

Schweizerisches Bundesblatt.

49. Jahrgang. IV.

Nr. 38.

22. September 1897.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Önsingen nach Balsthal.

(Vom 17. September 1897.)

Tit.

Unterm 10. August 1897 richtete das Initiativkomitee für eine Eisenbahn Önsingen-Balsthal eine Eingabe folgenden Inhalts an uns:

Das Komitee habe sich seit der Konzessionserteilung (E. A. S. XII, 330 ff.) unablässig bemüht, die Finanzierung der projektierten Bahn durch Bildung einer Aktiengesellschaft durchzuführen. Leider seien aber seine Anstrengungen bis jetzt ohne Erfolg gewesen. Die Baukosten seien relativ sehr hoch, nämlich circa Fr. 150,000 pro Kilometer. Der größere Teil der Bahnlinie falle nämlich in die Klus zwischen Önsingen und Balsthal, wo der Bau schwierig und kostspielig sei und das Terrain einen sehr hohen Preis habe.

Nach den ursprünglichen Berechnungen des Komitees würde die Bahn bei circa Fr. 70,000 Einnahmen und circa Fr. 42,000 Ausgaben einen mutmaßlichen Jahresgewinn von Fr. 28,000 abwerfen. Eine Prüfung dieser Ansätze durch Fachmänner habe jedoch ergeben, daß einige Einnahmeposten zu hoch und fast sämtliche Ausgabeposten zu niedrig angesetzt seien. So habe u. a. namentlich Herr Ingenieur Vogt in Solothurn darauf aufmerksam gemacht, daß die Zahl der Reisenden kaum auf 100,000 ansteigen

werde, was einer Einnahme von Fr. 22,500 entspräche, während das Komitee 140,000 Reisende und Fr. 30,000 Einnahmen angenommen hatte. Die Betriebsausgaben seien von Herrn Vogt am 8. Juni laufenden Jahres, unter der Annahme, daß täglich 10 Züge in jeder Richtung zur Ausführung kommen, auf Fr. 52,000 berechnet worden, eine Summe, welche die der Rentabilitätsberechnung zu Grunde gelegte um Fr. 10,000 übersteige. Wenn der Güterverkehr auch zugenommen habe, so daß derselbe nach den neuen Berechnungen Fr. 41,500 statt Fr. 36,000 abwerfen werde, so werde dadurch kaum der Ausfall, der durch die Reduktion der Einnahmen aus dem Personenverkehr entstanden sei, gedeckt, nicht aber der Ausfall, den die beträchtliche Erhöhung der Betriebsausgaben verursache. Es sei daher nicht möglich, unter den gegebenen Verhältnissen die Geldmittel zu beschaffen, wenn nicht durch Änderung der Konzession der Bezug höherer Taxen für den Personenverkehr sowohl als für die Güterbeförderung gestattet werde.

Das Komitee habe in letzter Zeit auch die Frage studiert, ob vielleicht namhafte Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten durch Einführung des elektrischen Betriebes erzielt werden könnten. Diese Studien seien zur Zeit noch nicht abgeschlossen, indessen seien die Aussichten, daß bei elektrischem Betrieb der Bau der Bahn billiger würde, äußerst gering, da die elektrische Kraft nicht vorteilhaft zu beschaffen sei.

Die Änderung, welche das Komitee wünsche, betreffe die Art. 15 und 18 der Konzession und bestehe darin, daß die Personentaxen von 7, beziehungsweise 5 Rappen per Kilometer auf 10 Rappen in der zweiten und auf 7 Rappen in der dritten Wagenklasse erhöht werden und daß gestattet werde, die höchste Taxe für den Warentransport auf 3 Rappen (statt 2) und die niedrigste auf $1\frac{1}{2}$ Rappen (statt 1) pro 100 Kilogramm und pro Kilometer anzusetzen. Da die ganze Länge der Bahn nur 4,3 km. betrage, so werde diese kleine Erhöhung der Taxen weder für den Personentransport noch für den Güterverkehr sehr fühlbar werden. Die Bevölkerung von Balsthal habe sich übrigens bereits in einer stark besuchten Gemeindeversammlung vom 13. Juni laufenden Jahres einstimmig damit einverstanden erklärt, daß um die Bewilligung zu einer Taxerhöhung nachgesucht werde. Das Komitee dürfe namentlich auch betonen, daß die dortige Bevölkerung nur sehr ungern auf die Annehmlichkeit verzichten würde, Anschluß an alle oder doch fast an alle Gäubahnzüge in Önsingen zu erhalten, und daß sie daher eher mit einer Erhöhung der Fahrtaxen als mit einer Reduktion der Anzahl der Züge einverstanden sei.

Beim Gütertransport falle die Erhöhung der Taxen noch weniger ins Gewicht als beim Personenverkehr, weil die Frachten sowohl für die ankommenden als für die abgehenden Güter fast ausnahmslos für größere Entfernungen berechnet werden müssen, so daß eine Erhöhung der Fracht, die sich nur auf einen ganz geringen Bruchteil der gesamten Entfernung erstrecke, für den einzelnen sich fast gar nicht bemerkbar mache.

Schließlich erlaube sich das Komitee, noch darauf hinzuweisen, daß die von ihm verlangten und zum Teil noch höhere Taxen andern Bahnen schon bewilligt wurden, z. B. den Bahnen Thun-Konolfingen, Spiez-Erlenbach, Spiez-Frutigen, Konolfingen-Biglen und Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil.

Da der einzige Zweck des Gesuches um Taxerhöhung die Verwirklichung des Bahnprojektes auf lebensfähiger Grundlage sei, so wünsche das Komitee, es möchte die Bewilligung höherer Taxen an die Bedingung geknüpft werden, daß die Taxen auf die ursprünglichen, in der Konzession vom 28. Juni 1893 enthaltenen Ansätze reduziert werden müssen, sobald das Aktienkapital während dreier Jahre sich zu einem normalen Zinsfuß, z. B. 4 0/0, verzinst habe.

Die Eingabe schließt mit dem Ausdruck der zuversichtlichen Hoffnung, daß dem Gesuche werde entsprochen werden, da einer der Hauptinteressenten der Bahn, das Eisenwerk Klus, auf dessen gewaltigen Verkehr das Unternehmen in erster Linie angewiesen sei, eine Privatbahn zu bauen beabsichtige, wodurch der Bau einer öffentlichen Bahn für unabsehbare Zeit verunmöglicht würde, während anderseits das Projekt mit Hilfe jenes Hauptinteressenten in kurzer Zeit verwirklicht werden könnte, wenn die gewünschten Änderungen bewilligt würden.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, äußerte sich in seinem Schreiben vom 24. vorigen Monats dahin, daß er sowohl das Gesuch an und für sich, als auch die Begründung desselben für durchaus berechtigt und zutreffend halte.

Mit Rücksicht darauf, daß die Kleinheit der Unternehmung kaum die Einrichtung eines rationellen Betriebes gestattet, und daß andern, günstiger situierten Unternehmungen (z. B. Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wolhusen) analoge Taxen bewilligt wurden, können auch wir das Gesuch empfehlen. Wir beantragen Ihnen daher Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes und benutzen auch

diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Önsingen
nach Balsthal.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches des Initiativkomitees einer Bahn Önsingen-Balsthal in Balsthal, vom 10. August 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. September 1897,

beschließt:

1. Die Artikel 15 und 18 der Konzession einer Eisenbahn von Önsingen nach Balsthal vom 28. Juni 1893 (E. A. S. XII, 330 ff.) werden dahin geändert, daß der Gesellschaft gestattet wird, folgende Taxen zu erheben:

- a. Für die Beförderung von Personen per Kilometer 10 Rappen in der zweiten und 7 Rappen in der dritten Wagenklasse;
- b. für den Gütertransport pro 100 Kilogramm und pro Kilometer 3 Rappen in der höchsten und 1,5 Rappen in der niedrigsten Tarifklasse.

2. Wenn in der Folge die Bahnunternehmung einen 4 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so sind die erhöhten Taxen successive wieder auf die normalen herabzusetzen.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der
Konzession einer Eisenbahn von Oensingen nach Balsthal. (Vom 17. September 1897.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1897
Date	
Data	
Seite	257-261
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 011

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.