Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Nebikon durch das Rotthal nach Emmenbrücke.

(Vom 11. April 1899.)

Tit.

Im Sommer 1898 bildete sich, mit Sitz in Ruswyl, ein Initiativkomitee, welches unterm 5. November 1898 dem Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Nebikon durch das Rotthal nach Emmenbrücke einreichte.

Laut dem allgemeinen Bericht soll die projektierte Bahn, welche eine reiche landwirtschaftliche Gegend durchziehe, diese mit der Stadt Luzern verbinden und ihr die Möglichkeit bieten, die landwirtschaftlichen Produkte rasch und billig zu exportieren. Die Bahn nehme vorläufig — eventuell würde später die Strecke Langenthal-Nebikon einbezogen — ihren Anfang in der Centralbahnstation Nebikon, verfolge ungefähr die Richtung der Hauptstraße über Schötz und Ruswyl, umgehe die Höhe von Hellbühl und ziehe sich an den Halden längs der Emme nach Emmenbrücke hinunter, wo sie in die Station der Centralbahn einmünde.

Die gesamte Länge von Mitte zu Mitte der Stationen Nebikon und Emmenbrücke betrage 33,5 Kilometer. Den Konzessionsbewerbern sei zwar schon von vielen Seiten nahe gelegt worden, die Linie von Hellbühl nach Rotenburg zu führen und sie dort in die Centralbahn einmünden zu lassen, wodurch sie kürzer würde und günstigere Steigungsverhältnisse bekäme. Das Komitee lege aber Wert darauf, daß die Linie bei Emmenbrücke in die Centralbahn münde, da sie dort eine direkte Verbindung mit der Seethalbahn und durch die demnächst zur Ausführung gelangende Straßenbahn mit der Stadt Luzern erhalte.

Die Bahn soll als normalspurige Sekundärbahn gebaut und mit Lokomotiven betrieben werden. Die Maximalsteigung betrage 30 %, der Minimalradius 250 Meter. Die ganze Linie werde einspurig gebaut, mit Ausweichgeleisen auf den Stationen. Es sollen leichte Vignolschienen zur Verwendung kommen. Das Rollmaterial solle den auf den Normalbahnen verkehrenden Typen entsprechen. Stationen seien vorgesehen in Schötz, Ettiswyl-Alberswyl, Großwangen, Buttisholz, Ruswyl und Hellbühl. Die Lage der letztgenannten Station sei noch nicht genau bestimmt und werde davon abhangen, wie sich die interessierten Gemeinden finanziell beteiligen werden. Haltstellen seien vorgesehen bei Unter-Ziswyl und bei Grudligen (circa 1,5 km. von Littau entfernt).

Der Kostenvoranschlag berechnet, auf Grund der Baukosten ähnlicher Bahnanlagen, folgende Ansätze:

Α.	Organisations- und Verwaltungskosten	Fr. 193,000
В.	Verzinzung des Baukapitals	, 10,000
C.	Expropriation	, 600,000
D.	Bahnbau:	
	1. Unterbau Fr. 900,000	
	2. Oberbau	
	3. Hochbau und mechanische	
	Einrichtungen	
	4. Telegraph, Signale und	
	Verschiedenes 60,000	
		,, 1,690,000
Ε.	Rollmaterial	,, 360,000
F.	Mobiliar und Gerätschaften	,, 21,000
G.	Unvorhergesehenes	$_{n}$ 126,000
	Total	Fr. 3,000,000

Die Konzessionsbewerber setzen voraus, daß sich der Kanton mit Fr. 50,000 pro Kilometer beteiligen werde, wie er dies schon bei ähnlichen Anlagen gethan habe; für 1 Million sollen Obligationen ausgegeben werden; der Rest sei von Gemeinden und Privaten zu tragen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern erklärte mit Schreiben vom 3. Februar 1899, er habe gegen die Konzessionserteilung nichts einzuwenden, dagegen müsse er sich vorbehalten, allfällige Begehren betreffend Trace, Lage der Stationen etc. anläßlich der Vorlage des definitiven Projektes geltend zu machen.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 22. März 1899 statt; sämtliche Teilnehmer stimmten dem vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurf zu; dieser enthält die in der Konzession für die Huttwil-Wolhusen-Bahn enthaltenen Bestimmungen, mit der einzigen Ausnahme, daß in Art. 8 den Konzessionären die Möglichkeit gewahrt ist, die Bahn, anstatt normalspurig, mit Spurweite von 1 Meter zu erstellen, falls sich in der Folge zeigen sollte, daß auf dieser Grundlage die Finanzierung des Unternehmens eher möglich sei.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. April 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier.

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Nebikon durch das Rotthal nach Emmenbrücke.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Rotthalbahn in Ruswil, vom 5. November 1898;
- 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. April 1899,

beschließt:

Den Herren U. Winiker, Kriminalrichter in Ruswil, und X. Brunner, Gemeindeschreiber in Großwangen, handelnd namens eines Initiativkomitees in Ruswil, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Nebikon durch das Rotthal nach Emmenbrücke (Rotthal-Bahn) 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 von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.
 - Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Ruswil.

- Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern 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 $2^{1}/2$ 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 der Bahn 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 normalspurig, eventuell mit Spurweite von 1 Meter, und eingeleisig 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 Luzern 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 vorlangen, 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge ist Sache des Bundesrates.

- Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.
- Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks 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 $^{\rm o}/_{\rm o}$ niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

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

- Art. 16. 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. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.; Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.; Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens $20~^{\rm 0}/_{\rm 0}$ zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 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.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Köhlen, 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 Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um $40\,^{\rm o}/_{\rm o}$ und diejenige für Waren um $100\,^{\rm o}/_{\rm o}$ 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 niedrigern 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. 15, 17 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. 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 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, für lebende Tiere 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 Bahnunternehnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.
- Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern, 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 Erneuerungsund 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 $22^{1/2}$ 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 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 welch letzteren auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservesonds 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. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.
- Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Nebikon durch das Rotthal nach Emmenbrücke. (Vom 11. April 1899.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1899

Année Anno

Band 2

Volume

Volume

Heft 15

Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 12.04.1899

Date

Data

Seite 516-525

Page

Pagina

Ref. No 10 018 705

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.