

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von der solothurnischen Grenze bei der Wasserfalle
bis zum Anschlusse an die Gäubahn bei Oensingen.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit. !

Nachdem wir kraft Ihrer Ermächtigung vom 2. vorigen Monats die am 30. Dezember v. J. vom Landrathe des Kantons Basel-Landschaft ertheilte und durch Volksabstimmung sanktionirte Konzession für eine Eisenbahn von Liestal bis zur Kantonsgrenze bei Reigoldswyl mit der Genehmigung des Bundes versehen hatten, gelangte das Direktorium der schweizerischen Zentralbahn mit dem Begehren an uns, Ihnen auch die Konzessionirung der Fortsetzung jener Linie auf solothurnischem Gebiete bis zur bernischen Grenze bei Oensingen-Dürnmühle und zur Einmündung daselbst in die sogenannte Gäubahn vorzuschlagen. Diese Bahnstrecke bildet einen Theil der sogenannten Wasserfallenbahn und strebt mittelst des Anschlusses an die Gäubahn und der projektirten Fortsetzung Solothurn-Schönbühl die kürzeste Verbindung zwischen Basel, resp. Liestal und Solothurn, beziehungsweise Bern an. Zum Bau dieser

Linie hat sich die Zentralbahngesellschaft durch Vertrag mit dem interkantonalen Vorbereitungskomite der Gäubahn vom 16. Februar d. J. verpflichtet. Von der Station Reigoldswyl an bis zum Hinterberg oberhalb Mümliswyl wird die Bahn unter dem Bergkamm der Wasserfälle hindurch auf eine Länge von 3526,5 Metern unterirdisch geführt.

Nach dem Austritt aus dem Tunnel zieht sich die Linie über Mümliswyl und unter dem Falkenstein durch nach Balsthal, und gelangt durch die Klus ins Aarethal, wo sie zwischen Oensingen und Dürrmühle an die Gäubahn anschließt. Als Zwischenstationen sind in Aussicht genommen Mümliswyl und Balsthal. Die Linie soll zweispurig werden.

Die Länge der Streke, für welche die Konzession verlangt wird, beträgt 11,64 Kilometer.

Der kleinste Radius ist 360 Meter.

Der Tunnel hat in seiner größten Länge eine Steigung von 10,14 ‰ und senkt sich dann auf 361,5 Meter Länge mit einem Gefäll von 4,1 ‰ gegen Mümliswyl. Im Uebrigen hat mit Ausnahme zweier Horizontalen von zusammen 960 Metern die Bahn ein Gefäll von 20 ‰.

Dem summarischen Kostenvoranschlage zufolge berechnen sich die Kosten der Bahn von Liestal über Reigoldswyl nach Dürrmühle auf Fr. 13,500,000 oder Fr. 463,400 per Kilometer. Mit Zugrundlegung dieses kilometrischen Preises würde somit die Streke auf Fr. 5,400,000 zu stehen kommen.

Die Zentralbahngesellschaft hat auch bei diesem Anlaße ihre Bedenken und abändernden Vorschläge hinsichtlich derjenigen Bestimmungen der Normalkonzession angebracht, deren wir bereits in der Botschaft betreffend die Konzession der Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl gedacht haben. Wir glauben daher, auch hier auf unsere allgemeine Botschaft vom 10. Juli verweisen zu dürfen. Die Rückkaufsrten mußten in Uebereinstimmung gebracht werden mit denen der Konzession für die Linie Basel-Reigoldswyl, da nach unserm bezüglichen Beschlusse vom 2. Juni d. J. vom Rechte des Rückkaufes der Bahnlinie Basel-Reigoldswyl nur Gebrauch gemacht werden darf, falls gleichzeitig auch die auf solothurnischem Boden sich befindliche Abtheilung der Wasserfallenbahn erworben wird.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlusseutwurfes und versichern Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der solothurnischen Grenze bei der Wasserfalle bis zum Anschlusse an die Gäubahn bei Oensingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines vom 13. Juni 1873 datirten Gesuches des Direktoriums der schweizerischen Zentralbahn;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juli 1873,

beschließt:

Der schweizerischen Zentralbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der solothurnischen Grenze an der Wasserfalle zum Anschluß an die Gäubahn bei Oensingen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird ertheilt bis zum Auslaufstermin der für die schweizerische Zentralbahn vom Großen Rathe des Kantons Solothurn am 17. Dezember 1852 (Bundesgenehmigung am 28. Januar 1853) dekretirten Konzession.

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

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons Solothurn.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von sechs Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die im Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 31. Mai 1874 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. August 1878 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Trasse zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird unter zweispuriger Expropriation vorerst mit einspurigem Unterbau erstellt. Für Tunnels wird der Unterbau sofort zweispurig angelegt. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgleise anzubringen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden worden sind, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
 in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahn-
 länge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

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

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrath nach Anhörung des theilhaftigen Kantons und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer.

- Für Pferde, Maulthiere 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 Rappen.

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

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

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

Wenn Vieh und Waaren durch Personenzüge (in Eilfracht) transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansazes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe mit 0,8 Rappen per Kilometer und 50 Kilogramm zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

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

Art. 20. Bei Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis

auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rappen für volle 5 Rappen gelten.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren 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 Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderer Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämmtlichen durch diese Konzession geforderten Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Or-

ganen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

Der Bund ist berechtigt, die konzedierte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hiervon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte kann jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Linie Liestal-Oensingen gleichzeitig der Gesellschaft abgenommen wird.

Für die Ausmittlung, der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes bei Ablauf der Konzession ist nur noch der Betrag der Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen. Von dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn von Bern durch den
Amtsbezirk Seftigen nach Thun und von der Grenze
des Kantons Unterwalden ob dem Wald auf dem
Brünig über Stansstad nach Buochs und Luzern.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit. I

Dem sich um diese Konzession bewerbenden Gründungskomite hat der Große Rath des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 bereits die Konzession ertheilt für eine in drei Sektionen getheilte Bahn von Thun bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig (Eisenbahnaktensammlung Bd. VII, S. 76); ein kleines Stück dieser Linie, die sogenannte Bödelibahn, befindet sich schon seit einem Jahre im Betriebe. Die Streke von Interlaken auf den Brünig und von Thun zum Anschluß an die Bödelibahn soll laut Bundesbeschluß vom 11. Juli 1871 bis zum 11. Juli 1874 begonnen werden.

Von beiden Endpunkten aus soll die Bahn nun Fortsetzungen erhalten.

Die Linie Bern-Thun mit einer Länge von 31 Kilometern soll, vom Güterbahnhof der schweizerischen Centralbahn ausgehend, bei

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der solothurnischen Grenze bei der Wasserfalle bis zum Anschlüsse an die Gäubahn bei Oensingen. (Vom 24. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	218-228
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 776

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.