

## Botschaft

des

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

(Vom 15. Juni 1912.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 (E. A. S. XIX, 169) wurde zwei verschiedenen Initiativkomitees eine alternative Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, respektive von Utzenstorf nach Schönbühl erteilt. Im Ingress dieser Konzession ist die Bestimmung aufgenommen worden, dass mit der Genehmigung der im Art. 5 erwähnten technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, für eine der projektierten Linien, die Konzession für die andere Linie ohne weiteres dahinfalle. Die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen wurde für die Solothurn-Schönbühl-Bahn sukzessive durch Bundesratsbeschlüsse vom 4. April 1905 und vom 1. November 1907 (E. A. S. XXI, 106 und XXIII, 293) bis zum 6. November 1909 verlängert. Auch das Initiativkomitee für die Bahn Utzenstorf-Schönbühl kam um Verlängerung der konzessionsmässigen Fristen ein. Dem bezüglichen Gesuche seines Vertreters, des Herrn R. Leuch, Gemeinderatspräsident in Utzenstorf, wurde mit Bundesratsbeschluss

vom 17. November 1905 (E. A. S. XXI, 280) entsprochen und die Frist zur Einreichung der Vorlagen für diese Bahn bis 6. November 1907 erstreckt. Das Initiativkomitee für die Solothurn-Schönbühl-Bahn schien aber insofern einen Vorsprung zu haben, als sich die Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn bereits am 26. August 1907 konstituieren konnte. Die Einreichung der bezüglichen Statutenvorlage erfolgte am 22. Oktober gleichen Jahres.

In der Folge machten sowohl die Anhänger des Bahnprojektes Solothurn-Schönbühl als diejenigen der Linie Utzenstorf-Schönbühl ausserordentliche Anstrengungen, um die Finanzierung der von ihnen bevorzugten Linie durchzuführen. Während die Solothurn-Schönbühl-Bahn A.-G. im November 1909 das allgemeine Bauprojekt und am 5. Juni 1911 den Finanzausweis für ihre Linie einreichte, stellten die bernischen Interessenten mittelst Eingabe vom 17. März 1911 das Gesuch, es sei die unterm 6. November 1903 erteilte Konzession für eine Normalspurbahn von Utzenstorf nach Schönbühl zu erneuern, auf die Strecke Schönbühl-Zollikofen auszudehnen und für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, abzuändern. Am 13. Mai 1911 konstituierte sich sodann die Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Zollikofen A.-G., welche am 29. des gleichen Monates dem Eisenbahndepartement ihre Statuten, das allgemeine Bauprojekt und den Finanzausweis zur Genehmigung vorlegte.

Auf den Kampf, der nun zwischen den Anhängern der Normalbahn und denjenigen der Schmalspurbahn einsetzte, treten wir hier nicht näher ein. Unserem Eisenbahndepartement, welches vermittelnd eingriff, gelang es, zwischen den Interessenten an den Konferenzen vom 27. November 1911 und vom 23. März 1912 eine vollständige Einigung herbeizuführen. Wir gestatten uns, diesbezüglich auf die bei den Akten liegenden Protokolle und auf die an der Konferenz vom 23. März 1912 zwischen den Regierungen der Kantone Bern und Solothurn abgeschlossene Übereinkunft zu verweisen.

Gestützt auf letztere Übereinkunft stellten die Regierungen der Kantone Bern und Solothurn unterm 3. Juni 1912 das Gesuch, es möchte ihnen zuhanden der in eine Aktiengesellschaft Solothurn-Bern-Bahn zu erweiternden Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen A.-G. die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Solothurn nach Bern erteilt werden. Im allgemeinen Bericht, der dem

Konzessionsgesuche beigegeben ist, wird der Kürze halber auf die Ergebnisse der Vorverhandlungen, sowie auf die oben erwähnten Protokolle und die Übereinkunft vom 23. März 1912 verwiesen. Im fernern werden folgende Punkte besonders hervorgehoben:

1. Der Geschäftssitz der Gesellschaft solle gemäss Ziffer 1 der Übereinkunft in Solothurn sein.

2. Für die dem Bundesrat einzureichenden technischen und finanziellen Vorlagen und die Statuten der A.-G. Solothurn-Bern-Bahn sei eine Frist von sechs Monaten, vom Inkrafttreten der Konzession an gerechnet, und für die Vollendung des Bahnbaues und die Inbetriebsetzung der Linie eine Frist von 16 Monaten (1. Mai 1914) festzusetzen.

3. Die Bahn solle als schmalspurige Nebenbahn von 1 m Spurweite gebaut, mittelst Elektrizität betrieben und zu diesem Zwecke an die Gruppe der elektrischen Schmalspurbahnen Oberaargau-Seeland, Zollikofen-Worblaufen-Bern, Worblental und Neu- hüsli-Lütterswil angeschlossen werden.

Sie werde überdies gemäss Ziffer 1 b der genannten Übereinkunft vom 23. März 1912 für die Benützung des Geleises der Strassenbahn Zollikofen-Bern mit dieser Gesellschaft einen Mitbenützungsvertrag abschliessen und gemäss Ziffer 12 in eine Betriebsgemeinschaft mit den Anschlussbahnen zu treten suchen.

Für die Benützung der Strasse seien einerseits die Bestimmungen von Ziffer 3 der Übereinkunft, die Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahn und anderseits die Breite der Strasse und die Ortsverhältnisse an derselben, sowie für die Bahnstrecke im Kanton Bern die Bestimmungen der der A.-G. elektrische Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen erteilten Bewilligung des Grossen Rates vom 20. März 1911 als massgebend zu betrachten, soweit denselben nicht die Übereinkunft entgegenstehe.

4. Der Fahrplan der Solothurn-Bern-Bahn werde mindestens 8—9 Züge mit zwei Wagenklassen täglich in jeder Richtung vorsehen. Davon seien nach Mitgabe von Ziffer 2 der Übereinkunft in jeder Richtung täglich mindestens 2—3 Züge als Schnellzüge mit direkten Wagen zu führen.

5. Als Personentaxen seien in der einen (zweiten) Wagenklasse höchstens 15 Rappen, in der andern (dritten) Wagenklasse höchstens 10 Rappen per Kilometer in Aussicht genommen.

6. Der Güterverkehr solle durch Verbindungsgeleise mit industriellen Etablissements und Einführung des Rollschmelbetriebes für Wagenladungstransporte gehoben werden.

7. Die Gütertarife seien denjenigen der Anschlussbahnen anzupassen.

8. Das Rückkaufsrecht müsse ausser dem Bunde auch den beiden Kantonen für die Bahn auf ihrem Gebiet vorbehalten werden.

Dem technischen Berichte sind folgende Angaben zu entnehmen.

Die Solothurn-Bern-Bahn geht vom Bahnhof Neu-Solothurn der schweizerischen Bundesbahnen aus. Sie folgt der Emmentalbahn, deren Unterbau bis in den Einschnitt hinter dem Schöngrühobel bereits für Doppelspur angelegt ist, bis zur Kantonsstrasse bei Cote 456. Von hier hält sie sich, jedoch ohne sie zu benutzen, an die Strasse bis Biberist, für welchen Ort die Station ungefähr gegenüber der Kirche angelegt werden soll.

Eine Variante sieht die Ausfahrt der Bahn aus dem Bahnhof Neu-Solothurn ostwärts vor. Sie kreuzt die Zuchwilstrasse à niveau und steigt in der Mulde zwischen dem Bleichenberg und der Kantonsstrasse bis zum Äspli an, überbrückt daselbst die Linie der Emmentalbahn, kreuzt die Strasse nach Biberist à niveau und mündet darauf in die Hauptlinie ein. Diese Variante wäre zirka 1 km kürzer als die Linie längs der Emmentalbahn.

Von Biberist zieht sich die Bahn stets auf eigenem Bahnkörper längs der Westseite der Kantonsstrasse hin bis Ammannsegg, kreuzt darauf dieselbe wieder à niveau und wendet sich nun längs ihrer Ostseite Neuhüsli, an der Grenze des Kantons Bern, zu. In Ammannsegg und in Neuhüsli, an letzterm Orte bei der Einmündung der Biberntalstrasse in die Bernstrasse, sollen Stationen errichtet werden. Zirka 400 m südlich Neuhüsli, beim untern Löffelhof, kreuzt die Linie die Staatsstrasse abermals und schlägt, unter Vermeidung der Strasse, eine südliche, ziemlich gerade Richtung gegen Bätterkinden ein.

Für Küttigkofen, die dahinterliegenden solothurnischen Ortschaften und Kreiligen ist eine gemeinsame Station auf dem Altisberg vorgesehen.

Die Station Bätterkinden ist in der Gabelung der Limpach-Strasse und der Strasse nach Kiburg westlich des Dorfes gedacht. Von Bätterkinden gelangt die Bahn durch den Pfrundwald auf

die Staatsstrasse, zirca 200 m nördlich von Berchtelshof. Sie benützt dieselbe als Unterlage für ihren Bahnkörper bis Holzhäusern, weicht dort nach Westen aus, um hinter Schalunen hindurch, welche Ortschaft eine Haltestelle erhält, möglichst direkt die Station Büren z. Hof zu erreichen. Von da wendet sie sich über „Speichhüsli“ längs dem Fussweg nach Fraubrunnen. Die Station dieses Ortes kommt in den Winkel zwischen dem erwähnten Fussweg und der Kirchgasse westlich des Dorfes zu liegen. Hier biegt die Linie rechtwinklig ab und zieht sich in der Bachmulde aufwärts gegen Grafenried. Bei der Käserei, zwischen Bach und Dorfweg soll die Station für diese Ortschaft angelegt werden. Nachdem sie dieselbe in ihrem Mittelpunkt geschnitten, schlägt die Linie eine direkt südliche Richtung ein und gewinnt die Staatsstrasse an der Gemeindegrenze im Hambühlwald. Unter Benützung derselben gelangt die Bahn weiter nach Jegenstorf.

Unterhalb dem neuen Bezirksspital an der Südlisiere des Hambühlwaldes zweigt die Linie von der Strasse ab, umfährt die Säge im Dättenmoos und den Friedhof und erreicht, auf der Westseite des Schlosses vorbei, am südlichen Ausgang des Dorfes wieder die Staatsstrasse. Die Station Jegenstorf ist zwischen Schloss und Dorf projektiert.

Von Jegenstorf über Urtenen und Moosseedorf nach Zollikofen verlässt die Bahn die Staatsstrasse nicht mehr. In Urtenen, Schönbühl und Moosseedorf sind Haltestellen projektiert. Die Endstation Zollikofen der Strassenbahn Zollikofen-Bern wird Gemeinschaftsstation.

Von Zollikofen bis Bern benützt die Solothurn-Bern-Bahn gemäss der Übereinkunft vom 23. März 1912 vorläufig das Geleise der Strassenbahn Zollikofen-Bern.

Die Linie wird mit einer Spurweite von 1 Meter gebaut und für elektrischen Betrieb mit Gleichstrom von voraussichtlich 1000 Volt Spannung eingerichtet werden. Der Minimalradius darf für die Ein- und Ausfahrt der Stationen keinesfalls weniger als 50 m und auf offener Strecke im allgemeinen nicht weniger als 120 m betragen. Die Maximalsteigung soll unter keinen Umständen 40‰ übersteigen und nur ausnahmsweise, auf kurze Strecke, diese Höhe erreichen.

Auf der Strasse soll die Bahn wie auf freiem Felde gemäss Ziffer 3 der Übereinkunft auf eigenen Bahnkörper und auf einen Unterbau von 3,6 m Planumbreite gelegt werden. Wo nötig

und tunlich, ist dieser Bahnkörper zu erhöhen oder zu vertiefen, eventuell abzuschranken. Der hierzu erforderliche Grund und Boden ist, wo derselbe nicht zu Strassenzwecken benützt wird, seitens der beiden Kantone der Bahngesellschaft unentgeltlich zu Eigentum abzutreten.

Die Stationen und Haltestellen sollen sowohl dem Personen- als dem Güterverkehr dienen. Auf dem Bahnhof Neu-Solothurn und der Station Bätterkinden sollen Rollschemelanlagen zum Auf- und Ablad von Normalgüterwagen erstellt werden. In Zollikofen wird hierfür die Anlage der Zollikofen-Bern-Strassenbahn benützt werden können.

Stationsgebäude mit Güterschuppen werden nur in Biberist, Neuhüsli, Bätterkinden, Fraubrunnen und Jegenstorf errichtet.

Die Baulänge der Solothurn-Bern-Bahn (Neu-Solothurn-Zollikofen) beträgt zirka 28 km; die Betriebslänge (Neu-Solothurn-Bern) zirka 35 km.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen :

Organisation, Verwaltung, Projektstudien, Bau- leitung . . . . .	Fr.	126,000
Verzinsung des Baukapitals . . . . .	"	20,000
Landerwerb . . . . .	"	220,000
Unterbau . . . . .	"	540,000
Oberbau . . . . .	"	580,000
Hochbau . . . . .	"	200,000
Telephon, Signale . . . . .	"	20,000
Elektrische Leitungen . . . . .	"	350,000
Rollmaterial . . . . .	"	487,000
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	"	47,000
Unvorhergesehenes . . . . .	"	260,000

Total Fr. 2,850,000

oder per Bahnkilometer zirka Fr. 101,240.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen über den vom Eisenbahndepartement erstellten Konzessionsentwurf fanden am 10. Juni 1912 in Bern statt. An dieser Konferenz waren die beiden Kantonsregierungen, die Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen A.-G., welche die zukünftige Bern-Solothurn-Bahn A.-G. bilden soll, die Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern, die Gemeinde Bern und das Initiativkomitee für eine Schmalspurbahn Solothurn-Lütterswil vertreten.

Bei der allgemeinen Diskussion über den Konzessionsentwurf fand zunächst eine eingehende Erörterung über die Frage der Strassenbenützung auf der Strecke Zollikofen-Bern statt. In der zwischen den Regierungen der Kantone Bern und Solothurn abgeschlossenen Übereinkunft vom 23. März 1912 ist unter Ziffer 1 und 4 Bern als Endpunkt der Bahn festgesetzt worden, während durch den Beschluss des bernischen Grossen Rates vom 20. März 1911 die Benützung der Staatsstrasse nur bis Zollikofen gewährt worden ist. Für die Strecke Zollikofen-Bern war somit die Frage der Strassenbenützung nicht in abschliesslicher Weise erledigt. Die Vertreter des Regierungsrates des Kantons Bern erklärten sich nach gewalteter Diskussion bereit, die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse auf der fraglichen Strecke noch nachträglich durch den Regierungsrat erteilen zu lassen, damit die Konzession bis nach Bern erteilt werden könne. Der bezügliche Regierungsratsbeschluss vom 12. Juni 1912 ist uns inzwischen zugestellt worden und liegt bei den Akten.

In der Detailberatung wurde bei Artikel 6 der sektionsweise Bau der Linie beschlossen, da die Solothurn-Bern-Bahn vorerst von Zollikofen bis Bern das Geleise der Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern benützen soll. Ein besonderes Geleise für die Solothurn-Bern-Bahn wird auf dieser Strecke erst gelegt werden, wenn der Verkehr es als angezeigt erscheinen lässt.

In einem neuen Artikel (13) wurde bestimmt, dass die Gesellschaft auf der zweiten Sektion (Zollikofen-Bern) zum Transport von Wagenladungsgütern und von lebenden Tieren nicht verpflichtet sein soll. Diese Bestimmung musste aufgenommen werden, da am Endpunkt der Bahn in Bern die erforderlichen Anlagen für den Güter- und den Tierverkehr nicht erstellt werden könnten. Es entspricht diese Bestimmung übrigens auch der Fassung des Artikels 12 in der Konzession der Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern.

Für die Artikel 19 (Gütertaxen) und 23 (Taxen für die Beförderung von lebenden Tieren) beliebte die Fassung, wonach die bezüglichen Tarife der schweizerischen Bundesbahnen, unter Einrechnung eines Distanzuschlages von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen, anzuwenden sind.

Die Konzessionäre der Schmalspurbahn Solothurn-Lütterswil erklärten sich an der Konferenz mit der Erteilung der Konzession der Schmalspurbahn Solothurn-Bern einverstanden, und werden seinerzeit, wenn es ihnen gelingt, ihre Bahn zu finanzieren, in

Neuhüsi an die Solothurn-Bern-Bahn anschliessen müssen. Auch der Gemeinderat der Stadt Bern, der zurzeit mit der Zollikofen-Worblaufen-Bern-Strassenbahn wegen der Einfahrt in Bern in Unterhandlung steht, erklärte sich grundsätzlich bereit, den beiden Bahnen die Einfahrt in Bern, sei es bis zur Schützenmatte, sei es bis zum Personenbahnhofs, zu gestatten. Die Vertretung der Zollikofen-Worblaufen-Bern-Strassenbahn opponierte gegen die Erteilung der Konzession für die Strecke Zollikofen-Bern, indem sie geltend machte, es bestehe keine Notwendigkeit, auf der genannten Strecke ein eigenes Geleise für die Solothurn-Bern-Bahn zu erstellen. An Entgegenkommen werde es seitens der Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern der Solothurn-Bern-Bahn gegenüber nicht fehlen. Sie sei bereit, die direkte Fahrt der Züge von Solothurn nach Bern auf ihrem Geleise unter noch zu vereinbarenden Bedingungen zu gestatten, und die durch die Übereinkunft zwischen den beiden Kantonsregierungen bedingten Bauten zu erstellen. Gegen die Erteilung einer zweiten Konzession für die Strecke Zollikofen-Bern müsse sie aber wegen den praktischen Schwierigkeiten, auf welche die eventuelle Erstellung eines eigenen Geleises für die Solothurn-Bern-Bahn auf der genannten Strecke stossen werde und aus Gründen der Konkurrenz Einspruch erheben. Hierauf wurde erwidert, dass schon wiederholt auf ein und derselben Strecke zwei Konzessionen erteilt worden sind. Übrigens soll die zweite Sektion der Solothurn-Bern-Bahn erst erstellt werden, wenn der Verkehr die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Zollikofen-Bern erforderlich macht. Bei diesem Anlasse wird gemäss Art. 6, Absatz 5 der Konzession, ausser der Solothurn-Bern-Bahn und den beteiligten Kantonsregierungen auch die Zollikofen-Worblaufen-Bern-Bahn angehört werden.

In einer Zuschrift vom 12. Juni 1912 an das Eisenbahndepartement erklärte sich sodann der Verwaltungsrat der Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern mit der Erteilung der Konzession für die Strecke Zollikofen-Bern einverstanden, und gab gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck, dass die Interessen seiner Unternehmung hinsichtlich der später zu vereinbarenden Verkehrsteilung bereits in der Konzession geschützt würden. Hierzu ist zu bemerken, dass die Verkehrsteilung zwischen Privatbahnen Sache der freien Verständigung ist. Ergeben sich seinerzeit bei den bezüglichen Verhandlungen Schwierigkeiten, so wird unser Eisenbahndepartement auf Wunsch bereit sein, zwischen den Parteien zu vermitteln.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 15. Juni 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von  
Solothurn nach Bern.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Regierungen der Kantone Bern und Solothurn vom 3. Juni 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Juni 1912,

beschliesst:

Der in eine „Solothurn-Bern-Bahn A.-G.“ zu erweiternden elektrischen Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen A.-G. wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Solothurn (Bahnhof Neu-Solothurn) nach Bern unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 (E. A. S. XIX, 169) erteilte Konzession einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, eventuell von Utzenstorf nach Schönbühl, aufgehoben, beziehungsweise als erloschen erklärt.

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

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Solothurn.

Das Baubureau und die Betriebsleitung befinden sich in Solothurn, Werkstätten da, wo es für den Betrieb der Bahn am vorteilhaftesten erscheint.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, nämlich:

- I. Solothurn-Zollikofen,
- II. Zollikofen-Bern.

Binnen einer Frist von vier Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 2 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der ersten Sektion zu beginnen.

Die erste Sektion ist im Frühjahr 1914 dem Betriebe zu übergeben.

Für die zweite Sektion wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft, der Regierungen der Kantone Solothurn und Bern und der Strassenbahn Zollikofen-Worblaufen-Bern festsetzen.

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.

Die Bahn folgt für die Strecke Bätterkinden-Zollikofen im allgemeinen dem Tracé des bisherigen Schmalspurbahnprojektes. Für die Strecke Solothurn-Bätterkinden wird im Prinzip das von

der Regierung des Kantons Solothurn in Aussicht genommene Projekt zugrunde gelegt.

Die Bahn ist auf der Strecke Solothurn-Zollikofen durchwegs auf eigenem Bahnkörper zu erstellen. Wo Strassengebiet in Anspruch genommen werden muss, ist der Bahnkörper soweit tunlich zu erhöhen oder zu vertiefen, eventuell abzuschranken, und ist der erforderliche Grund und Boden, wo derselbe nicht zu Strassenzwecken benützt wird, seitens der beiden Kantone unentgeltlich zu Eigentum abzutreten.

Bahnanlagen und Rollmaterial sind so zu erstellen, dass die Einhaltung der in Art. 14, Absatz 2, hiernach vorgesehenen Fahrzeit möglich ist.

Zur Ermöglichung des durchgehenden Güterverkehrs mit Normalspurbahnen sind beim Bau der Bahn die für einen Rollschemelbetrieb erforderlichen Anlagen zu erstellen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn auf bernischem Gebiete gelten für die erste Sektion die Bestimmungen der der elektrischen Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen A.-G. vom Grossen Rate des Kantons Bern unterm 20. März 1911 erteilten Bewilligung und für die zweite Sektion die Bestimmungen des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Bern vom 12. Juni 1912, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., 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 Funk-

tionen 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 Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Auf der ersten Sektion übernimmt die Bahngesellschaft die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Tieren. Auf der zweiten Sektion ist sie zum Transport von Wagenladungsgütern und von lebenden Tieren nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 5 mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Ferner sind in jeder Richtung täglich mindestens zwei Schnellzüge zu führen, deren Fahrzeit Solothurn-Bern zirka eine Stunde, höchstens aber 66 Minuten betragen darf.

Die Personenzüge sollen mit einem Motorwagen und mit einem, wenn möglich zwei Anhängern vor den Personenbahnhof Bern fahren können.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen 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. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 10 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 17. 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. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, zehn Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 19. Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlags von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für die Beförderung lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlags von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Art. 24. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht übersteigen darf.

Art. 25. 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.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 30. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Solothurn, 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 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 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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. 32. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses welcher am 1. Juli 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Solothurn nach Bern. (Vom 15. Juni 1912.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	264
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1912
Date	
Data	
Seite	765-782
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 658

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.