

## Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die  
Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn  
Aarau-Solothurn-Lyß.

(Vom 1. November 1871.)

Lit. I

Mit Zuschrift vom 11. Oktober 1871 übermittelt die Regierung von Solothurn die vom Großen Rathe dieses Kantons unterm 15. September d. J. ertheilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Lyß-Büren-Solothurn-Ofen, soweit solche auf Solothurner-gebiet gelegen, und ersucht um Genehmigung derselben Seitens des Bundes.

Die Prüfung dieser Konzession hat ergeben, daß sich dieselbe in allen wesentlichen Bestimmungen den gewöhnlichen Bedingungen der meisten bestehenden Eisenbahnkonzessionen anschließt, und daß sie selbst in einigen Punkten in fortschrittlichem Sinne etwas weiter geht als diese. So ist z. B. im Art. 17 bezüglich der Konstruktion der Wagen das amerikanische System, wie solche im Entwurf des neuen Eisenbahngesetzes vorgesehen wird, vorgeschrieben. Auch wird in dieser Konzession bestimmt, daß die Gesellschaft verpflichtet werden kann, in Verbindung mit der eidg. Postverwaltung Nachtzüge einzuführen.

Was den Rückauf dieser Bahn anbetrifft, so scheint es den Verhältnissen angemessen, für die vorliegende Konzession die gleichen Be-

dingungen und Termine aufzustellen, welche in den Konzessionsgenehmigungen der Broythalbahn, als deren Fortsetzung die in Frage stehende Linie zu betrachten ist, stipulirt worden sind.

Als Frist für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises sind in der Konzession drei Monate, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, anberaunt. Dieser Termin, obwohl sehr kurz, ist auch für die Bundesgenehmigung maßgebend.

In allem Weiteren gibt uns die vorliegende Konzession zu keinerlei besondern Bemerkungen Veranlassung, und wir nehmen deßhalb auch keinen Anstand, Ihnen dieselbe mit nachstehendem Beschlußentwurf zu empfehlen.

Bern, den 1. November 1871.

Zur Namen des schweizerischen Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Schenk.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schick.**

(Entwurf)

### **Bundesbeschluß**

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Narau-Solothurn-Lyß.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) eines Beschlusses des Großen Rathes des Kantons Solothurn vom 15. September 1871, durch welchen dem interkantonalen Vorbereitungsomite für Anstrengung einer Eisenbahn Narau-Solothurn-Lyß für sich oder zuhanden einer von demselben gebildeten Gesellschaft

die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Olten, eventuell Narau, durch das solothurnische Gäu über Solothurn nach Büren und Lyß zum Anschluß an die am letztern Orte einmündende Brogethalbahn erteilt wird;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 1. November 1871;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession die Genehmigung des Bundes erteilt unter nachstehenden Bedingungen:

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom Tage der Betriebsöffnung der ganzen Brogethallinie an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorges schlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrags derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, un-

mittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache, und im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkauffsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von drei Monaten, vom Tage der Genehmigung dieser Konzession an gerechnet, ist der Beginn mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und gleichzeitig genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Unternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Konzession für  
den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Aarau-Solothurn-Lyss. (Vom 1. November 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.11.1871
Date	
Data	
Seite	793-796
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 066

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.