

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lütterswil nach Solothurn.

(Vom 7. September 1899.)

Tit.

Unterm 25. April 1899 reichte Herr Ingenieur Emch in Bern namens eines Initiativkomitees das Gesuch um Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lütterswil nach Solothurn, als Fortsetzung der konzessionierten Bahn Biel-Büren-Lütterswil, ein.

Der dem Gesuch beigegebene allgemeine Bericht geht davon aus, daß der Bucheggberg dem Schicksal vollständiger Isolierung entgegengehe, wenn man nicht alles aufbiete, um ihn mit der Kantonshauptstadt Solothurn durch eine Eisenbahn zu verbinden. Daß die Landesgegend einen Lokalverkehr zur Alimentierung des Bähnchens aufweisen könne, sei unbestrittene Thatsache. Wenn derselbe auch im Anfang nicht so groß sein werde, wie in Gegenden mit vielen industriellen Ortschaften, so werde er dennoch erheblich sein und mit fortschreitender Angewöhnung der Bevölkerung an das neue Verkehrsmittel, durch Etablierung neuer Industrien, Gewerbe und landwirtschaftlicher Verbesserungen werde auch hier, wie bei analogen Bahnverhältnissen in ähnlichen Gegenden, wo vor der Bahn nicht einmal ein Postkurs rentierte, der Lokalverkehr sich stets steigern.

Dem technischen Bericht ist zu entnehmen, daß die Bahn in der Station Neu-Solothurn der Centralbahn beginne und sich bis km. 3 rechts neben dem Geleise der Emmenthalbahn hinziehe.

Dann biege sie rechts ab, überschreite bei km. 3,₈ und 4,₈ die Hauptstraße vor und nach Biberist, wo rechts hinter dem Schulhaus eine Station errichtet werde, und ziehe sich um den Hügel herum nach Neuhüsli, dann dem Hügel entlang nach Küttigkofen und längs der Berglehne des sogenannten Bubenthal nach den Dörfern Tscheppach und Hessigkofen, um in Lüterswil an die projektierte Schmalspurbahn Biel-Büren-Lüterswil anzuschließen.

Die Maximalsteigung betrage 30 ‰, die Betriebslänge der Bahn 16,₅₅ km., die Spurweite 1 m. und der Minimalradius 150 m.

Die Bahn werde vorläufig von Lüterswil bis nach Solothurn auf eigenem Bahnkörper geführt, und es werde danach getrachtet werden, eine Fusion mit Biel-Büren-Lüterswil herbeizuführen, oder wenigstens einen durchgehenden Betrieb zu organisieren. Sollte jedoch die direkte Bahn Solothurn-Schönbühl zu stande kommen, so behalten sich die Konzessionsbewerber vor, falls die Schmalspurbahn Biel-Lüterswil nicht erstellt werden sollte, bei Neuhüsli anzuschließen und die Bahn für Dampfbetrieb einzurichten.

Als Variante werde noch in Aussicht genommen, die Bahn in Neu-Solothurn mit einer eigenen Stationsanlage zu versehen und sie in östlicher Richtung, mit Niveaureuzung der Hauptstraßen bei km. 1,₆ in Solothurn und bei km. 3,₂ in Biberist und Überbrückung der Emmenthalbahn nach der Station Oberbiberist zu führen. In diesem Falle würde die Linie nur 15,₁₅ km. lang.

Laut Kostenvoranschlag soll der Bau auf Fr. 1,150,000 zu stehen kommen, nämlich:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
A. Organisations- und Verwaltungskosten .	Fr.	50,000
B. Verzinsung und Beschaffungskosten . .	„	15,000
C. Expropriation	„	130,000
D. Bahnbau:		
1. Unterbau	Fr.	360,000
2. Oberbau	„	250,000
3. Hochbau	„	55,000
4. Signaleinrichtungen und Verschiedenes	„	5,000
5. Elektrische Anlage	„	120,000
		790,000
II. Rollmaterial	„	110,000
III. Unvorhergesehenes	„	55,000
		1,150,000
	Total	Fr. 1,150,000

Die Einnahmen werden veranschlagt wie folgt:

Personenverkehr	Fr. 78,000
Güterverkehr	„ 35,000
Gepäckverkehr	„ 7,000
	<hr/>
Total	Fr. 120,000

Die Ausgaben sollen betragen	„ 74,000
so daß ein Einnahmenüberschuß verbliebe von . .	<hr/> Fr. 46,000

Hiervon sollen Fr. 8000 in den Reservefonds gelegt und Fr. 12,000 zur Verzinsung des Obligationenkapitals von Fr. 300,000 verwendet werden, so daß noch Fr. 26,000 zu einer 3%igen Verzinsung des Aktienkapitals im Betrage von Fr. 850,000 verbleiben würden.

Sowohl die Regierung des Kantons Solothurn, als diejenige des Kantons Bern (dessen Gebiet auf eine Länge von 1030 m. berührt wird) erklärten sich mit der Erteilung der Konzession einverstanden.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 11. August 1899 statt. Hierbei wurde der nachstehende Beschlußentwurf allseitig acceptiert. Derselbe entspricht durchwegs der Konzession für eine Schmalspurbahn von Biel nach Lütterswil vom 17. Dezember 1898. Indessen wurde auf die beabsichtigte Fusion in der Weise Rücksicht genommen, daß im Eingang die Übertragung der Konzession auf die Konzessionäre der Bahn Biel-Lütterswil vorbehalten, in Artikel 2 die Konzessionsdauer auf den Zeitpunkt des Erlöschens der Konzession Biel-Lütterswil beschränkt und in Artikel 3 Solothurn nur für den Fall als Sitz der Gesellschaft bezeichnet wurde, daß die Fusion nicht zu stande kommen sollte. Außerdem erklärt Artikel 27 die beiden Unternehmungen für den Fall der Fusion als ein einheitliches, nach der Bestimmung der Konzession Biel-Lütterswil zu erwerbendes Rückkaufsprojekt.

Indem wir Ihnen den Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. September 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lütterswil nach Solothurn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren B. Emch, Ingenieur in Bern, und Mithafte, vom 25. April 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. September 1899,

beschließt:

Den Herren B. Emch, Ingenieur in Bern, Kantonsrat Zimmermann in Lütterswil, Dr. Wyß, Arzt in Hessigkofen, Gemeindeammann Lätt in Mühledorf, Gemeindeammann Stuber in Tschepach, Gemeinderat Burkhalter in Küttigkofen und Oberammann Stuber in Solothurn wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, eventuell zu Handen der Konzessionäre einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Büren nach Lütterswil, die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Lütterswil nach Solothurn 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 Konzession wird auf die Dauer bis zum 17. Dezember 1978 erteilt.

Art. 3. Für den Fall, daß die Fusion mit der Schmalspurbahn Biel-Büren-Lütterswil nicht zu stande kommt, ist der Sitz der Gesellschaft in Solothurn.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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

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

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern; zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrat vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ernäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

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

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten,

Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern 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 sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Solothurn und Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte 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 kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Im Falle einer Fusion mit der Schmalspurbahnunternehmung Biel-Büren-Lütterswil bilden beide Linien ein einheitliches Rückkaufsobjekt, das nach den in Art. 26 der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn Biel-Büren-Lütterswil vom 17. Dezember 1898 enthaltenen Bestimmungen zurückzukaufen ist.

Art. 28. Haben die Kantone Solothurn und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26, bzw. 27, 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Lüterswil nach Solothurn. (Vom 7. September 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1899
Date	
Data	
Seite	590-599
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 890

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.