

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Laufen (Lützelthalbahn).**

(Vom 21. Juni 1895.)

Tit.

Unterm 19. April 1895 reichte Herr Dr. H. Stumm in Basel im Namen und Auftrage eines Lützelthalbahnkomitees ein vom 11. gleichen Monats datiertes Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Pruntrut durch das Lützelthal nach Laufen (Lützelthalbahn) ein.

Zur Begründung des Gesuches führen die Petenten im wesentlichen folgendes an: Im sogenannten Ajoie- und Lützelthale hätten verschiedene blühende Industrien bestanden, bevor die Jura-Simplon-Bahn durch die Berge von St. Ursanne geführt habe. Dieselben könnten sich jedoch mangels einer Bahnverbindung gegen die Konkurrenz nicht halten und dieser Übelstand habe in erster Linie zu den Bestrebungen geführt, eine Lützelthalbahn zu erstellen. In allen Dörfern und Weilern längs dieser Bahn seien Mühlen, Sägen, und im Ajoie- und Lützelthale wie in Pruntrut auch Uhrenindustrie zu treffen. Für das Besitztum in Großlützel, für die dortigen Staats- und Gemeindewaldungen, für die Steinbrüche im Ajoie- und Lützelthale und für die Einführung weiterer Industrien sei die Bahn gleich notwendig und auch der Jura-Simplon-Bahn werde aus der Beförderung der schweren Produkte dieser Thäler, wie Holz und Steine, sowie aus dem Viehtransport und der Milchspedition Nutzen erwachsen. Das Komitee rechne aber nicht nur auf den lokalen, sondern haupt-

sächlich auch auf den durchgehenden internationalen Verkehr der Bahn. Dieser Verkehr werde nach Beendigung des Zollkrieges mit Frankreich noch bedeutend steigen und dann müsse es der Jura-Simplon-Bahn erwünscht sein, ein zweites Geleise von Pruntrut nach dem Birsthale zu erhalten. Auch erforderten die exponierten Punkte des Gebietes um Pruntrut im Kriege eine schnelle Besetzung, die durch diese Linie wohl gesichert wäre.

Es dürfe mit Recht angenommen werden, daß mit dem wachsenden Verkehr die Jura-Simplon-Bahn auch auf ihren Teilstrecken Delle-Pruntrut und Laufen-Basel ein zweites Geleise erstellen werde, auf welchem die direkten Züge Calais-Paris und Basel leichter und sicherer verkehren könnten, und zweifellos würden alsdann diese Züge die kürzeste Route über Lützel vorziehen, denn die Abkürzung betrage gegenüber der Linie über St. Ursanne fast eine Stunde Fahrzeit.

Die Bahn beginnt bei der Station Pruntrut, folgt auf 2 $\frac{1}{2}$  Kilometer Länge der Jura-Simplon-Bahn, wendet sich hierauf gegen Alle, steigt über Miécourt, dem Morimont entlang, nach Charmoille und Großlützel, fällt von dort, dem die Grenze bildenden Lützelfluß folgend, langsam zur Neumühle, zur Roggenburger- und Kiffiser-mühle, nach Neuhaus, Klösterle, Kleinslützel und zur Röschenzermühle und mündet in der Station Laufen wieder in die Jura-Simplon-Bahn in der Richtung gegen Basel ein.

Die Länge der Bahn beträgt total 35,650 km., die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung 18 ‰, der Minimalradius 225 m., der normale Minimalradius auf der Strecke außerhalb der Jura-Simplon-Bahn 350 m. Zwischenstationen sind vorgesehen in Alle, Miécourt, Charmoille, Großlützel, Roggenburg und Kleinslützel, eventuell in St. Peter, und Haltstellen bei den Kiffiser- und Röschenzermühlen. Es wird angenommen, daß der Betrieb durch die Jura-Simplon-Bahn übernommen werde. Immerhin wird in dem nachfolgenden Kostenvoranschlag eigenes Rollmaterial vorgesehen, das aber demjenigen der Jura-Simplon-Bahn entspricht; eventuell wird elektrischer Betrieb ins Auge gefaßt.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet per km. für

1. Erwerbung des Terrains . . . . .	Fr.	7,150
2. Erdarbeiten und Tunnels . . . . .	„	91,000
3. Kunstbauten und Bahnübergänge . . . . .	„	7,500
4. Oberbau . . . . .	„	24,000
5. Abschluß (Einfriedigungen) . . . . .	„	1,000
6. Signale . . . . .	„	500

Übertrag Fr. 131,150

	Übertrag	Fr. 131,150
7. Hochbau und mechanische Einrichtungen . . .	n	5,500
8. Rollmaterial und Mobiliar . . . . .	n	18,000
9. Verwaltungskosten . . . . .	n	3,150
10. Kapitalbeschaffung und Bauzinsen . . . . .	n	5,700
11. Unvorhergesehenes . . . . .	n	1,500

Also per Kilometer . . . . . Fr. 165,000  
oder Fr. 5,800,000 für die ganze Bahn.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt den mutmaßlichen Betriebsüberschuß auf . . . . . Fr. 371,000  
und nach Abzug der Einlagen in den Reservefonds  
und in den Amortisationsfonds mit . . . . . n 109,000

einen Reinertrag von . . . . . Fr. 262,000

Von diesen . . . . . Fr. 262,000  
würden zur Verzinsung eines 4 % Obligationenkapitals  
von Fr. 2,800,000 . . . . . n 112,000

beansprucht, so daß noch . . . . . Fr. 150,000  
oder 5 % zur Verzinsung des Aktienkapitals von Fr. 3,000,000  
verbleiben würden.

Wir übermittelten das Gesuch unserem Militärdepartement, sowie den Regierungen von Bern und Solothurn zur Vernehmlassung. Das Militärdepartement erklärt, daß das Projekt in militärischer Hinsicht zu keinen Einwendungen Anlaß gebe. Solothurn teilt mit, daß die Ausführung des projektierten Unternehmens im Interesse der beteiligten Gegend als wünschbar erscheine, und Bern erhebt keine Einwendungen, will aber damit nicht gesagt haben, daß die Erstellung der Bahn im allgemeinen Interesse des Kantons liege und derselbe sie deshalb finanziell unterstützen werde.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen hatten am 17. Juni statt, und es fand dabei der hiernach folgende Konzessionsentwurf allseitige Zustimmung.

Derselbe enthält in allen Teilen die für Normalbahnen mit Vollbetrieb üblichen Bestimmungen und giebt uns daher zu besondern Bemerkungen keinen Anlaß.

Wir erblicken kein Hindernis, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen, und beantragen Ihnen daher Erteilung der Konzession im Sinne des nachstehenden Beschlusentwurfes.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Juni 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Zemp.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Laufen  
(Lützelthalbahn).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Lützelthalbahnkomitees vom 11. April 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Juni 1895,

beschließt:

Den Herren Dr. U. Stumm in Basel, als Präsident, und E. Häner in Kleinlützel, als Sekretär des Lützelthalbahnkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pruntrut nach Laufen (Lützelthalbahn) 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 Basel.

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 3 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 normalspurig und eingleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 nötigen Falls 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.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller 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. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen 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 Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 3 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 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.

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

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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 deklariertem 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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, der Kantone Bern und Solothurn gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Zugehörigen. 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 welchem 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. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben 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 Eisenbahn von Pruntrut nach Laufen (Lützelthalbahn). (Vom 21. Juni 1895.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1895
Date	
Data	
Seite	521-531
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 100

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.