahn) 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Sursee.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 3 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 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 1,435 m und ein-
gleisig erstellt und mittelst Dampf betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Luzern 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 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. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen führen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Warezügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 60 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

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

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlags von höchstens 60% zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalpurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 60% zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Tarifkilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

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 besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg 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 usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche

vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für die Beförderung von lebenden Tieren ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 60% zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Empfängers, zu treffen (Camionnage-dienst).

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, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen, und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern 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 Kenntniss 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 des Erneuerungsfonds

fonds 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. Januar 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

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 dem Erneuerungsfonds 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. 31. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Wolhusen (Rottalbahn). (Vom 18. November 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	480
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1913
Date	
Data	
Seite	123-132
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 186

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.