

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil (Lüsseltalbahn).

(Vom 3. Juni 1918.)

Die Herren Kantonsrat A. Borer, Fabrikant in Breitenbach, und Notar Ad. Ruetsch in Laufen haben mittels Eingabe vom 28. Dezember 1917 an das Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil (Lüsseltalbahn) eingereicht. In dem dem Konzessionsgesuche beigegebenen allgemeinen Bericht wird im wesentlichen ausgeführt, dass schon lange Bestrebungen bestehen, die eine bessere Verbindung der Ortschaften des Lüsseltales unter sich und mit Laufen und Basel zum Zwecke haben. Der in den letzten Jahren im Lüsseltale infolge des Gedeihens wichtiger Industrien eingetretene wirtschaftliche Aufschwung habe das Verlangen nach einem neuen Verkehrsmittel zum Anschluss an die Normalbahn noch weiter gefördert. Die Bevölkerung des Lüsseltales suche zum guten Teil ihren Verdienst in den Industrieorten Breitenbach und Büsserach, teilweise auch auswärts. Dies bringe es mit sich, dass der Personenverkehr ein bedeutender sei. Auf der Station Zwingen würden jährlich über 98,000 Fahrkarten gelöst, und die Postkurse Zwingen-Erschwil und Laufen-Büsserach-Erschwil wiesen eine sehr gute Frequenz auf. Auch der Güterverkehr sei ein erheblicher. In Zwingen würden jährlich über 10,000 Tonnen Güter aus dem Lüsseltale aufgegeben und über 6000 Tonnen nach den Gemeinden des Tales abgeführt. Erwähnenswert sei ferner der rege Verkehr der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung mit Basel, Laufen und Delsberg und der Touristenverkehr durch das Lüsseltal nach dem Passwang und dem Berner Jura.

Dem technischen Bericht ist zu entnehmen, dass die Bahn, die zu 98 % eigenes Tracé erhalten wird, als elektrische Schmal-

spurbahn mit Rollschemelbetrieb gedacht ist. Sie zweigt von der Station Zwingen der Bundesbahnen ab, benützt zuerst den Bahnkörper der frühern Industriebahn Zwingen-Steinbruch Brislach und führt dann der Lüssel entlang nach Brislach und Breitenbach. Ausserhalb dieser letztern Ortschaft erreicht die Linie Strassenhöhe und kommt im Dorfe Büsserach teilweise in die Kantonsstrasse zu liegen. Oberhalb des Dorfes Büsserach erhält die Bahn wieder eigenen Bahnkörper, überbrückt bei km 6,350 den Bach aus dem Kesselgraben und wendet sich schliesslich durch das Ausserfeld dem Dorfe Erschwil zu.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

- Länge der Bahn: 7100 m;
- Spurweite: 1 m;
- Maximalsteigung: 28 ‰;
- Höhenkoten: Zwingen 349,88, Brislach 372,50, Breitenbach 392,96, Büsserach 420,70, Erschwil 452,50;
- Minimalradius: 85 m;
- Zwischenstationen: 3;
- Betriebssystem: Elektrische Zugförderung, wie bei der Birsigalbahn. Die Elektra Birsegg wird die nötige Kraft liefern.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Unterbau	Fr. 250,000
Oberbau	„ 320,000
Hochbau	„ 80,000
Elektrische Einrichtungen	„ 200,000
Rollmaterial	„ 190,000
Landerwerb, Verwaltungskosten usw.	„ 95,000
Total	Fr. 1,135,000
oder für den Kilometer	„ 159,859

Die Konzessionsbewerber ergänzten in der Folge noch ihre Vorlage, indem sie das Gesuch stellten, es möchte ihnen bewilligt werden, die Bahn in zwei Sektionen, Zwingen-Büsserach und Büsserach-Erschwil, zu erstellen.

Die Regierungen der Kantone Bern und Solothurn haben sich in ihren Vernehmlassungen vom 13. März und vom 10. April mit der Erteilung der nachgesuchten Konzession einverstanden erklärt.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen über den von unserm Eisenbahndepartement erstellten Konzessions-

entwurf fanden am 6. Mai in Bern statt. Der Entwurf wurde nur in dem Punkte abgeändert, dass die im Artikel 7 für die Einreichung der finanziellen und technischen Vorlagen für die Sektion Zwingen-Büsserach, sowie der Gesellschaftsstatuten, angesetzte Frist von 12 auf 24 Monate erhöht wurde.

In bezug auf die Bestimmung im Art. 21, lit. d, bemerken wir noch, dass es nun nicht mehr nötig ist, besondere Vorschriften für die Versicherung des Personals in die Konzession aufzunehmen, nachdem die eidgenössische Unfallversicherungsanstalt in Luzern in Tätigkeit getreten ist.

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

Bern, den 3. Juni 1918.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Calonder.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zwingen
nach Erschwil (Lüsseltalbahn).**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil, vom 28. Dezember 1917;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1918,

beschliesst:

Einem durch die Herren Alb. Borer, Fabrikant und Kantonsrat in Breitenbach, und Notar Adolf Ruetsch in Laufen vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil 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 Breitenbach.

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. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, nämlich:

1. Zwingen-Büsserach,
2. Büsserach-Erschwil.

Art. 7. Binnen zwei Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen einem Jahr, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die erste Sektion zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben. Für die zweite Sektion wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion zur Folge.

Art. 8. 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.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m erstellt.

Art. 10. 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. 11. 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 Untersuchungen nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12. 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. 13. Es sollen täglich mindestens vier 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. Hinsichtlich der Preise der Abonnements können jedoch 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 und lebenden Tieren sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

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 Bundesrat 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 von 100 % für die Beförderung von Personen und von 150 % für die Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren zugerechnet wird. Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, sofern sie mindestens 1 Meter betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 20. Der nach Art. 19 zulässige Entfernungszuschlag ist herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals 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 während drei aufeinanderfolgender Jahre 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des in Art. 19 vorgesehenen Entfernungszuschlages. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 21. 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 Aktienkapitals 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 Aktienkapitals 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.

Art. 22. 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 Eintritt desselben Kenntnis 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 nicht 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 1955 rechtskräftig wird, den 25 fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und 1. Januar 1970 erfolgt, den 22 ½ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1970 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20 fachen 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 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 22 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. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1. Juli 1918 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zwingen nach Erschwil (Lüsseltalbahn). (Vom 3. Juni 1918.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1918
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	881
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1918
Date	
Data	
Seite	368-375
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 753

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.