

Schweizerisches Bundesblatt.

55. Jahrgang. III.

Nr. 24.

17. Juni 1903.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Baum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, beziehungsweise von Utzenstorf nach Schönbühl.

(Vom 12. Juni 1903.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 10. April 1899 unterbreitete Herr Nationalrat Steinhauer in Jegenstorf, namens eines Initiativkomitees, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Solothurn nach Bern.

Im allgemeinen Bericht wird darauf hingewiesen, die projektierte Linie sei die kürzeste Linie zwischen Solothurn-Bern, acht Kilometer kürzer als über Burgdorf. Nach Erstellung der Weissensteinbahn und der neuerdings auch in Aussicht stehenden Wasserfallbahn sei sie die kürzeste Linie über Solothurn nach dem Berner Jura und Basel. Demzufolge werde die Fortsetzung einer direkten Linie nach Bern im Hinblick nach dem Simplon geradezu zur volkswirtschaftlichen Notwendigkeit für einen großen Teil des Kantons und der Stadt Bern. Aber auch für den Lokalverkehr habe die Linie nicht minder ihre Berechtigung. Sie schliesse von Biberist bis Schönbühl in ihre engere Verkehrszone wenigstens 40 Gemeinden mit zirka 15,100 Einwohnern ein.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Vom Ausgangspunkt der Bahn, dem Bahnhof Neu-Solothurn, solle die jetzige Bahnanlage der Emmentalbahn bis km. 3,0 gemeinschaftlich benutzt werden, eventuell sei auf 3,5 m. Axtdistanz parallel mit gleichen Richtungs- und Steigungsverhältnissen ein zweites, beziehungsweise eigenes Geleise anzulegen mit entsprechender Erweiterung der Dämme und Einschnitte. Von km. 3,0 an zweige die Linie in einem Bogen von 500 m. Radius rechts ab mit einer Steigung von 7,0 ‰ nach der westlich von Biberist bei km. 4,250 vorgesehenen Station Ober-Biberist. Sodann überschreite sie zirka 400 m. außerhalb derselben die Heerstraße nach Bern à niveau und erreiche in südwestlicher Richtung mit einer kurzen Steigung von 6,5 ‰ und dann horizontal bei km. 7,510 die Station Lüterkofen-Lohn beim sogenannten Neuhüsli, zirka 50 m. links der Heerstraße.

Diese werde zirka 100 m. außerhalb der Station nochmals à niveau gekreuzt, und es ziehe sich nun die Bahn mit durchwegs 1 ‰ Steigung in südlicher Richtung, den Altisberg mittelst eines größeren, zirka 700 m. langen, Einschnittes durchstehend, und gleich nachher 300 m. oberhalb der Heerstraße in Krailigen den Limpachkanal überschreitend, nach der zirka 500 m. westlich von Bätterkinden bei km. 10,460 vorgesehenen Station Bätterkinden. Von hier ab führe die Linie in einer zirka 3¹/₂ km. langen Geraden durch den Grafen- und Bischofswald zirka 400 m. westlich von Schalunen gegen Büren zum Hof, dasselbe in seinem äußersten östlichen Teil durchschneidend, à niveau der zirka 1¹/₂ m. tiefer zu legenden Länggasse und erreiche, bis hierher mit 7 ‰ ansteigend und dann horizontal in einem an die lange Gerade anschließenden zirka 1850 m. langen Bogen von 2500 m. Radius die Station Fraubrunnen, bei km. 15,950 gelegen, zirka 400 m. westlich vom sogen. Brüggli und ungefähr in der Mitte zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof. Von den beiden Straßen nach Grafenried werde die tieferliegende überführt und die Hauptstraße à niveau gekreuzt. In gerader Fortsetzung von der Station ziehe sich die Linie hinter den westlichen Häusern von Fraubrunnen durch in der Richtung östlich vom Lohnwald zirka 1¹/₂ km. vom Schulhaus Zauggenried entfernt, die Straße von Zauggenried nach Grafenried überfahrend, nach Station Jegenstorf, welche zwischen Münchringen und Jegenstorf an der Straße und zirka 200 m. vom Schloß entfernt vorgesehen sei; dieselbe werde erreicht mit einer 2¹/₂ km. langen Steigung von 8 ‰ und einer ebenso langen Horizontalen. Mit einer ein-

zigen Steigung von 3 ‰ auf 2960 m. Länge gelange nun die Linie östlich an Urtenen vorbei, mit einem Bogen von 500 m. Radius einmündend, in die Station Schönbühl in der Richtung nach Bern, km. 24,450 (Stationsmitte). Von hier sollen die Züge auf der Linie der S. C. B. (beziehungsweise der S. B. B.) bis Bern befördert werden. Die Betriebslänge Solothurn-Schönbühl betrage demnach 24,450 km., die Baulänge von km. 3,0 an bis Schönbühl-Einmündung 21,250 km.

Der Höhenunterschied vom Bahnhof Neu-Solothurn bis Station Schönbühl betrage 95,28 m. Die größte Steigung der Emmentalbahn von Solothurn bis zur Abzweigung der projektierten Linie bei km. 3,0 sei 10 ‰ auf 2040 m. Länge. Die Maximalsteigung der Hauptlinie betrage 8 ‰ auf 2500 m. Die mittlere Steigung betrage 5,1 ‰, während die ideelle Steigung aus Höhenunterschied und Bahnlänge zwischen Ausgangspunkt und Endstation 4,5 ‰ ergebe.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

Organisation und Verwaltung	Fr.	95,000
Verzinsung des Baukapitals	„	70,000
Expropriation	„	200,000
Bahnbau:		
1. Unterbau	Fr.	875,000
2. Oberbau	„	630,000
3. Hochbau	„	206,000
4. Telegraph und Signale	„	74,000
		<hr/>
	„	1,785,000
Rollmaterial	„	380,000
Mobiliar	„	30,000
		<hr/>
Total der Baukosten von km. 3,0 bis Station Schönbühl	Fr.	<u>2,560,000</u>

Das eventuell vorgesehene Parallelgleise Neu-Solothurn bis km. 3,0 würde noch weitere Fr. 230,000 erfordern.

Zwischen NeuHüsli und Büren zum Hof, km. 8,0 bis km. 15,0 (Hauptlinie) sei noch eine Variante mit der Station Ätingen an Stelle von Bätterkinden studiert worden. Dieselbe bezwecke, die Bahnlinie und damit eine Station dem Limpachtal näher zu bringen. Die Lösung der Frage, welche von beiden Linien zur Ausführung gelangen solle, müsse der Abklärung dieser Gegend, Limpachtal und Bätterkinden, überlassen bleiben.

Mittelst Eingabe vom 14. April 1899 unterbreiteten sodann die Herren Rud. Leuch, Gemeinderatspräsident, Gebrüder Beck und R. Meier, in Utzenstorf, dem Bundesrate ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Utzenstorf nach Schönbühl.

Im allgemeinen Bericht wird ausgeführt, die Bahnlinie Utzenstorf-Schönbühl verfolge zwei Zwecke:

Erstens solle diese Linie dem Lokalverkehr dienen, indem die Ortschaften Utzenstorf, Bätterkinden und Jegenstorf mit dem Amtssitz Fraubrunnen und die Gemeinden Fraubrunnen, Grafenried, Zauggenried (Station Grafenried-Fraubrunnen) mit Jegenstorf und den Bahnanschlüssen nach Bern und Solothurn verbunden werden.

Zweitens falle ihr die Aufgabe zu, Solothurn und Bern direkt zu verbinden, mit möglichst langer Benützung der Emmentalbahn, ohne jedoch die Betriebslänge Solothurn-Bern unnütz zu vergrößern.

Die Kosten werden veranschlagt:

13 Kilometer à Fr. 115,000	Fr. 1,495,000
Zuschlag für Emmenbrücke	„ 95,000
	<hr/>
Total	Fr. 1,590,000

Gemäß dem technischen Berichte soll die Eisenbahn Utzenstorf-Schönbühl als eingleisige Normalbahn mit Lokomotivbetrieb erstellt werden. Für den Personenverkehr seien die in der Zentralschweiz allgemein üblichen Wagen nach amerikanischem System in Aussicht genommen.

Die Linie beginne in Utzenstorf bei km. 10,⁷²⁵ der Emmentalbahn, gehe mit der Emmentalbahn bis auf zirka 1 km. parallel und wende sich dort nach rechts, um bei km. 3 die Emme zu überschreiten. Von km. 3 bis 5 überschreite man das seit 1850 entwässerte Fraubrunnen-Moos mit 0,8 ‰ Gefälle um die Staatsstraße Fraubrunnen-Äffligen à niveau zu kreuzen und von dort mit 8 ‰ Steigung die Station Grafenried-Fraubrunnen bei km. 6,³⁰⁰ zu erreichen. Von hier gehe die Linie im Einschnitt mit 8 ‰ und 1,66 ‰ Steigung bis Station Jegenstorf bei km. 9,³⁵⁵. Dieser Einschnitt von im Mittel 5 m. Tiefe und 3 km. Länge liefere das notwendige Auffüllungsmaterial zu den Anfahrten der Emmenbrücke und dem Damm über das Moos. Von Station Jegenstorf werde bei km. 3,²⁵⁰ die Station Schönbühl (Schweizerische Bundesbahn) erreicht; die Steigung dieser Strecke betrage auf 1950 m.

Länge 5 ‰. Nach diesem Trace werde die Linie Solothurn-Schönbühl eine Betriebslänge von 23,825 km. erhalten mit 10 ‰ als Maximalsteigung zwischen Neu-Solothurn und Biberist; der Minimalradius betrage 500 m.

Das Konzessionsgesuch für die Linie Solothurn-Schönbühl (Bern) wurde den Regierungen von Solothurn und Bern, und das Konzessionsgesuch für die Linie Utzenstorf-Schönbühl, welche ganz im Kanton Bern liegt, nur der Regierung dieses letztern Kantons zur Vernehmlassung zugestellt.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn äußerte sich in seiner Vernehmlassung vom 18. April 1899 über das Projekt Solothurn-Bern, beziehungsweise Solothurn-Schönbühl, im wesentlichen folgendermaßen:

Nach seiner Ansicht komme dieser Linie die wesentliche lokale Bedeutung einer direkten Verbindung zweier Kantons-hauptstädte durch eine dichtbevölkerte Gegend mit größern blühenden Ortschaften zu. Außerdem stehe ihre Existenzberechtigung als vermittelndes Teilstück eines durchgehenden direkten Verkehrs vom Jura nach Bern und im Hinweis auf die Projekte der Wasserfallen- und Lötschbergbahn, von Basel nach dem Simplon, außer Zweifel; die Linie sollte indessen direkt von Station Neu-Solothurn, d. h. ohne Benutzung der Emmentalbahn, in östlicher Variante nach Biberist geführt werden. (Dieses letztere Verlangen wurde jedoch gemäß der vom Vertreter der Regierung des Kantons Solothurn anlässlich der konferenziellen Verhandlungen am 28. Mai 1903 abgegebenen Erklärung fallen gelassen.)

In seiner Vernehmlassung vom 26. Mai 1899 äußerte sich der Regierungsrat des Kantons Bern über beide Projekte, indem er insbesondere auch die Konkurrenzfrage berührte, im wesentlichen wie folgt:

Das Initiativkomitee von Fraubrunnen mache als Hauptgrund für die Berechtigung der von ihm projektierten Linie die direkte Verbindung zwischen Solothurn und Bern geltend. Dieselbe habe von Neu-Solothurn aus eine Betriebslänge von 24,3 Kilometer über Bätterkinden oder 24,6 Kilometer nach der Variante über Ättingen. Die Linie über Utzenstorf dagegen habe eine Betriebslänge von 23,6 Kilometer. Die Gefällsverhältnisse seien für beide Linien annähernd die nämlichen. Für den Transitverkehr sei somit jedenfalls die Linie auf dem rechten Ufer der Emme der linksufrigen um 1 km. überlegen. Was den Lokalverkehr

betreffe, so brächte die linksufrige Linie von Solothurn bis Frauenbrunnen nur der zur Gemeinde Bätterkinden gehörenden Ortschaft Krailigen und einigen wenigen kleinen Gemeinden des solothurnischen Bucheggberges wesentlichen Vorteil. Um so mehr würden aber durch diese Verbindung die an der Emmentalbahn gelegenen Gemeinden Gerlafingen, Wiler und Utzenstorf Schaden leiden. Dieselben sähen sich dadurch genötigt, zum direkten Verkehr mit Bern eine Verbindung von Utzenstorf mit Jegenstorf anzustreben und dafür große Opfer zu bringen. Ferner seien die Anlagekosten in Betracht zu ziehen. Während die linksufrige Linie für eine Baulänge von mindestens 21,3 km. ein Anlagekapital von Fr. 2,790,000 erfordere, benötige die rechtsufrige Linie über Utzenstorf für 13 km. Baulänge nur ein Anlagekapital von Fr. 1,590,000 oder Fr. 1,200,000 weniger. Unter Hinzurechnung der Anlagekosten für die Verbindung Utzenstorf-Jegenstorf (deren Erstellung wohl kaum ausbleiben würde), mit rund Fr. 800,000, müßten somit für die Linie über Bätterkinden zwei Millionen Franken mehr ausgegeben werden. Es erhellte daraus, daß gewichtige Gründe technischer, finanzieller und volkswirtschaftlicher Natur für die Linie Utzenstorf-Schönbühl sprechen und die Regierung gebe deshalb auch derselben gegenüber der Linie Solothurn-Neuhüsli-Bätterkinden-Schönbühl den Vorzug.

Immerhin habe sie nichts dagegen einzuwenden, wenn die Bundesversammlung beide Linien konzessioniere, wie sie es schon durch ihre Beschlüsse vom 14. März 1873 betreffend Konzession der Emmentalbahngesellschaft für eine Eisenbahn Utzenstorf-Schönbühl und vom 24. September 1873 betreffend Konzession der schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft für eine Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl getan habe.

Die beiden Konzessionsgesuche wurden, da die fraglichen Linien teilweise die bestehenden Linien der schweizerischen Bundesbahnen konkurrenzieren, auch der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Vernehmlassung zugestellt.

Dieselbe gelangte in einem eingehenden Berichte vom 24. Februar dieses Jahres, von dem wir Kopie zu den Akten legen, zu dem Resultate, daß die beiden projektierten Linien Solothurn-Schönbühl und Utzenstorf-Schönbühl den Verkehr der Bundesbahnen nicht sehr stark beeinflussen. Eine erheblichere Konkurrenz würde nur eintreten bei Weiterführung der Züge Solothurn-Schönbühl nach Bern. Einem solchen Ansinnen würden aber ganz erhebliche Schwierigkeiten gegenüberstehen. Es sei zu konstatieren, daß eine direkte Einführung der Züge Solothurn-

Schönbühl bis Bern auf der bestehenden Linie der Bundesbahnen unzulässig erscheine; dieselbe, wenn auch zweispurig erstellt, genüge allerdings für den Verkehr Olten-Bern, Biel-Bern, Thun-Bern, Langnau-Bern, könnte aber unmöglich den Verkehr einer weitem Linie bewältigen. Das gleiche gelte vom Bahnhof Bern, der erweitert werden müßte, falls eine weitere Bahn einmünden wollte. Wenn daher die Konzessionsbewerber direkt an den Bahnhof Bern anzuschließen beabsichtigen, hätten sie ein drittes Geleise, zum mindesten von Zollikofen an, auf ihre Kosten zu erstellen und den Bahnhof Bern auf ihre Kosten zu erweitern. Das würde aber eine ganz enorme Kostenvermehrung verursachen.

Die Generaldirektion gelangt zu dem Schlusse, daß die Konzession für eine Eisenbahnverbindung von Solothurn nach Schönbühl ohne Anstand Dritten erteilt werden könne. Was die Entscheidung zwischen den beiden Varianten betreffe, würde sie die Ausführung der Variante Utzenstorf-Schönbühl empfehlen, weil deren Erstellung erheblich weniger koste und in kommerzieller Hinsicht nicht viel weniger Nutzen biete.

Das Eisenbahndepartement gab, in Übereinstimmung mit der Regierung des Kantons Bern und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen der kürzern Linie Utzenstorf-Schönbühl den Vorzug, und erstellte, von der Ansicht ausgehend, daß nur eine der beiden Linien gebaut werden könne, einen Konzessionsentwurf, in welchem nur die Erteilung der Konzession für die Linie Utzenstorf-Schönbühl vorgesehen war, unter Abweisung des Konzessionsgesuches Solothurn-Bern.

Anlässlich der konferenziellen Verhandlungen, die am 28. Mai in Bern stattfanden und zu denen außer den Konzessionsbewerbern für die Linie Utzenstorf-Schönbühl auch diejenigen für die Linie Solothurn-Bern (Schönbühl) eingeladen worden waren, einigte man sich dann aber auf einen Konzessionsentwurf, der beide Projekte in gleicher Weise berücksichtigte, in der Meinung, daß mit der Genehmigung des Finanzausweises für die eine Linie die Konzession für die andere dahinfalle.

Diese Lösung können wir Ihnen aus folgenden Gründen empfehlen:

1. Schon der Regierungsrat des Kantons Bern hat in seiner Vernehmlassung vom 26. Mai 1899 sich damit einverstanden erklärt, daß beide Linien konzessioniert werden.

2. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat sich in ihrem Berichte vom 24. Februar 1903 grundsätzlich

weder gegen das eine, noch gegen das andere Projekt ausgesprochen; sie hat lediglich dem Projekt Utzenstorf-Schönbühl als dem billigeren den Vorzug gegeben.

3. Auch die Vertreter der Konzessionsbewerber der Linie Utzenstorf-Schönbühl haben sich damit einverstanden erklärt, daß die Konzession alternativ im Sinne des Konzessionsentwurfes erteilt werde.

4. Ein Konflikt kann für die Bundesbehörden nicht entstehen, weil die Frage, welche Linie gebaut werde, entschieden wird, bevor die im Artikel 5 erwähnten Vorlagen zur Genehmigung unterbreitet werden. Es steht nämlich fest, daß der Kanton Bern nur die eine oder die andere, nicht aber beide Linien subventionieren wird; ebenso kann darüber auch kein Zweifel bestehen, daß keine der beiden Linien den Finanzausweis wird leisten können ohne die Subvention des Kantons Bern.

Zu weitern Bemerkungen gibt uns der nachstehende Beschlußentwurf keinen Anlaß.

Wir beantragen Ihnen, demselben die Genehmigung zu erteilen und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Juni 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl,
beziehungsweise von Utzenstorf nach Schönbühl.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren R. Steinhauer, a. Nationalrat in Jegenstorf, Gerichtspräsident Buri und Notar Burkhalter, in Fraubrunnen, vom 10. April 1899;
2. einer Eingabe der Herren Rud. Leuch, Gemeinderatspräsident, und Gebrüder Beck, in Utzenstorf, und R. Meier, in Gerlafingen, vom 14. April 1899;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Juni 1903,

beschließt:

Unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen erteilt:

- a. den Herren R. Steinhauer, a. Nationalrat in Jegenstorf, Gerichtspräsident Buri und Notar Burkhalter, in Fraubrunnen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für eine Linie von Neu-Solothurn (Station S. B. B.) nach Schönbühl (Station S. B. B.);
- b. den Herren Rud. Leuch, Gemeinderatspräsident, und Gebrüder Beck, in Utzenstorf, und R. Meier, in Gerla-

dingen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für eine Linie von Utzenstorf (Station E. B.) nach Schönbühl (Station S. B. B.),

mit der Bestimmung, daß mit der Genehmigung der im Art. 5 hiernach bezeichneten Vorlagen für die eine der unter *a* und *b* genannten Linien die Konzession für die andere Linie ohne weiteres dahinfalle.

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Fraubrunnen (für die Linie Solothurn-Schönbühl), beziehungsweise in Utzenstorf (für die Linie Utzenstorf-Schönbühl).

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 Bundesrat 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 24 Monaten, 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1,435 Meter und eingleisig erstellt.

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 eidgenössischen Beamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 7,³ Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5,² Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisenden-gepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 1,7 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,1 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transport-

mengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Solothurn und Bern, beziehungsweise des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar 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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des

durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der 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. 31. Haben die Kantone Solothurn und Bern, beziehungsweise der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen (Sensetalbahn).

(Vom 12. Juni 1903.)

Tit.

Der Präsident des Verwaltungsrates der Sensetalbahn unterbreitete dem Bundesrate unterm 5. März 1903 das Gesuch, es möchte die Konzession für die Sensetalbahn vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 184) dahin abgeändert werden, daß für den Gepäck-, Güter- und Tiertransport die gleichen Taxen bewilligt werden wie bei der Spiez-Erlenbach- und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, somit:

für Gepäck pro 100 kg. und pro km. 7 Rappen statt 5 Rappen;

für Güter, höchste Taxe pro 100 kg. und pro km. 3 Rappen statt 2 Rappen; niedrigste Taxe pro 100 kg. und pro km. 2 Rappen statt 1 Rappen;

für Tiere pro Stück und km., Klasse I, 18 Rappen statt 16 Rappen;

Klasse II. 12 Rappen statt 8 Rappen;

Klasse III 6 " " 3 "

Klasse IV 6 " " 3 "

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, beziehungsweise von Utzenstorf nach Schönbühl. (Vom 12. Juni 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1903
Date	
Data	
Seite	357-373
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 592

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.