

1444

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Laufen nach Breitenbach (Laufen-Tierstein-Bahn).

(Vom 10. Juni 1921.)

Mittels Eingabe vom 28. Dezember 1917 an das Eisenbahndepartement reichten die Herren Kantonsrat A. Borer, Fabrikant in Breitenbach, und Notar Ad. Ruetsch, in Laufen, ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil (Lüsseltalbahn) ein. Nachdem die Regierungen der Kantone Bern und Solothurn sich in ihren Vernehmlassungen vom 13. März und 10. April 1918 mit der Erteilung der nachgesuchten Konzession einverstanden erklärt hatten, wurde mit Botschaft vom 3. Juni 1918 der Bundesversammlung die Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil beantragt.

Mit Eingabe vom 6. Juni 1918 an die Nationalratsmitglieder des Kreises Jura Nord ersuchte der Gemeinderat von Laufen namens der Gemeindedelegierten von Laufen, Röschenz, Kleinlützel, Wahlen, Dittingen und Bärschwil, es möchte bei einer allfälligen Erteilung der nachgesuchten Konzession darauf Bedacht genommen werden, dass dadurch «wohlverstandene Orts-, Erwerbs- und Lebensinteressen des Birs- und Lützeltales nicht beeinträchtigt werden möchten». Diese Eingabe hatte zur Folge, dass das Konzessionsgeschäft Lützelalbahn vorläufig zurückgelegt wurde.

Im Oktober 1918 reichte dann der Gemeinderat von Laufen zuhanden einer später zu bildenden Aktiengesellschaft seinerseits ebenfalls ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn von Laufen nach Breitenbach (Laufen-Tiersteinbahn). In dem dem Konzessionsgesuche beigegebenen allgemeinen Bericht wird im wesentlichen ausgeführt, dass schon lange Bestrebungen bestehen, das Lüsseltal mit dem Birs- und Lützeltal durch ein Verkehrsmittel in bessere Verbindung zu bringen. Erst in neuerer Zeit jedoch, nachdem die Industrie in diese Talschaften Eingang gefunden und sich

zu einem wichtigen Erwerbsfaktor entwickelt hatte, habe man den Mangel einer der heutigen Verkehrstechnik entsprechenden Verbindung der aussenliegenden Gemeinden mit einer zentral an der Transitlinie der S. B. B. gelegenen Ortschaft empfunden. Als solche Ortschaft könne vom Standpunkt der die Gemeinde Laufen berührenden Verkehrsinteressen und mit Rücksicht auf alle in Frage kommenden geographischen Verhältnisse nur Laufen in Betracht kommen. Dieser leitende Gedanke komme im Projekt Laufen-Tierstein dadurch zum Ausdruck, dass es für seinen weitem Ausbau auch die Verbindung der solothurnischen Enklave Kleinlützel mit ihrem Bezirkshauptort Breitenbach, sowie der Berggemeinden des Bezirkes Tierstein vorsehe. Der projektierten Verbindung komme auch deshalb grosse Bedeutung zu, weil sie das gewerbereiche Gebiet des grossen solothurnischen Bezirkes Tierstein an den Schienenstrang der S. B. B. anschliesse. Bedeutende Industrien des Lüsseltales stünden im Warenverkehr mit Frankreich. Für den Personenverkehr kämen vor allem die Städte Delsberg und Basel in Frage. Es sei somit das natürlichste, wenn Laufen Ausgangspunkt der neuen Bahn werde.

Die Konzessionsbewerberin führt weiter aus, der Güterverkehr aus dem Lüsseltal betrage jährlich ca. 20,000 t und sei also ein sehr lebhafter. Auch der Personenverkehr sei nicht unbedeutend. Die Postkurse Laufen-Erschwil seien stark frequentiert. Die Landwirtschaft treibende Bevölkerung des Lüsseltales stehe mit Laufen und Delsberg namentlich wegen der Wochen- und Monatsmärkte in reger Verbindung.

Dem technischen Bericht ist zu entnehmen, dass die Bahn als elektrische Schmalspurbahn von 1 m Spurweite und mit Rollschemelbetrieb gedacht ist. Für die elektrische Traktion ist das gleiche System vorgesehen wie für die elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Niederbipp. Die Stromabgabe soll durch die Bernischen Kraftwerke erfolgen.

Ausgangspunkt der Laufen-Tiersteinbahn soll das Aufnahmegebäude der Station Laufen S. B. B. bilden. Ab hier benutzt die Bahn zunächst die Staatsstrasse und kreuzt sodann die Linie der S. B. B. bei der bestehenden Strassenunterführung. Bei km 0,300 ist eine Abzweigung für den Güterverkehr mit Anschluss an den Güterbahnhof Laufen und eine Rollschemelrampe vorgesehen. Von km 0,410 an besitzt die Bahn eine eigene Trasse bis nach Breitenbach. Es sind vier Strassenübergänge vorgesehen. Die Stationsanlage Breitenbach kommt in das Feld nordöstlich der Strasse Breitenbach-Laufen zu liegen, an eine Stelle, die mit Rücksicht auf eine allfällige spätere

Weiterführung der Linie nach Erschwil, sowie nach Brätzwil-Liestal am geeignetsten erscheint.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

Länge der Bahn: 3650 m;

Spurweite: 1 m;

Maximalsteigung: 50 ‰;

Höhenkoten: Laufen 358,25, Breitenbach 395,40, Kulminationspunkt 408,02;

Minimalradius: 40 m;

Zwischenstationen: keine;

Betriebssystem: Elektrische Zugsförderung wie bei der Solothurn-Niederbippbahn. Die bernischen Kraftwerke werden die nötige Kraft liefern.

Die Bahn wird 91 % eigenes Trasse haben. An Hochbauten werden erforderlich sein: eine Werkstätte mit Remisen in Laufen, eine Wartehalle in Laufen und ein Stationsgebäude in Breitenbach.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Unterbau	Fr. 110,000
Oberbau	» 180,000
Hochbau	» 60,000
Elektrische Einrichtungen	» 120,000
Rollmaterial	» 450,000
Landerwerb, Verwaltungskosten etc.	» 60,000

Zusammen Fr. 980,000

oder für den km ca. Fr. 240,000.

In ihrer Vernehmlassung vom 14. Dezember 1918 bezweifelte die Regierung des Kantons Bern, dass die beiden projektierten Bahnen Breitenbach-Zwingen (Projekt Borer und Ruetsch) und Breitenbach-Laufen (Projekt der Gemeinde Laufen) nebeneinander lebensfähig seien. In Würdigung aller in Betracht fallenden Faktoren gab sie dem Projekt Laufen den Vorzug.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn nahm zunächst in seiner Vernehmlassung vom 29. November 1918 den gegenteiligen Standpunkt ein. Er war der Ansicht, dass beide Linien nebeneinander kaum rentieren würden, dass aber eine Bahn mit Anschluss in Zwingen an den Hauptverkehr nach Basel am ehesten Aussicht habe, lebensfähig zu werden, und dass daher das Projekt Zwingen-Breitenbach-Erschwil den Vorzug verdiene.

Nachdem am 16. März 1920 durch den Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Besichtigung der beiden Kon-

kurrenztrassen stattgefunden hatte, zogen nach längern darauf folgenden Verhandlungen die Herren Borer und Ruetsch ihr Konzessionsbegehren zurück. Anlässlich der vorschriftsmässigen Konferenz zur Besprechung des Konzessionsentwurfes für die Eisenbahn Laufen-Breitenbach, die am 21. Dezember 1920 in Bern stattfand und wo der Entwurf ohne wesentliche Abänderungen angenommen wurde, erklärte daher der Vertreter der Regierung des Kantons Solothurn, dass diese nunmehr davon absehe, gegen die Konzessionierung der Linie Laufen-Breitenbach Einwendung zu erheben.

Die Bewilligung der Benützung und Kreuzung der in Betracht fallenden Strassen durch die Kantonsregierungen, soweit sie nach der konstanten Praxis des Bundes der Behandlung von Konzessionsgesuchen vorgängig zu erteilen ist, kann im Hinblick auf die eben genannten Erklärungen der Stände Bern und Solothurn und das Ergebnis der konferenziellen Verhandlungen als gegeben betrachtet werden.

Unsere Botschaft vom 3. Juni 1918 ist unter diesen Umständen gegenstandslos geworden. Sie wird hiermit zurückgezogen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses zur Annahme und benutzen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Laufen
nach Breitenbach (Laufen-Tiersteinbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Gemeinderates Laufen vom 31. Oktober 1918;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1921,

beschliesst:

Der Einwohnergemeinde Laufen wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Laufen nach Breitenbach 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 Laufen.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

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

Binnen sechs Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

Art. 7. Mit der Erstellung der Bahn und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf erst begonnen werden, nachdem der Bundesrat die von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfe genehmigt hat. Der Bundesrat ist berechtigt, nachträglich Änderungen der von ihm genehmigten Entwürfe zu verlangen, wenn er es für notwendig erachtet.

Die vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, sowie Zerstörungsvorkehren, hat die Bahnverwaltung auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m erstellt. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Kantone Bern und Solothurn, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlicher Bedeutung, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen usw., sind Eigentum des Kantons, in dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung des Bahnbaues und Bahnbetriebes obliegt, ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und Tieren.

Art. 13. Es sollen täglich mindestens 2 Personenzüge in beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, und mit Anhalten auf allen Stationen geführt werden.

Art. 14. Die Anzahl der zu führenden Wagenklassen wird sowohl im allgemeinen als für jeden Zug vom Bundesrate festgesetzt.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass die Personenzüge eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Sitzplätze enthalten.

Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Güterzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden. Für den Abonnementsverkehr können jedoch hinsichtlich der Preise und Bedingungen Abweichungen zugestanden werden.

Art. 16. Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 17. Für die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren, Traglasten, Expressgut und Leichen gelten die Vorschriften und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen.

Für eine einzelne Sendung dürfen mindestens 40 Rappen erhoben werden.

Art. 18. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrate festgesetzt werden.

Art. 19. Der Gesellschaft wird gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen ein Zuschlag höchstens von 100 % zugerechnet wird. Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, sofern sie mindestens 1 Meter betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

§ Art. 22. Die nach Art. 19 zulässigen Entfernungszuschläge sind verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung der in Art. 19 vorgesehenen Entfernungszuschläge. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 23. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen, durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des gewinnberechtigten Kapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist. § 23

Art. 24. Für die Ausübung 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 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 Kenntnis zu geben.
 - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übriger Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkt 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 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 1960 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 und 1. Januar 1975 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1975 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 andern 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 Zeitpunkt des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

Art. 25. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 24 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und jeder der beiden Kantone hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1921 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Laufen nach Breitenbach (Laufen-Tierstein-Bahn).
(Vom 10. Juni 1921.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1444
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1921
Date	
Data	
Seite	509-518
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 980

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.