

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die schweizerische Seetalbahn.

(Vom 10. Juni 1907.)

Tit.

Nachdem auf Grund ihrer unterm 21. Dezember 1900 erteilten Konzession (E. A. S. XVI, 274) mit dem Bau der Reinach-Münster-Bahn begonnen worden war, wurde von dieser Gesellschaft und der Seetalbahn eine Fusion angestrebt, welche zu folgenden Eingaben seitens der Seetalbahn führte:

1. Gesuch vom 19. Mai 1906 um Einführung des elektrischen Betriebs;
2. Gesuch vom 22. Mai 1906 um Genehmigung des Fusionsvertrages vom 18. Mai 1906;
3. Gesuch vom 4. August 1906 um Übertragung der Konzession der Reinach-Münster-Bahn auf die Seetalbahn-Gesellschaft;
4. Gesuch vom 31. August 1906 betreffend Genehmigung der neuen Statuten der fusionierten Gesellschaft vom 6. Juni 1906.

Unterm 26. Oktober 1906 konnte der Bundesrat letztern Statuten seine Genehmigung mit folgendem Vorbehalt erteilen: „Dieser

Beschluss präjudiziert in keiner Weise den Entscheid der Bundesversammlung betreffend die Übertragung der Konzession Reinach-Münster, die Fusion mit der schweizerischen Seetalbahn und die Elektrifizierung der fusionierten Linien.⁴

Das Eisenbahndepartement hat alsdann für zweckmässig erachtet, diese verschiedenen Fragen: Konzessionsübertragung, Fusion, Elektrifizierung, auf einmal zu lösen, indem es auf Grund des neuen Konzessionsformulars den Entwurf einer einheitlichen Konzession an die Seetalbahn ausarbeitete. Derselbe bezweckt sowohl die Konzessionsübertragung und Fusion als die Elektrifizierung des ganzen Unternehmens.

In seinen Vernehmlassungen vom 9. Juni, 1. und 22. August 1906 erklärte sich der Regierungsrat des Kantons Luzern sowohl mit der Konzessionsübertragung und der Fusion als auch mit der Elektrifizierung einverstanden. Unterm 27. Oktober 1906 gab er sodann seine Zustimmung zu dem Entwurfe der einheitlichen Konzession.

Beim Regierungsrat des Kantons Aargau stiess der Konzessionsentwurf auf Schwierigkeiten. Der Regierungsrat machte namentlich geltend, dass die Elektrifizierung der Bahn eine anderweitige Inanspruchnahme seiner Strassen, als die früher bewilligte, bedeute. Nach erfolgtem Korrespondenzwechsel mit unserem Eisenbahndepartement klärten sich die Verhältnisse ab, und der Regierungsrat stimmte dem Konzessionsentwurfe zu. Die Frage der Strassenbenutzung ist abschliesslich geregelt durch das vom Grossen Rate des Kantons Aargau erlassene Pflichtenheft vom 21. Mai 1907.

Wir erlauben uns, hiernach noch einige kurze Erläuterungen zum neuen Konzessionsentwurfe, wie er nachfolgt, beizufügen:

Aus dem Ingress ist ersichtlich, dass die Seetalbahn aus einer direkten Linie Emmenbrücke-Wildegg mit zwei Abzweigungen nach Münster und Lenzburg, S. B. B., besteht.

Art. 2 setzt den Ablaufstermin der Konzession auf den 30. April 1957 fest, entsprechend dem Artikel 2 der Konzession vom 6. September 1894 (E. A. S. XIII, 140).

Art. 6 wird dem neuen Traktionsmodus, der Elektrizität, gerecht, lässt aber auch wegen der Übergangsperiode die Dampftraktion zu.

Art. 13—25 normieren die Transportbedingungen nach dem neuen Konzessionsschema.

Art. 28 sieht als ersten Rückkaufstermin den 1. Januar 1921 vor, was sich aus der Kombinierung der Rückkaufstermine der beiden Gesellschaften ergibt.

Zu andern Bemerkungen gibt uns dieser Konzessionsentwurf, welcher von der Seetalbahn, in deren Besitz die Reinach-Münster-Bahn faktisch schon übergegangen ist, unterm 2. November 1906 angenommen wurde, keinen Anlass. Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

einheitliche Konzession für die schweizerische Seetalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben der schweizerischen Seetalbahngesellschaft, vom 19. und 22. Mai, sowie vom 4. August 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1907,

beschliesst:

Der schweizerischen Seetalbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Emmenbrücke nach Wildegg mit Abzweigungen von Beinwil nach Münster und von Lenzburg nach dem dortigen Bahnhof der Bundesbahnen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

- a. der Bundesratsbeschluss vom 6. September 1894 betreffend Übertragung und Abänderung der Konzessionen für die schweizerische Seetalbahn (E. A. S. XIII, 140);
- b. der Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1899 betreffend Festsetzung eines einheitlichen Rückkaufstermins für die schweizerische Seetalbahn (E. A. S. XV, 746);

c. der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1900 betreffend Erneuerung der Konzession für eine Eisenbahn von Reinach-Menziken nach Münster (E. A. S. XVI, 274).

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

Art. 2. Die Konzession läuft mit dem 30. April 1957 aus.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Hochdorf.

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

Art. 5. Die Ausführung der Bahnanlagen, 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. 6. Die Bahn ist mit Spurweite von 1,435 Meter und eingleisig erstellt und wird mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Pflichtenhefte des Kantons Luzern, vom 9. März 1882, und des Kantons Aargau, vom 21. Mai 1907, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 10. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen.

Art. 11. 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. 12. 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. 13. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 10,5 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 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 zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

Art. 14. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörde 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. 15. 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 6 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. 16. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 3 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 17. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kosbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 höchstens 3 Rappen per Kilometer zu erheben.

Art. 18. 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. 19. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 22. 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 besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. 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. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 27. 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 sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften ergeben.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Luzern und Aargau, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens am 1. Januar 1921 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 1925 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 1925 und 1. Januar 1940 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 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.

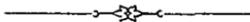
d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch

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. 29. Haben die Kantone Luzern und Aargau den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ausdehnung der Konzession für das Netz der Rhätischen Bahn auf die Linie Martinsbruck-Finstermünz-schweizerisch-österreichische Grenze bei Schalkel.

(Vom 10. Juni 1907.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9. März 1907 unterbreitete die Direktion der Rhätischen Bahn dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Martinsbruck bis zur österreichischen Grenze (Schalkel) bei Altfinstermünz als Fortsetzung einer Bahn von Bevers nach Schuls und Martinsbruck, deren Konzession die Rhätische Bahn bereits besitzt.

Wenn nicht schon bei Anlass des Konzessionsgesuches Schuls-Martinsbruck die Ausdehnung der Konzession bis an die nahegelegene österreichische Grenze verlangt worden sei, so habe der Grund darin gelegen, dass die Frage des Anschlusses an die projektierte österreichische Linie Mals-Nauders in Nauders oder Pfunds noch nicht abgeklärt gewesen sei. Letztes Jahr hätten sich nun die Vertreter der beiden interessierten Staaten in der Konferenz in Nauders vom 3. Mai dahin verständigt, dass der Anschluss in der Tahlsole bei Pfunds zu erfolgen habe, womit die natürliche Fortsetzung von Martinsbruck aus gegeben sei.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die schweizerische Seetalbahn. (Vom 10. Juni 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1907
Date	
Data	
Seite	346-357
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 464

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.