Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Stühlingen nach Beringen.

(Vom 28. September 1874.)

Tit.!

Als im Jahr 1869 die Wutachthalbahn (Oberlauchringen-Stühlingen-Weizen-Achdorf-Eschach-Donaueschingen) dekretirt und nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges in Angriff genommen worden war, gewann das fruher schon angeregte Projekt einer Eisenbahn von Stühlingen über Schleitheim, Siblingen und Löhningen nach Beringen so viele Interessen für sich, daß heute nun ein Konzessionsgesuch dafür vorliegt. Den reichen landwirthschaftlichen Erzeugnissen der berührten schaffhausischen Gemeinden, den großen Gypslagern, Kalk- und Sandsteinbrüchen Schleitheims, dem Verkehr des diehtbevölkerten Wutachthales von Stühlingen bis Donaueschingen, der Industrie eines großen Theiles des südlichen Schwarzwaldes (Lenzkirch, Neustadt u. s. w.) einen Weg nach Osten und über Schaffhausen nach dem Gotthard zu öffnen, ist die nachste Bedeutung der Linie. Eine erhöhte Wichtigkeit verleiht ihr die Perspektive, daß durch Fortsezung über Beringen hinaus und durch Anschluß an die Linie Schaffhausen-Bulach der Umweg über Schaffhausen abgeschnitten werden kann; namentlich auf leztere Eventualität bauen die Petenten die Hoffnung, daß der

ganze über Rottweil und Donaueschingen nach dem Gotthard sich bewegende Verkehr sich ihrer Linie zuwenden werde; sie sind indessen nicht im Falle, sich um die Konzession für eine Linie über Beringen hinaus zu bewerben.

Die Länge der Linie, vom Bahnhof Beringen bis in denjenigen von Stühlingen, beträgt 11,85 Kilometer; 11,5 liegen auf Schweizergebiet. Die Maximalsteigung erreicht 14°/00. Unter der Siblinger-Höhe wird die Bahn in einem 2800' langen Tunnel durchzuführen sein. Die Baukosten — F. 1,293,000 für diesen Tunnel inbegriffen — sind auf Fr. 2,843,550 oder zirka Fr. 240,000 per Kilometer veranschlagt.

Die von den Petenten gewünschten Konzessionsbestimmungen sind die normalen. Nur die Bautermine haben eine etwas mehr als durchschnittliche Länge, weil das Projekt in nahem Zusammenhang mit der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen steht und es kaum anders möglich scheint, als daß der Bau der leztern sich tiber den anfänglich in Aussicht genommenen Termin hinaus verzögern werde.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes zu beantragen, und ergreifen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. September 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenoßenschaft: Schiess. (Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Stühlingen nach Beringen.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Gründungskomite für eine Eisenbahn Stühlingen-Beringen, vom 8. Juli 1874;
 - 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 28. September 1874,

beschließt:

Dem Gründungskomite für eine Eisenbahn Stühlingen-Beringen, bestehend aus den Herren:

Regierungsrath Pletscher, in Schleitheim, Müller, in Löhningen,

Präsident Keller, in Siblingen,

" J. Wanner, in Schleitheim.

Th. Bächtold, Advokat, in Schaffhausen,

A. Würth, von der Firma Wanner und Würth zur Neumühle, in Stühlingen,

Ott, Burgermeister, in Jestetten,

H. Stamm, Kaufmann, in Schleitheim, Kassier des Komite,

H. Erzinger, Kantonsrath, in Schaffhausen, Sekretär des Komite.

wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der schweizerisch-badischen Grenze bei Stühlingen über Schleitheim, Siblingen und Löhningen nach Beringen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

- Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgeseze, 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 achtzig Jahren ertheilt, von demjenigen Zeitpunkte an gerechnet, an welchem das Komite oder sein Rechtsnachfolger in den Besiz dieser, sowie der großherzoglich-badischen Konzession gelangen und der bezügliche Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Großhezogthum Baden zum Abschluß gebracht sein wird.
 - Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Schaffhausen.
- Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsiz in der Schweiz haben, bestehen.
- Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Spätestens drei Monate nach dem im ersten Absaz genannten Termin ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

- Art. 6. Bis zum 1. Januar 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.
- Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.
- Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Kunstbauten sind so anzulegen, daß die Bahn auch doppelspurig betrieben werden kann.
- Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kautons Schaffhausen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.
- Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.
- Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

- Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesezt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.
- Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizpläzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absaz 2 keine Anwendung.

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

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen, in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20^{-0} /o niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sizplaz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurükgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergehracht werden kann.

Für das übrige Gepük der Reisenden kann eine Taxe von höchstens $2^1/2$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rükfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12 maligen Benuzung der gleichen Bahnstreke für Hin- und Rükfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

- Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sieh für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.
- Art. 17. Für den Transport von Vich mit Waarenzitgen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansäze bezogen werden:

Per Stük und per Kilometer

für Pferde, Maulthiere 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 Rappen.

Fin die Ladung conger Transportungen sind die Transportungen.

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 Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über 5/10 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist. Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt 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 Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzengen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusezen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stükes kann auf 40 Rappen festgesezt werden.

- Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesezt werden.
- Art. 20. Bei Festsezung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäk und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besizt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladpläze 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

3

Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

- Art. 22. Für die Einzelnheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.
- Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.
- Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusezen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 deken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansäze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

- Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsäzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.
- Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benuzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.
- Art. 27. Für die Geltendmachung des Rükkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des betheiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:
 - a. Der Rükkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903, von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rükkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
 - b. Durch den Rükkauf wird der Rükkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören.

Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstuzungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rükkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Schaffhausen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhaltnißmaßiger Betrag von der Rukkaufsumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschadigung für den Rukkauf beträgt, sofern lezterer bis 1. Mai 1918 rechtskraftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeifpunkte, in welchem der Rukkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar voraugehen; sofern der Rukkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½/zfachen Werth; wenn der Rukkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzicht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungsund Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen, etwa damit verbundenen Geschaftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' leztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e Im Falle des Rukkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rukkaufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschazung zu bestimmende Summe als Entschadigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die uber den Rukkauf und damit zusammenhangende Fragen entstehen mochten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.
- Art. 28. Hat der Kanton Schaffhausen den Rukkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befügt, sein

daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Schaffhausen hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie lezterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Lyss-Zofingen.

(Vom 30. September 1874.)

Tit.!

Die Konzession, welche Sie unterm 22. September v. J. für eine Eisenbahn von Lyß über Herzogenbuchsee und Langenthal nach Zofingen ertheilten, *) verpflichtet den Konzessionär, bis zum 1. September 1871 die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen, vor dem 1. Januar 1875 den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und bis zum 1. Januar 1878 die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Das Initiativkomite für diese Eisenbahn stellt nun das Gesuch, daß die erwähnten Fristen um ein Jahr verlangert werden; denn es fehle dem Unternehmen noch die dem Kanton Bern zugemuthete Subvention von 2 Millionen Franken, über welche bald eine, und zwar voraussichtlich günstige Abstimmung des bernischen Volkes erfolgen werde.

Im vorliegenden Falle war uns das gleiche Verfahren vorgezeichnet, welches wir gegenüber dem analogen Gesuche für die Eisenbahn Thun-Konolfingen (v. unsere bezügliche Botschaft vom

^{*)} Siehe Eisenbahnaktensammlung, Neue Folge, I. Theil, Seite 145.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Stühlingen nach Beringen. (Vom 28. September 1874.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1874

Année Anno

Band 2

Volume Volume

Heft 44

Cahier

Numero

Geschäftsnummer ____

Numéro d'affaire Numero dell'oggetto

Datum 10.10.1874

Date

Data

Seite 946-956

Page

Pagina

Ref. No 10 008 329

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.