

Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. VI.

Nr. 52. 21. Dezember 1904.

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

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 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 elektrischen Schmalspurbahn von Menziken nach Emmenbrücke, beziehungsweise einer Normalspurbahn von Münster nach Rothenburg.

(Vom 15. Dezember 1904.)

Tit.

I.

Mittelst Eingabe vom 5. Juni 1904 stellten die Herren Stocker, Gemeindeschreiber in Neudorf, und H. Estermann, Gemeindeammann in Hildisrieden, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Menziken nach Rothenburg, eventuell bis Emmenbrücke.

Gemäß dem dem Gesuche beigelegten Berichte, welcher sowohl allgemeine als auch technische Angaben enthält, schließt die Bahn in Menziken (Kt. Aargau) an die Wynentalbahn an und soll in allen wesentlichen Punkten, so namentlich bezüglich Unterbau, Oberbau, Minimalradien und Rollmaterial etc. vollständig mit derselben übereinstimmen. Sie folge, von Menziken ausgehend, dem linken Wynaufer und suche auf eigenem Damm mit möglichst gleichförmiger Steigung das Plateau zu erreichen, welches oberhalb des Stiftes Bero-Münster, somit des Städtchens Münster, liege. Sie wende sich deshalb von Unterwinen an westlich und überschreite den dortigen Zufluß des Wynon nahe der Ortschaft Gunzwil, um in den Bahnhof von Münster zu gelangen, der ungefähr auf Quote 665 zu liegen komme. Diese Lage des Bahn-

hofes von Münster biete den Vorteil, daß die benachbarten Ortschaften Gunzwil und Rickenbach mit ihren landwirtschaftlichen Lastfuhrwerken annähernd horizontal mit dem Bahnhof verkehren können. Von Münster wende sich die Bahn auf eigenem Damm fortschreitend in beinahe konstanter, bescheidener Steigung gegen Neudorf und erhalte nahe dem Weiler Wili eine Haltestelle, in Neudorf eine Bahnstation westlich der Straße. Sie überschreite dann die Landstraße und begleite dieselbe parallel auf der Ostseite bis auf die Höhe von Gormund, wo eine Haltestelle vorgesehen sei. Indem sie im weitem Verfolge die Straße zunächst ostwärts begleite, überschreite sie dieselbe dicht oberhalb des Hildisrieder Waldes und führe zwischen den verschiedenen Höfen zum Bahnhof Hildisrieden, der südwestlich der Ortschaft dicht neben derselben gelegen sei. Von hier wende sie sich südostwärts gegen Rain, indem sie ein möglichst gleichmäßiges Gefälle erziele, wenn sie bei der Mühle vorbei (Haltestelle) ostwärts von Rain durchfahre, wo neben der Straße nach Sempach der Bahnhof vorgesehen sei. Mit nahezu gleichmäßigem Gefälle wende sie sich von hier gegen Wegscheiden, wo eine Haltestelle angelegt werde, überschreite dort die Hauptstraße nach Luzern und halte sich westlich derselben bis zum Anschluß an den vorgesehenen neuen Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen in Rothenburg.

Gemäß einem ergänzenden Schreiben vom 26. Juli 1904 wird auf eine Verlängerung der Bahn von Rothenburg-Dorf nach der jetzigen Station Rothenburg verzichtet. Dagegen sei beabsichtigt, die Bahn bis zur Station Emmenbrücke fortzusetzen. Der Bahnhof Rothenburg liege etwas westlich der Landstraße, die mittelst einer Brücke gekreuzt werden könne, weil sie sich im Einschnitt befinde. Das Rothenburger Tobel werde östlich der Ortschaft auf einer eisernen Brücke überschritten. Im weitem Verlaufe führe die Bahn in den Bahnhof Emmenbrücke, um dort an die schweizerischen Bundesbahnen und an die Luzerner Trambahn anzuschließen.

Mit Rücksicht auf die ungenügende Breite der Landstraße solle dieselbe nirgends als Bahnkörper benutzt werden, dagegen sei vorgesehen, daß sich auf der Straße von Neudorf bis oberhalb Hildisrieden der Bahnkörper an die Landstraße anlehne. Die Maximalsteigung liege zwischen Gormund und dem Bahnhof in Hildisrieden und betrage auf 700 Meter Länge zirka 5%. Alle übrigen Steigungen betreffen nur kurze Strecken und überschreiten 4% nicht. Die Totallänge der Bahn betrage bis Rothenburg 19,5 km., wovon zirka 18 km. im Kanton Luzern und 1,5 km. im Kanton Aargau liegen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Unterbau	Fr.	500,000
Oberbau	"	550,000
Hochbau	"	140,000
Elektrische Einrichtungen	"	360,000
Rollmaterial	"	320,000
Verwaltungskosten und Verschiedenes	"	80,000
Zusammen		<u>Fr. 1,950,000</u>

Für die Förderung dieses Bahnprojektes bildete sich nachher das Initiativkomitee für eine durchgehende Wynentalbahn. Präsident des engern Ausschusses ist Herr Stadtrat Stirnimann und Aktuar Herr J. Eggermann, beide in Luzern.

II.

Unterm 22. Juni 1904 unterbreitete sodann die Direktion der Seetalbahn dem Bundesrat das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Münster nach Rothenburg zu Händen der schweizerischen Seetalbahngesellschaft.

Der Ausgangspunkt dieser Bahn ist laut dem allgemeinen Bericht Münster, der Endpunkt der durch Bundesbeschluß vom 24. Juni 1899 (E. A. S. XV, 478) konzessionierten Reinach-Menziken-Münster-Bahn. Die projektierte Weiterführung nach Rothenburg solle bezwecken, daß die Seetalbahn (bezw. die Reinach-Münster-Bahn) nicht in Münster als Sackgasse ende, sondern in Rothenburg Anschluß an die Linie Luzern-Olten der schweizerischen Bundesbahnen finden solle.

Das Trace weicht von Münster bis in die Nähe von Rothenburg (bis Bertiswil) von demjenigen der durchgehenden Wynentalbahn nur wenig ab. Während sich dann die letztere von Bertiswil nach dem Dorfe Rothenburg und von dort weiter nach Emmenbrücke wendet, zieht sich die Münster-Rothenburg-Bahn von Bertiswil in südwestlicher Richtung nach der Station Rothenburg der schweizerischen Bundesbahnen.

Gemäß dem technischen Bericht soll die Bahn normalspurig erstellt werden. Die Länge ab Mitte der Station Münster bis Mitte der Station Rothenburg der schweizerischen Bundesbahnen betrage 16,950 Meter.

Die Linie ziehe sich von Münster am westlichen Talhang in schwachen Steigungen über Winonholzhof nach der nur 18 Meter

höher liegenden Station Neudorf, von wo aus die Höhe von 720 Meter dicht vor Gormund auf starken Rampen erstiegen werde. Wegen des rapiden Terrainabfalles vor und in Hildrieden biege die Linie vor Gormund rechts ab, um sodann in großer Kurve nach links herum über Schopfen mit dem Maximalgefälle von 40 ‰ den Talgrund und die Station Hildrieden zu erreichen. Um die Station Rain in den Talgrund so nahe als möglich an das hoch liegende Dorf zu bekommen, verfolge die Linie im allgemeinen den Wasserlauf des Ron-Baches, mit dem Maximalgefälle von 40 ‰. Die Station Rothenburg liege 700 Meter westlich dieser Ortschaft, die Einmündung in die gleichnamige Station der schweizerischen Bundesbahnen erfolge an deren östlichem Ende. Größere Kunstbauten kommen nur vor für 4 bis 5 Wasserdurchlässe von 1,5 bis 4 Meter Weite, dann für zwei Straßenüberführungen in Münster.

Im kilometrischen Kostenansatz finden sich folgende Posten:	
Vorarbeiten und Gründungskosten	Fr. 1,000
Grunderwerb	„ 19,000
Unterbau	„ 42,000
Oberbau, einschließlich Unterhalt während des ersten Betriebsjahres	„ 38,300
Abschluß und Signale	„ 800
Hochbau und mechanische Einrichtungen	„ 5,000
Baugerätschaften	„ 200
Verwaltungskosten	„ 1,000
Betriebsmaterial und Mobiliar	„ 7,800
Verzinsung des zum Bau erforderlichen Kapitals während der Bauzeit	„ 700
Unvorhergesehenes	„ 1,200
	Total Fr. 118,000

Danach würde die ganze Linie mit rund 17 Kilometern Fr. 1,989,000 erfordern.

III.

Die beiden Konkurrenzkonzessionsgesuche wurden den Regierungen der Kantone Luzern und Aargau zur Vernehmlassung übermittelt, wobei dieselben ersucht wurden, sich auch darüber zu äußern, welchem der beiden Projekte nach ihrer Ansicht der Vorzug gebühre.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau äußerte sich mit Vernehmlassung vom 16. September 1904 zunächst über die projektierte

Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke, im wesentlichen wie folgt: Der ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladene Gemeinderat von Menziken habe gegen das Projekt als solches nichts einzuwenden, dagegen behalte er sich vor, seinerzeit bei der öffentlichen Auflage des definitiven Projektes auf die Details der Ausführung im Gebiete der Gemeinde Menziken einzutreten und dann seine Wünsche anzubringen. Der Kanton Aargau sei direkt nur mit einer ganz kurzen Strecke von zirka 1,5 Kilometer an dieser Bahn beteiligt. Land- oder Ortsverbindungsstraßen sollen nicht beansprucht werden, dagegen die schöne, längs der Wina führende Gemeindestraße von Menziken von einem halben Kilometer Länge. Der Staat sei zwar hierbei nicht direkt beteiligt, allein es liege immerhin im Interesse der Gemeinden Menziken und Burg, die Straße, die über Maihusen in die Landstraßen nach Münster und Schwarzenbach führe, durch die Bahn, die auf der schmalen Straße so wie so nicht Platz habe, nicht einschränken zu lassen.

Im Berichte zum Konzessionsgesuche ist nirgends gesagt, daß beabsichtigt sei, die Gemeindestraße in Menziken zu benutzen; aus dem Situationsplane geht dies nicht deutlich hervor. Von der Benützung der Gemeindestraße in Menziken sollte jedenfalls wegen der ungenügenden Breite derselben abgesehen und die Bahn auch auf jener Strecke auf eigenem Bahnkörper erstellt werden.

Bezüglich der Frage, ob dem Bahnprojekt der Seetalbahngesellschaft oder dem Projekt einer durchgehenden schmalspurigen Wynentalbahn der Vorzug zu geben sei, gibt der Regierungsrat des Kantons Aargau die Erklärung ab, daß er die Verlängerung der Wynentalbahn für das einzig Richtige und einzig Mögliche halte, da nur diese Verlängerung den Interessen der in Betracht fallenden Gemeinden der Kantone Aargau und Luzern entspreche.

Mittelst Eingabe vom 15. Oktober führt der Regierungsrat des Kantons Aargau zur weitem Begründung seines Standpunktes noch folgendes an: Es könne keinem Zweifel unterliegen, daß die Normalspurbahn Münster-Rothenburg ein Konkurrenzprojekt zu der vorgesehenen Verlängerung der Wynentalbahn bilde. Für das Wynental, das den Anschluß gegen Aarau hin erhalten habe, sei es von vitalem Interesse, nun auch passende Verbindung von Luzern und den Gemeinden des obern Wynentales her zu erhalten, und es frage sich, ob dies besser und zweckmäßiger durch die Fortführung der Seetalbahn nach Rothenburg oder der Wynentalbahn nach Emmenbrücke geschehen könne. Hier dürfe nun ohne weiteres behauptet werden, daß an ein Zustandekommen einer Seetalbahn Münster-Rothenburg im Ernste nie gedacht werden könne, und daß offenbar auch die Seetalbahn an die Ausführung

dieses Projektes nicht denke. Bei ruhiger Prüfung der Verhältnisse müsse man zu der Überzeugung gelangen, daß der Bau und Betrieb einer normalspurigen Dampfbahn in jener verhältnismäßig schwach bevölkerten Gegend niemals ein befriedigendes finanzielles Ergebnis haben werde. Die Seetalbahn werde niemals eine durchgehende Bahn nach Rothenburg ausführen, weil sie damit ihrer Stammlinie eine geradezu ruinöse Konkurrenz machen müßte. Der Verkehr vom Seetal nach Luzern würde natürlich fast durchwegs die kürzere Linie über Münster-Rothenburg wählen und somit der jetzigen Linie nur noch ein geringer Lokalverkehr verbleiben. Der eigentliche Grund, warum die Seetalbahn ihr Konzessionsgesuch eingereicht habe, sei folgender: Wenn es heute gelinge, die interessierte Bevölkerung zu der Überzeugung zu bringen, daß eine durchgehende Normalspurbahn bis Rothenburg gebaut werde, so werden die beteiligten Gemeinden einer Fortsetzung der Wynentalbahn nicht beistimmen und namentlich auch gegen die vorläufige Erstellung des Bahnstückes Menziken-Münster keine Einwendungen erheben. Sei aber dieses Stück Menziken-Münster einmal gebaut, so dürfte damit eine Fortsetzung der Wynentalbahn verunmöglicht sein, gleichviel ob auch die Bahn Münster-Rothenburg noch erstellt werde oder nicht. Die Seetalbahn wolle daher einfach das Zustandekommen der Fortsetzung der Wynentalbahn verhindern. Es sei ja gewiß zu begreifen, daß die Seetalbahn sich mit allen Mitteln gegen ein Konkurrenzunternehmen wehre, allein die Behörden hätten die Pflicht, in erster Linie die Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse zu berücksichtigen. Im vorliegenden Falle müsse konstatiert werden, daß die Herstellung einer geeigneten Bahnverbindung vom untern Wynental gegen Luzern hin sehr wünschbar und volkswirtschaftlich wertvoll erscheine. Der Regierungsrat empfehle daher das Projekt der durchgehenden Wynentalbahn, das diese Verbindung herzustellen vermöge, und müsse die Konzessionierung der Normalspurbahn Münster-Rothenburg, die auf die Verhinderung einer rationellen Bahnverbindung im obern Wynentale abziele, mit aller Entschiedenheit ablehnen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern bemerkt in seiner Vernehmlassung vom 8. Oktober 1904, er hätte zwar gewünscht, dieselbe aufzuschieben bis nach Eingang des von ihm veranlaßten technischen Gutachtens über die wirtschaftliche Bedeutung und die zu erwartenden Betriebsergebnisse der beiden Konkurrenzbahnen. Da er jedoch einer frühzeitigen Erteilung der Konzession, wie solche im Wunsche der beidseitigen Konzessionsbewerber gelegen sei, keine Hindernisse bereiten wolle, und ihm dann später, wenn die Frage der Subventionierung der Bahnprojekte durch den

Staat zur Behandlung kommen werde, immer noch Gelegenheit geboten sei, die Verhältnisse eingehender zu prüfen, so beantrage er, sowohl das Schmalspurbahnprojekt Menziken-Emmenbrücke als auch das Normalspurbahnprojekt Münster-Rothenburg den eidgenössischen Räten zur Konzessionierung zu empfehlen, in dem Sinne, daß mit der Genehmigung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für eines der genannten Bahnprojekte die Konzession für das andere Projekt ohne weiteres dahinzufallen habe.

IV.

Da in der Tat heute noch nicht gesagt werden kann, welchem Projekte in wirtschaftlicher und technischer Beziehung der Vorzug gebührt, und in solchen Fällen schon wiederholt die Konzession im Sinne der Ausführungen der Luzerner Regierung an beide Konzessionsbewerber erteilt worden ist, hat das Eisenbahndepartement einen Konzessionsentwurf erstellt, welcher die Konzessionierung beider Projekte vorsieht, in der Meinung, daß mit der Genehmigung der vorschriftsmäßigen Vorlagen für die eine Linie die Konzession für die andere Linie ohne weiteres dahinfalle.

Zu den konferenziellen Verhandlungen, die am 2. Dezember 1904 stattfanden, wurden beide Parteien eingeladen.

In der allgemeinen Diskussion setzte der Vorsteher des Eisenbahndepartements, welcher die Verhandlungen persönlich leitete, die Gründe auseinander, die das Departement veranlaßten, die Konzession an beide Parteien zu erteilen. Im weitern ersuchte er unter Hinweis auf die schädlichen Folgen, die ein erbitterter Konkurrenzkampf mit sich bringen müsse, die Parteien dringend, eine Verständigung in dem Sinne in Aussicht zu nehmen, daß nur eine Partei die Konzession für sich in Anspruch nehme und die andere zurücktrete. Seiner Ansicht nach sollte die Seetalbahn auf die Konzession Münster-Rothenburg verzichten, und ebenfalls auch auf die Erstellung der Reinach-Münster-Bahn, wofür ihr dann aber gewisse Leistungen von der durchgehenden Wynentalbahn in dem Sinne zugesichert werden sollten, daß die Seetalbahn durch die Erstellung der Wynentalbahn keinen Schaden erleide, daß also der Seetalbahn der Verkehr, der ihr jetzt zukomme, auch nachher verbleibe. Mit der Anstrebung einer gütlichen Einigung erklärte man sich im Prinzip allseitig einverstanden. Der Vertreter des Kantons Luzern stellte den Antrag, es möchte die Frage, welche Bahn zur Ausführung gelangen solle, einstweilen noch offen gelassen werden, bis das von seiner Regierung bestellte technische

Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Konkurrenzprojekte erstellt sei.

Nachdem noch die Vertreter des Kantons Aargau sich für die Erstellung der durchgehenden Wynentalbahn ausgesprochen, und auch die Vertreter der beiden konkurrierenden Parteien sich zu gunsten ihrer respektiven Projekte geäußert hatten, wobei der Vertreter der Seetalbahn betonte, daß das Projekt einer Normalspurbahn Münster-Rothenburg ernst gemeint sei, einigte man sich auf Antrag des Vorstehers des Eisenbahndepartements auf folgendes Vorgehen:

Der Konzessionsentwurf ist mit einigen kleinen Änderungen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung weiterzuleiten. Von den Parteien werden vorläufig keine weiteren Schritte für die Verwirklichung ihrer Projekte unternommen, indem zunächst die Erstellung des von der Regierung des Kantons Luzern veranlaßten Gutachtens über die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Projekte abzuwarten ist. Das Ergebnis dieses Gutachtens wird dann für die weiteren Unterhandlungen zwischen den Parteien die Grundlage bilden. Wenn nötig, wird das Eisenbahndepartement dannzumal eine weitere Konferenz einberufen. Bezüglich der Reinach-Münster-Bahn bleibt der Status quo unverändert. Einigt man sich auf Grund des Gutachtens für die Erstellung der Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke, so soll Reinach-Münster nicht gebaut werden. Wird dagegen Münster-Rothenburg ausgeführt, dann soll auch Reinach-Münster erstellt werden. Das Bauprojekt und der Finanzausweis für Reinach-Münster sollen dem Bundesrat nur für den Fall zur Genehmigung vorgelegt werden, daß sich die Parteien auf die Erstellung der Normalspurbahn Münster-Rothenburg einigen. Bezüglich der Belassung des Status quo der Reinach-Münster-Bahn wird die Genehmigung des Verwaltungsrates der Reinach-Münster-Bahngesellschaft und der beteiligten interessierten Gemeinden vorbehalten.

Mit diesem Vorgehen, das ohne Zweifel für die beiden Parteien eine befriedigende Lösung bringen wird, können wir uns ebenfalls vollständig einverstanden erklären.

Zu weiteren Bemerkungen geben uns die beiden Konzessionsgesuche keinen Anlaß.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und benützen gerne auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Menziken nach Emmenbrücke, beziehungsweise einer Normalspurbahn von Münster nach Rothenburg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

1. einer Eingabe der Herren Stocker, Gemeindeschreiber in Neudorf, und H. Estermann, Gemeindeammann in Hildisrieden, vom 5. Juni 1904;
2. einer Eingabe der schweizerischen Seetalbahn vom Juni 1904;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1904,

beschließt:

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

- a. dem Initiativkomitee für eine durchgehende Wynentalbahn, vertreten durch Herrn Stadtrat Stirnimann, Präsident und Herrn J. Eggermann, Aktuar, beide in Luzern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für eine elektrische Schmalspurbahn von Menziken nach Emmenbrücke, Station der S. B. B.;
- b. der schweizerischen Seetalbahn für eine Normalspurbahn von Münster nach Rothenburg, Station der S. B. B.

Hierbei hat es die Meinung, 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 Bahnen werden als Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Neudorf (für die Linie Menziken-Emmenbrücke), beziehungsweise in Hochdorf (für die Linie Münster-Rothenburg).

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der 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 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 Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke wird mit Spurweite von 1 Meter und die Normalspurbahn Münster-Rothenburg mit Spurweite von 1,435 Meter erstellt; beide Bahnen sind eingleisig und werden 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 desjenigen 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.

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 nötigenfalls 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 6 mal 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. Soweit die Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft der Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß; die Seetalbahn wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

Sie hat in der Regel 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:

a. auf der Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke:

10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge;

b. auf der Normalspurbahn Münster-Rothenburg:

in der zweiten Wagenklasse 10,5 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 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 und 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 können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

a. auf der Schmalspurbahn Menziken-Emmenbrücke:

5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer;

b. auf der Normalspurbahn Münster-Rothenburg:

6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer.

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 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 3 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 3 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 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 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 Gütersendungen 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 Tarifansätze 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 Luzern und Aargau, beziehungsweise des Kantons Luzern, 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 konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Haben die Kantone Luzern und Aargau, bezw. der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Menziken nach Emmenbrücke, beziehungsweise einer Normalspurbahn von Münster nach Rothenburg. (Vom 15. Dezember 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	545-561
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 248

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.