

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Konzession für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen.

(Vom 27. Juni 1873.)

Tit. I

Unterm 17. Mai dieses Jahres sucht der Verwaltungsrath der Holzstoff- und Papierfabrik Perlen, Kts. Luzern, um die Konzession für eine Eisenbahn von der Nordostbahnstation Gisikon nach der projektirten Papierfabrik und der bereits bestehenden Holzstofffabrik bei Perlen nach. Die Bahn erhält die normale Spurweite, eine Gesammtlänge von zirka  $3\frac{1}{3}$  Kilometer und eine Maximalsteigung von 8 ‰; als Minimalradius ist 150 Meter angenommen.

Die Kosten sind auf 230,000 Franken veranschlagt. Sie hat zunächst nur den Zweck, den (auf jährlich 250—300,000 Zentner geschätzten) direkten Güterverkehr des gesuchstellenden Etablissements mit der Nordostbahn zu vermitteln und allenfalls Angestellte desselben zu befördern. Die Petenten unterziehen sich jedoch der Bestimmung, daß sie, sobald das Bedürfniß hiefür sich geltend macht und der Bundesrath es verlangt, die Bahn dem öffentlichen Verkehr zu übergeben haben, § 11 a. (Wir geben dem Paragraph diese Nummer, um die einheitliche Bezeichnung der übrigen, für alle Konzessionen geltenden Paragraphen nicht zu stören). Für diesen Fall finden die Artikel 12 u. ff. der Konzession auf das Unter-

nehmen Anwendung. Mit Rücksicht auf den überwiegend den Lokalbedürfnissen dienenden Charakter und die Kürze der Bahn wird (§ 12) die mittlere Geschwindigkeit auf 20 (statt wie gewöhnlich 24) Kilometer per Zeitstunde festgesetzt; noch weiter, auf 15 Kilometer, herabzugehen, wie in der gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes angeordneten Verhandlung gewünscht worden ist, können wir nicht empfehlen.

Betreffend die übrigen in der Normalkonzession offen gelassenen Bestimmungen herrscht keine Meinungsverschiedenheit.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme, und benutzen die Gelegenheit, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. Juni 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Ceresole.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

(Entwurf)

## Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. eines vom 17. Mai 1873 datirten Gesuches des Verwaltungsrathes der Holzstoff- und Papierfabrik Perlen und der Beilagen;
  2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. Juni 1873,
- beschließt:

Dem Verwaltungsrathe der Holzstoff- und Papierfabrik Perlen, bestehend aus den Herren

Albert Locher, Großrath, in Biel,  
Theodor Bell, vom Hause August Bell, in Kriens,  
Näf-Schäppi, Verwaltungsrath der Papierfabrik Baienfurt  
bei Ravensburg,  
J. Stämpfli, Präsident der Eidg. Bank, in Bern,  
Dr. Med. Steiger, in Luzern,  
Thurneisen, Papierfabrikant, in Maulburg, Großherzogthum  
Baden,

als Vertreter der Aktionäre des genannten Unternehmens, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gisikon nach Perlen unter den in nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden. Die den Betrieb angehenden werden maßgebend vom Augenblick an, da die Bahnlinie dem allgemeinen Verkehr übergeben wird (§ 11 a).

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Luzern.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons Luzern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von zwei Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die in Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 15. Oktober 1873 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. März 1874 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Trasse zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften ohne Anspruch auf Entschädigung Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgeleise anzubringen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Luzern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 11 a. Die Bahn hat vorerst den ausschließlichen Zweck, den direkten Personen- und Güterverkehr der Holzstoff- und Papierfabrik Perlen mit der Eisenbahnstation Gisikon zu vermitteln. Ohne Genehmigung des Bundesrathes dürfen für diese Transporte keinerlei Taxen erhoben werden.

Der Bundesrath hat das Recht, sobald sich das Bedürfniß hiefür geltend macht, die Gesellschaft anzuhalten, die Bahn dem öffentlichen Verkehr für Personen- und Waarenbeförderung zu übergeben. Von dem Zeitpunkte an, da die Bahn dem allgemeinen Verkehr sich eröffnet, treten nachfolgende Bestimmungen in Kraft.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Züge, welche Personen befördern, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den dahierigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge 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 Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

20 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2 $\frac{1}{2}$  Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets 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 Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren.

Eine besondere Vereinbarung wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

per Stück und per Kilometer für  
 Pferde, Maulthiere 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 40 % zu ermäßigen.

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudieneuden Rohstoffe, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Fr.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren 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 Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.



Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Gütertarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Der Bundesrath ist berechtigt, eine angemessene Publikation der jeweiligen Fahrplanprojekte, sobald dieselben ausgearbeitet sind, ebenso nachträglicher Modifikationen, von der Gesellschaft zu verlangen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Einräumung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch macht, des Kantons Luzern, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903, von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. des Kantons Luzern übergehe. Zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bunde, resp. dem Kanton Luzern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt,

den  $22\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth; wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen ursprünglichen Anlagekosten betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf ausschließlich 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 gesammten Ueberschuß der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welch' letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 29. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Luzern hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Erlassung von Zusatzbestimmungen zum Bundesgesetz  
über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen.

(Vom 30. Juni 1873.)

---

Tit. I

Laut Vollziehungsverordnung vom 20. November 1872 zum Bundesgesetz über polizeiliche Maßregeln gegen Viehseuchen, vom 8. Februar 1872, müssen die zum Transporte und zum Verladen von Vieh dienenden Waggonen und Rampen nach jedem Gebrauche gereinigt und ausgewaschen werden, und es dürfen, bevor dies geschieht, keine neuen Viehtransporte eingeladen werden; diese Reinigung ist durch eine außen am Wagen angebrachte Aufschrift anzumerken. Für die Vollziehung dieser Vorschriften sind die Eisenbahnverwaltungen verantwortlich, und es wird die Uebertretung derselben mit Buße bis auf Fr. 100 bestraft. Die Ueberwachung ihrer Handhabung und die Bestrafung kommt, unter Vorbehalt einer einheitlichen Kontrolle durch den Bund, in erster Linie den Kantonen zu (§§ 26, 29 und 31 der genannten Vollziehungsverordnung).

Es ist nun seit Einführung dieser Verordnung, wie namentlich aus verschiedenen Eingaben der Regierung von Bern hervorgeht,

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn Gisikon-Perlen. (Vom 27. Juni 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.07.1873
Date	
Data	
Seite	1027-1037
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 732

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.