

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn von Bern durch den
Amtsbezirk Seftigen nach Thun und von der Grenze
des Kantons Unterwalden ob dem Wald auf dem
Brünig über Stansstad nach Buochs und Luzern.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit.!

Dem sich um diese Konzession bewerbenden Gründungskomite hat der Große Rath des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 bereits die Konzession ertheilt für eine in drei Sektionen getheilte Bahn von Thun bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig (Eisenbahnaktensammlung Bd. VII, S. 76); ein kleines Stück dieser Linie, die sogenannte Bödelibahn, befindet sich schon seit einem Jahre im Betriebe. Die Streke von Interlaken auf den Brünig und von Thun zum Anschluß an die Bödelibahn soll laut Bundesbeschluß vom 11. Juli 1871 bis zum 11. Juli 1874 begonnen werden.

Von beiden Endpunkten aus soll die Bahn nun Fortsetzungen erhalten.

Die Linie Bern-Thun mit einer Länge von 31 Kilometern soll, vom Güterbahnhof der schweizerischen Centralbahn ausgehend, bei

Holligen nach Süden abzweigen, die Ortschaften Wabern und Kehrsatz berühren und bei Belp in das Gürbenthal eintreten, in welchem sie bis Seftigen verbleibt, um sich von da über Uetendorf nach Thun zu wenden, während eine Variante dem Gürbenthal über Wattenwyl und Blumenstein bis zur Wasserscheide bei Stoken folgen, letztere mittelst eines Tunnels überschreiten und bei Reutigen an das bereits konzedirte linksufrige Trace Thun-Interlaken anschließen würde.

Die Linie Luzern-Stansstad-Buochs, 18 Kilometer lang, geht vom Bahnhof Luzern aus und zieht sich über Horw zum Theil längs des Vierwaldstättersees nach Hergiswyl, wo sie eine westliche Richtung annimmt, über die Acherbrücke nach Stansstad übersetzt und über Stanz nach der Hafenstation Buochs gelangt.

Das Trace Stansstad-Sarnen-Brünig endlich (42,5 Kilometer), welches den Halbkanton Obwalden der Länge nach durchschneidet und also durchweg eine südliche Richtung einhält, streicht zunächst dem Alpnachersee entlang, überschreitet bei Alpnach die Aa und gelangt auf dem linken Ufer dieses Flusses nach Sarnen. Nach nochmaliger Ueberschreitung der Sarner-Aa, sowie der Melch-Aa zieht sich die Bahn dem rechten Ufer des Sarnersees entlang. Am oberen Ende dieses Sees bei der Station Diechtersmatt beginnt die Bergbahn, welche über Rudenz durch einen den Kaiserstuhl schneidenden Tunnel an den Lungernsee gelangt, sodann mittelst eines zweiten Tunnels durch den Flühliberg über Lungern den Brünig hinansteigt, dessen Haupttunnel sie nach Zurücklegung des 375 Meter langen Seewlitunnels erreicht.

Die Gesamtlänge des zu konzedirenden Trace beträgt 81,55 Kilometer. Die Variante über Wattenwyl und Stoken würde diese Länge auf 80,25 Kilometer reduzieren. Auf die einzelnen von der Bahn berührten Kantone vertheilt sich diese Länge wie folgt:

Luzern	.	.	.	.	6,5	Kilometer,
Obwalden	.	.	.	.	28,75	"
Nidwalden	.	.	.	.	15,75	"
Bern	.	.	.	.	31,0	"

Der Minimalradius der Linien Bern-Thun und Stansstad-Diechtersmatt beträgt 180, der Linie Luzern-Buochs 300 Meter. Für die Bergbahn, d. h. für die Streke Diechtersmatt-Brünig, ist der Minimalradius 200 Meter.

Die Gefällsverhältnisse sind folgende:

Linie Luzern-Brünig.

Steigung ‰.	Länge in Metern.
5	620
6	650
8	890
10	750
11	1237
12	1988
17	175
22	1025
26	675
34	943
40	912
50	6412

Linie Stansstad-Buochs.

Steigung ‰.	Länge in Metern.
5	2000
10	750

Linie Bern-Thun.

Steigung ‰.	Länge in Metern.
5	3362
6	1010
8	2180
9	3965
10	3460

Die übrigen Strecken sind so zu sagen horizontal.

Die Bahn soll mit gewöhnlichen Lokomotiven betrieben werden. So lange das Profil nicht über 12 ‰ Steigung hat, werden die Züge mit nur einer Maschine befördert. Auf stärkern Steigungen bis 50 ‰ sind zur Beförderung der Züge von 200—240 Personen zwei Lokomotiven von je 24 Tonnen in Aussicht genommen. Die Wagen werden nach amerikanischem System gebaut, und zwar mit zwei Etagen und vierrädrig.

Die Gesamtkosten sind auf Fr. 12,299,000 berechnet. Für die Thalbahn ist der Kilometer auf Fr. 136,000, für die Bergbahn auf Fr. 170,000 veranschlagt.

Die Regierungen von Luzern und Nidwalden glaubten für den Fall gegen die Konzession der Linie Luzern-Buochs Einsprache erheben zu sollen, wenn dadurch die Konzession der Jura-Gott-

hardbahn auf der nämlichen Streke ausgeschlossen würde, da letzteres Unternehmen nach Ansicht der genannten Regierungen weit mehr nationalökonomische Interessen befriedige als die wesentlich dem Touristen- und Lokalverkehr dienende Brünigbahn.

Wir haben schon wiederholt die Ansicht ausgesprochen und begründet, daß nach dem neuen Eisenbahngesetze die Ertheilung mehr als einer Konzession zwischen den nämlichen Endpunkten zulässig sei. Die Jura-Gotthardbahn wird also auch zwischen Luzern und Buochs trotz und neben der ihr um einige Tage zuvorkommenden Brünigbahn zu gestatten sein; aber nach dem gleichen Rechte darf auch die Brünigbahn wegen einer erst in Aussicht stehenden kollidirenden Konzession nicht unterdrückt werden.

Ueber die Konzessionsbedingungen bemerken wir Folgendes:

1) Der Beginn der 99jährigen Konzessionsdauer ist mit der vom Kanton Bern bereits ertheilten Konzession in Uebereinstimmung gebracht.

2) Das Gründungskomite will die Pflicht zum Betriebe der Streke von Diechtersmatt bis auf den Brünig nur für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober übernehmen, ziemlich entsprechend dem § 16 der Berner Konzession vom 28. Dezember 1870, welcher eine zweimalige tägliche Fahrt von einem Endpunkt zum andern vorschreibt, diese Verpflichtung jedoch nicht auf die Fahrten über den Brünig während den Wintermonaten erstreckt, „bezüglich auf welche jeweilige Verständigung mit dem Regierungsrathe vorbehalten wird“. Die Regierung von Obwalden verlangt, daß auch im Winter täglich ein Zug über den Brünig oder, wenn sich Hindernisse in den Weg stellen sollten, wenigstens bis nach Lungern eingerichtet werde.

Wir glauben, das Begehren um Befahrung der ganzen Linie während des ganzen Jahres adoptiren zu müssen.

Nach den Aussagen von Technikern werden die Tage, an denen wegen meteorologischer Verhältnisse die Bahn nicht über den Brünig gelangen kann, zu den Ausnahmen gehören. Und da der Gesellschaft unter allen Umständen zur Pflicht gemacht werden mußte, während des Winters die Brief- und Fahrpost mit einer beschränkten Anzahl von Reisenden über den Brünig zu befördern, so dürfte ein täglicher Zug, wenn alle Verhältnisse in Berechnung gebracht werden, eine nicht sehr wesentlich größere und lästigere Leitung repräsentiren.

Für die Zeiten, wo der Betrieb durch Schneefall etc. unterbrochen würde, träte die durch Art. 21 des Gesetzes normirte Pflicht der Gsesellschaft in Wirksamkeit.

Allerdings kann durch die gegenwärtig zu ertheilende Konzession nur der Betrieb der Bahn auf dem Boden des Kantons Unterwalden und bis zur Kantonsgrenze auf dem Brünig regulirt werden; es versteht sich aber von selbst, daß die Gesellschaft nicht auf dem Brünig anhalten kann, sondern auch die andere Seite des Passes befahren wird.

3) Das Gründungskomite wünscht, daß ihm für die ganze Ausdehnung der Bahn folgende Taxen gestattet werden:

in 1. Wagenklasse	14,6 Rappen,
„ 2. „	8,4 „
„ 3. „	5 „

per Kilometer, eventuell, wenn nur für die Bergbahn eine Erhöhung gestattet würde:

in 1. Klasse	20 Rappen,
„ 2. „	10 „

Da mit Ausnahme der Bergbahn (von Diechtermatt bis auf den Brünig) die Steigung nur auf einer kurzen Streke 12 ‰ erreicht, sonst 10 ‰ nirgends übersteigt, so halten wir mit den betheiligten Kantonsregierungen eine Erhöhung der Normalansätze auf den übrigen Theilen der Linie nicht für gerechtfertigt, dagegen die eventuell für die Bergbahn geforderte Taxerhöhung für mäßig.

Dieselbe ist von Diechtersmatt an und nicht, wie die Regierung des Kantons Unterwalden ob dem Wald beantragt, erst von Lungern an zu gestatten; dann gleich ob der erstgenannten Station beginnt die Maximalsteigung von 50 ‰.

4) Das sich um die Konzession bewerbende Komite will Abonnementsbillets nun für die ganze Ausdehnung der Linie ausgeben. Es scheinen uns aber keine Gründe vorhanden zu sein, von der Normalkonzession abzuweichen.

5) Ebenso wenig hinsichtlich der Ermäßigung der Transporttaxe für Vieh in ganzen Wagenladungen.

6) Das Gründungskomite wünschte, daß für die ganze Linie das Maximum der Taxe für Waarentransport auf 1 Rappen per 50 Kilogramm festgesetzt werde. Die betheiligten Regierungen protestirten gegen eine Aenderung der Normalkonzession, soweit die Thalbahnen in Frage kommen. Ein eventueller Antrag, für die Bergbahn über 1 Rappen beziehen zu dürfen, wurde vom Komite nicht gestellt; demnach wird für die Thallinie 0,8 Rappen und für die Bergbahn 1 Rappen als Taxe für 50 Kilogramm Waaren in der höchsten Klasse, sowie nur 0,5 Rappen, resp. (mit

proportioneller Erhöhung) 0,625 Rappen in der niedrigsten Klasse zu statuiren sein.

7) Die Rückkaufstermine und Rückkaufsbedingungen sind mit denen der bereits erteilten Konzession in Einklang zu bringen, um so mehr als der die letztere genehmigende Bundesbeschluß den Passus enthält: „Der Rückkauf darf nur für die ganze Brünigbahn zwischen Thun und Luzern, soweit sie wirklich erstellt ist, ausgeübt werden.“

Diesen Bemerkungen gemäß beehren wir uns, Ihnen die Annahme folgenden Beschlußentwurfes zu beantragen.

Uebrigens henützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession einer Eisenbahn von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun und von der Grenze des Kantons Unterwalden ob dem Wald auf den Brünig über Stansstad nach Buochs und Luzern.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuchs des Gründungskomite der Brünigbahn, datirt den 15. Mai 1873;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juli 1873,
beschließt:

Dem Gründungskomite für eine Brünigbahn, repräsentirt durch dessen Präsidenten, Herrn Nationalrath F. Seiler in Interlaken, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

1) von der Stadt Bern auf dem linken Aarufer durch den Amtsbezirk Seftigen führend, nach Thun, eventuell von Wattensyl nach Reutigen und in der Nähe dieses Dorfes anschließend an die vom Großen Rathe des Kantons Bern am 28. Dezember 1870 bereits konzedirte Sektion III der Brünigbahn (Bundesgenehmigung vom 11. Juli 1871);

2) von der Grenze des Kantons Bern auf dem Brünig durch den Kanton Unterwalden ob dem Wald nach Stansstad mit Abzweigung von dieser Linie nach Alpnach-Stad, von Stansstad einerseits nach Luzern, andererseits nach Buochs,
unter den in nachfolgenden Artikeln 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von neunundneunzig Jahren, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Interlaken oder Bern.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. der Kantone Bern, Unterwalden ob dem Wald, Unterwalden nid dem Wald und 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 20 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 1. August 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. August 1878 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 Traces zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften 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 desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden worden sind, 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. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zwei mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Von Diechtersmatt bis zur Kantonsgrenze auf den Brünig kann der Betrieb in der Zeit vom 1. November bis 30. April auf einen täglichen Zug in beiden Richtungen beschränkt werden.

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen 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:

auf der Strecke von Diechtersmatt bis zur Kantonsgrenze auf dem Brünig oder in umgekehrter Richtung:
in der ersten Wagenklasse 20 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 5 Rappen,
 auf den übrigen Linien:
 in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
 in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahn-
 länge.

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 Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 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 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusezen, 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 weiteren 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. Ein vom Bundesrath nach Anhörung der betheiligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement 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 Stük 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 20 % 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. Auf der Streke von Diechersmatt bis zur Kantonsgrenze auf dem Brünig und umgekehrt darf 1 Rappen per 50 Kilo und Kilometer erhoben werden.

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

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

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

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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 mit 0,8 beziehungsweise 1 Rappen per Kilometer und 50 Kilo 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 Stükes 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 Franken.

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 Stationsladplätzen 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 unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen durch diese Konzession geforderten 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.

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

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung

eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Der Bund oder, wenn er davon keinen Gebrauch macht, die Kantone Bern, Unterwalden ob dem Wald, Unterwalden nid dem Wald und Luzern, sind 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 1. Mai 1874 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls sie die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt haben.

Der Rückkauf darf nur für die ganze Linie ausgeübt werden.

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 zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache 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 diejenigen Summen, welche einem speziellen Baureservefond gehören, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würden, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Bern, Unterwalden ob und nid dem Wald und Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht,

wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die obgenannten Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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 Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisen-
bahn von Langenthal nach Wauwyl.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit. !

Zur Herstellung einer möglichst kurzen Verbindung zwischen dem Westen der Schweiz und dem Gotthard, beziehungsweise Luzern, sucht das Direktorium der schweizerischen Zentralbahn um eine Konzession nach zum Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl.

Von der Zentralbahnstation Langenthal ausgehend, führt die Bahnlinie nach Ueberschreitung der Langeten durch größere Waldungen über die Station St. Urban ins Thal des die Kantonsgrenze bildenden Rothbaches und dessen rechtem Ufer entlang, also auf Luzernergebiet, nach Altbüron; hier beginnt ein 2000 Meter langer Tunnel, mittelst dessen sie durch den Stalten nach Eberseken und von da ins Lutherthal gelangt; endlich zieht sie sich über Schötz ins Wiggerthal, wo sie bei Egolzwyl unterhalb der Station Wauwyl an die Zentralbahnlinie Luzern-Olten anschließt.

Diese Verbindungslinie erhält eine Länge von 20,45 Kilometer. Durch dieselbe wird die bisherige Linie Bern-Luzern via Zentralbahn

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun und von der Grenze des Kantons Unterwalden ob dem Wald auf dem Brünig über Stansstad nach Buochs und Luze...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	228-242
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 777

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.