

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lyß über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg.

(Vom 30. Oktober 1903.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 30. März 1899 unterbreiteten die Herren Rud. Leuch in Utzenstorf, J. R. Weber in Graßwil, Fr. Suter in Messen und Karl Jordi in Herzogenbuchsee dem Bundesrat das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lyß über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, es sei bereits im Dezember 1871 von Herrn Nationalrat A. Friedr. Born in Herzogenbuchsee, als Präsident eines Initiativkomitees, ein Aufruf an die beteiligten Gemeinden und Privaten erlassen worden, in welchem die große Bedeutung einer Eisenbahnlinie Lyß-Herzogenbuchsee beleuchtet worden sei. In mehreren Versammlungen habe sich eine große Begeisterung für die genannte Linie gezeigt, und es seien im Herbst 1873 von den interessierten Gemeinden durch Gemeindebeschlüsse Fr. 1,080,000 Subventionsbeiträge beschlossen worden. Infolge der in den Jahren 1875/1876 eingetretenen Krise sei das Unternehmen ins Stocken geraten und liegen geblieben.

In neuerer Zeit sei nun zuerst von Gemeindedelegierten ein Komitee gewählt worden für den Bau einer Eisenbahn von Herzogenbuchsee über Koppigen nach Kirchberg, eventuell nach Utzenstorf. Von Delegierten der Limpachtalgemeinden und der Gemeinden bis Lyß sei ein Komitee bestellt worden, das die Anlage einer Normalbahn von Lyß nach Utzenstorf zum Ziele gehabt habe. Diese beiden Komitees hätten sich vereint und einen gemeinsamen Aktionsausschuß, bestehend aus den jetzigen Konzessionsbewerbern, ernannt, der das alte Projekt Lyß-Herzogenbuchsee von neuem ins Leben rufen solle.

Die projektierte Linie Lyß-Herzogenbuchsee durchschneide eine Gegend, die sehr bevölkert sei und zu einer der reichsten der agrikolen Schweiz zähle, außerdem seien in Lyß, Bätterkinden, Utzenstorf und Herzogenbuchsee größere industrielle Etablissements; diese Gemeinden, sowie auch die große und reiche Gemeinde Rapperswil, ferner die Gemeinden des Limpachtales und des anstoßenden Bucheggberges sehnen sich nach einer Eisenbahnverbindung; in ganz gleicher Weise mache sich das Bedürfnis für eine Eisenbahn in Koppigen, Höchstetten und Seeberg geltend. Die Strecke Lyß-Herzogenbuchsee sei als Teilstück der Nationalbahn in den 70er Jahren mehr als Transitlinie projektiert gewesen; sie werde auch heute dem Transitverkehr zwischen der Ost- und Westschweiz dienen, nehme aber doch mehr Rücksicht auf den lokalen Verkehr, weshalb die Stationen näher beieinander und zum Teil noch Haltestellen eingeschaltet seien. Das jetzige, wie auch das ursprüngliche Projekt sehe im obern Teil zwei Variationen vor; die eine Variante gehe von Lyß über Großaffoltern-Rapperswil-Wengi ins Limpachtal, die andere führe von Lyß über Ottiswil-Scheunenberg nach Wengi.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Die Eisenbahn Lyß-Herzogenbuchsee solle als eingleisige Normalbahn erstellt werden. Die Frage der Art des Betriebes, ob elektrischer oder Dampfbetrieb, werde vorläufig nicht definitiv entschieden. Für den Personenverkehr seien Wagen nach amerikanischem System in Aussicht genommen.

Es seien zwei Tracévarianten vorgesehen.

Die erste Variante verfolge von der Station Lyß aus die Jura-Simplon-Bahn (schweizerische Bundesbahn) auf zirka 2,45 km. bis zur Lehmühle und sehe bei km. 4,8 die Station Großaffoltern vor; von der Lehmühle bis zu dieser Station werde die Maximalsteigung der Linie, zirka 18 ‰, erreicht. In annähernd horizontaler Lage gelange man bei km. 7,5 zur Station Rapperswil und mit zirka 11 ‰ Gefäll bei km. 10,1 zur Station Wengi, der obersten

Station im Limpachtal. Die andere Variante verlasse gleich südlich der Station Lyß den Bahnkörper der Jura-Simplon-Bahn (schweizerische Bundesbahnen) mit einer Kurve von zirka 280 m. Radius und steige gegen Ottiswil mit zirka 15 ‰ an, wo eine Haltestelle bei km. 4,9 und eine andere bei Scheunenberg bei km. 6,5 erreicht werde; eventuell sollen diese Haltestellen wegfallen und eine Station erstellt werden. Bei km. 8,5 würde die Station Wengi errichtet und mit 9,1 km. mit der Variante I bei km. 10,5 zusammentreffen. Unter im allgemeinen günstigen Gefälls- und Terrainverhältnissen durch das ganze Limpachtal werden bei km. 13,1 die solothurnische Station Messen, bei km. 16 die Haltestelle Mulchi, bei km. 17,4 die Station Limpach erreicht. Auf dem Bätterkindenfeld, westlich dem Dorfe, solle bei km. 21,3 die Station Bätterkinden erstellt werden. Bei km. 22,75 werde der Emmenfluß durch eine eiserne Brücke überfahren, bei km. 23,5 der Bahnkörper der Emmentalbahn und mit 24,25 km. die Station Utzenstorf der Emmentalbahn erreicht. Die Variante I über Großaffoltern-Rapperswil habe daher eine Betriebslänge von 24,25 km., wovon 3,20 km. auf den Bahnkörper der Jura-Simplon-Bahn (schweizerische Bundesbahnen) und der Emmentalbahn fallen; es wären also 21,35 km. Bahnkörper neu zu erstellen. Die Maximalsteigung auf der Strecke Lyß-Utzenstorf betrage zirka 18 ‰, als Minimalradius sei 300 m. angenommen.

Südlich der Station Utzenstorf werde in einer Kurve von zirka 500 m. Radius das Dorf umgangen und in gerader und horizontaler Lage bei km. 29,1 die Station Koppigen erreicht, südlich und östlich an St. Niklaus vorbei steige die Bahn mit zirka 10 ‰ durch den kleinen Fengelbergwald, von hier gehe die Linie mit zirka 3 ‰ Gefäll nach der Station Höchstetten bei km. 31,5; mit einem Gefäll von zirka 5 ‰ werde bei km. 32,9 die Haltestelle Hellsau erreicht, von wo aus die Linie mit zirka 10 ‰ ansteige; dann ziehe sie sich südlich an Seeberg vorbei und östlich des Dorfes, im sogenannten Löli, sei die Station Seeberg bei km. 35,0 vorgesehen; mit einer Steigung von zirka 10 ‰ westlich am Steinhof vorbei erreiche man die Höhe von zirka 510 m. über Meer, von hier falle die Linie mit zirka 15 ‰ in die Ebene bei Oberözn und erreiche mit 39,0 km. die schweizerische Centralbahn (schweizerische Bundesbahnen) Bern-Olten, um bei km. 39,4 in den Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen in Herzogenbuchsee einzufahren. Die Maximalsteigung auf der Strecke Utzenstorf-Herzogenbuchsee betrage zirka 15 ‰ und der Minimalradius 300 Meter.

Die eventuell zu erstellende Eisenbahn Herzogenbuchsee Koppigen-Kirchberg würde beim Übergang der schweizerischen

Centralbahn (schweizerische Bundesbahn) über die Bern-Zürich-Straße in Herzogenbuchsee gegen Oberönz abzweigen, wobei durch genaue Studien noch festzustellen sei, ob die Richtung gegen Seeburg, mit Station im Löli, oder längs der Staatsstraße gegen Hellsau einzuschlagen sei. Von Hellsau bis Koppigen würde die Richtung ungefähr die gleiche bleiben, wie bei der Utzenstorf-Herzogenbuchseebahn. Die Maximalsteigung betrage zwischen Oberönz und Hellsau zirka 15 ‰. Von Koppigen würde die Linie sich südlich gegen Oberösch ziehen und unter ziemlich günstigen Steigungsverhältnissen Kirchberg erreichen, auf einer eisernen Brücke die Emme überfahren und in die dortige Station einmünden. Die Länge der Linie Herzogenbuchsee-Koppigen betrage 10,2 km. und bis zur Station Kirchberg 17,5 km.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält für die 39,4 km. lange Linie Lyß-Herzogenbuchsee folgende Hauptposten:

Verwaltung, Kapitalbeschaffung und Verzinsung .	Fr.	216,700
Projektverfassung und Bauleitung	„	157,600
Expropriationen	„	788,000
Unterbau und Kunstbauten, plus Fr. 110,000 für die Emmenbrücke	„	819,200
Oberbau	„	906,200
Hochbau	„	315,200
Telegraph, Signale, Barrieren	„	88,600
Rollmaterial	„	551,600
Inventar, Mobiliar und Gerätschaften	„	51,200
Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	305,700
Totalkosten		Fr. 4,200,000

Die Regierungen der Kantone Solothurn und Bern befürworteten in ihren Vernehmlassungen vom 25. April und 14. Juni 1899 das Konzessionsgesuch. Die erstere Regierung wirft die Frage auf, warum, da die projektierte Bahn lediglich den lokalen Interessen zu dienen habe, nicht eine Schmalspurbahn vorgezogen werde.

Anlässlich der am 24. Oktober abgehaltenen üblichen konferenziellen Verhandlungen erklärte sich dann auch der Vertreter des Kantons Solothurn mit der Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn einverstanden, indem er ausführte, daß die Regierung seinerzeit die Frage der Schmalspurbahn lediglich im Hinblick auf die leichtere Finanzierung aufgeworfen habe.

Aus dem Berichte der Generaldirektion vom 2. Oktober 1903, die sich auf Ansuchen des Eisenbahndepartements über das

Konzessionsgesuch ebenfalls geäußert hat, heben wir folgendes hervor:

Da die Maximalsteigung auf der Strecke Lyß-Utzenstorf 18,7 ‰, auf jener Utzenstorf-Herzogenbuchsee 15 ‰ und der Minimalradius auf der Gesamtstrecke 300 m. betrage, seien die Betriebsverhältnisse demnach ungünstiger als diejenigen der bestehenden Linie via Olten-Solothurn, die nirgends Steigungen über 10 ‰ aufweise.

Die effektiven Betriebslängen betragen nach Angabe der Konzessionsbewerber:

Lyß-Utzenstorf	24,25 km.
Utzenstorf-Herzogenbuchsee	15,15 „
	39,40 km.

rund 40 km.

Die Bahn habe hauptsächlich lokale Bedeutung, indem sie eine Reihe von kleineren und größeren Ortschaften an eine Eisenbahnlinie bringe und sie in vorteilhafter Weise in direkte Verbindung setze mit Lyß und der Westschweiz einerseits und mit Herzogenbuchsee und der Mittel- und Ostschweiz anderseits. Für den durchgehenden Verkehr habe sie keine große Bedeutung. Von Herzogenbuchsee nach Lyß sei die Linie über Solothurn kürzer (38 km.), die neue Linie werde daher nicht auf Beteiligung an dem einschlägigen Güterverkehr rechnen können. Dagegen sei anzunehmen, daß ein Teil der Reisenden die durchgehenden Züge derselben jenen über Solothurn oder Bern, wo die Anschlüsse jeweils abgewartet werden müssen, vorziehen werde.

Abkürzungen bringe die Bahn nur für Utzenstorf und teilweise noch für Äfligen in ihrem Verkehr nach Lyß und weiter und nach Herzogenbuchsee und weiter. Der daherige Verkehr werde zum Teil den Bundesbahnen (Burgdorf- beziehungsweise Solothurn-Lyß und Burgdorf- beziehungsweise Solothurn-Herzogenbuchsee), zum Teil der Emmentalbahn (Utzenstorf-Burgdorf beziehungsweise Solothurn) verloren gehen. Der Verlust sei aber, da es sich nur um eine oder zwei Stationen handle, nicht von Belang.

Auch die eventuelle Verbindung Koppigen-Kirchberg habe nur lokale Bedeutung. Die Gesamtdistanz Kirchberg-Herzogenbuchsee betrage 18 km., jene Kirchberg-Herzogenbuchsee über Burgdorf (jetzige Route) 22 km.; für Burgdorf-Herzogenbuchsee und weiter bleibe die Linie der schweizerischen Bundesbahnen erheblich kürzer. Die eventuellen Verkehrsablenkungen würden sich also auch hier nur auf eine Station erstrecken. Auch in

Verbindung mit der projektierten Linie Utzenstorf-Schönbühl (Bern) werde der Verkehr Herzogenbuchsee und weiter — Bern und weiter nicht influirt.

Unter diesen Umständen haben die Bundesbahnen keine Ursache, der Erstellung, beziehungsweise der Konzessionierung der Linie entgegenzutreten.

Bei den am 24. Oktober abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen wurde von den Konzessionsbewerbern der Wunsch ausgedrückt, es möchte die Erstellung der Bahn in 2 Sektionen, nämlich: 1. Lyß-Utzenstorf und 2. Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg, gestattet werden.

Diesem Wunsche Rechnung tragend, sind die Artikel 5^{bis} und 6^{bis} eingeschaltet und es ist Artikel 6 entsprechend abgeändert worden.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns der nachstehende Beschlußentwurf, der die Taxansätze der Bundesbahntarife enthält, keinen Anlaß.

Indem wir Ihnen denselben zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. Oktober 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Lyß über Utzenstorf
nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung
von Koppigen nach Kirchberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Aktionsausschusses für eine Eisenbahn
Lyß-Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung
Koppigen-Kirchberg, vom 30. März 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. Oktober 1903,

beschließt:

Den Herren Rud. Leuch in Utzenstorf, J. R. Weber in
Graßwil, Fr. Suter in Messen und Karl Jordi in Herzogen-
buchsee wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft
die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Lyß über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuel
mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg 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 Be-
trieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beach-
tung 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 Herzogenbuchsee.

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

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

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

Art. 5^{bis}. Es ist den Konzessionären gestattet, die Linie in 2 Sektionen, nämlich:

1. Lyß-Utzenstorf und
 2. Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg,
- zu erstellen.

In diesem Falle gelten die im Art. 5 festgesetzten Fristen für diejenige Sektion, welche zuerst in Angriff genommen wird. Für die andere Sektion setzt der Bundesrat die Fristen fest.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom jeweiligen Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die betreffende Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6^{bis}. Die Nichteinhaltung der in Art. 5 und 6, beziehungsweise vom Bundesrate angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

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 erstellt.

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 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, Abonnementsbillete 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 Reisendengepäck 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 Transportmengen (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 besondern 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 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 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 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 Bundesrate 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 Bundesrate und der Gesell-

schaft 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 besondern 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 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 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 Rückkäufern 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 Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in 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. Dezember 1903 in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

der

ständigen Alkoholkommissionen des National- und Ständerates über die Geschäftsführung und Rechnung der Alkoholverwaltung pro 1902.

(Vom 9. Oktober 1903.)

Tit.

Einleitung.

Die Vorarbeiten für den Erlaß eines Organisationsgesetzes der Alkoholverwaltung haben begonnen; der Entwurf eines solchen wird den eidgenössischen Räten im Laufe des nächsten Jahres vorgelegt werden.

Über das Bundesgesetz betreffend den Geschäftsverkehr zwischen Nationalrat, Ständerat und Bundesrat vom 9. Oktober 1902 ist eine Volksabstimmung nicht anbegehrt worden und es konnte dasselbe daher im Laufe des Monates Januar 1903 in Vollzug gesetzt werden. Eine wesentliche Neuerung dieses Gesetzes ist die durch dasselbe geschaffene Finanzdelegation; wenn derselben auch größere Bedeutung zukommt, so kann sie doch als eine Nachbildung der seit 1894 bestehenden Alkohol-Delegation betrachtet werden. Wir haben das Regulativ der letztern einer Revision unterzogen und mit dem Art. 27 des genannten Gesetzes in Übereinstimmung gebracht.

Unterm 17. Dezember 1902 haben Herr Nationalrat Odier und 16 Mitunterzeichner nachfolgende Motion eingereicht:

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lyß über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg. (Vom 30. Oktober 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.11.1903
Date	
Data	
Seite	481-495
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 735

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.