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

um 15,69, oder, da nach bisheriger Fahrordnung die Züge von Bern nach Luzern über Olten gehen, um 23,10 Kilometer abgekürzt.

Als kleinster Krümmungshalbmesser ist 400 Meter angenommen. Die Maximalsteigung beträgt 16 ‰ und die mittlere Steigung 8,1 ‰. Das Betriebsmaterial soll sich nach den bestehenden Normalien der Zentralbahn richten.

Die Kosten dieser Bahnlinie werden auf Fr. 6,602,000 oder Fr. 322,800 per Kilometer berechnet.

Das Direktorium der Zentralbahn hat zu den §§ 1, 7, 11, 15, 18, 19, 23, 24, 25, 26 des Konzessionsformulars verschiedene Abänderungs- oder Streichungsanträge gestellt, hinsichtlich welcher wir auf das Protokoll der bezüglichen Konzessionsverhandlungen verweisen. Da wir dieselben insgesamt in der Botschaft vom 10. Juli, betreffend Form und Inhalt der neu zu ertheilenden Eisenbahnkonzessionen behandelt und in ablehnendem Sinne begutachtet haben, so betrachten wir die Reproduzierung unserer Argumente an diesem Orte nicht für gefordert. Selbstverständlich ist, daß Ihre Schlußnahmen über die grundsätzlichen Bestimmungen der Normalkonzession auch im vorliegenden Falle zur Anwendung gelangen werden.

Wir empfehlen nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme, und versichern Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 24. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches des Direktoriums der schweizerischen Zentralbahn vom 13. Juni d. J.;

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

beschließt:

Der schweizerischen Zentralbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl 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. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Basel.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. der Kantone Bern 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 sechs Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die im

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 31. Mai 1874 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. März 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 Trace zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird unter zweispuriger Expropriation vorerst mit einspurigem Unterbau erstellt. Für Tunnels wird der Unterbau sofort zweispurig angelegt. 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 begründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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.

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:

- 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 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 2¹/₂ 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 eidgenösscher oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrath nach Anhörung der beteiligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wir 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 Rappen;
 „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen;
 „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

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.

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 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 mit 0,8 Rappen per Kilometer und 50 Kilogramm zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waaren-sendungen 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 Bundesrath 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 Rappen 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 Aufgebers, beziehungsweise 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 Ver-

kehr 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 dahieriges 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. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und 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 der Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. der Kantone Bern und Luzern übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bund, resp. den Kantonen Bern und Luzern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, 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 fünfundsanzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22¹/₂fachen Werth, — wenn der Rückkauf zwischen

dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20-fachen 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 erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich 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 sämmtliche 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Bern 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 Kantone Bern und Luzern 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 Jura-
Gotthardbahn.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit.!

Im Namen des Initiativkomite der Jura-Gotthardbahn reicht uns der Präsident desselben, Herr Nationalrath Büzberger in Langenthal, am 23. Februar d. J. das Gesuch ein um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Jurabahn bei Delsberg abzweigend über die Klus, Langenthal, in der Richtung von Huttwyl und Zell nach Willisau, Wohlhausen, Luzern, dem linken Seeufer entlang über Stanz nach Altdorf mit Anschluß an die Gotthardbahn. Bereits am 19. Dezember v. J. hatte der Große Rath des Kantons Bern dem nämlichen Komite eine Konzession erteilt für eine Bahn zwischen 1) den jurassischen Eisenbahnen und der Kantonsgrenze Bern-Solothurn in der Richtung nach Oensingen, und 2) der Kantonsgrenze Bern-Solothurn bei Oensingen bis an die Kantonsgrenze Bern-Luzern in der Richtung gegen Zell, zwischen Huttwyl und St. Urban. Wir sahen jedoch von einer besondern Genehmigung dieser Konzession ab, in Anbetracht, daß ein noch größerer und wichtigerer Theil des ganzen Unternehmens das Territorium der Kantone Solothurn, Luzern, Nidwalden und Uri durchschneidet, und daß daher am zweckmäßigsten eine Konzession für

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach "Wauwyl. (Vom 24. Juli 1873.)

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	242-251
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 778

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.