

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Schaffhausen bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen (Randenbahn).

(Vom 9. April 1907.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 17. März 1906 unterbreitete das Initiativkomitee für die Randenbahn dem Bundesrate das Gesuch, es möchte ihm oder zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für das auf Schweizergebiet gelegene Teilstück der direkten Eisenbahnverbindung Schaffhausen-Donau-eschingen, nämlich Schaffhausen bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen erteilt werden. Da die projektierte Randenbahn auch das Gebiet des Grossherzogtums Baden berühre, so werde das Initiativkomitee auch daselbst um eine Konzession einkommen. Dies setze jedoch voraus, dass zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden ein Staatsvertrag abgeschlossen werde, welcher die internationale Beziehung der Randenbahn regle. Das Initiativkomitee werde dem Bundesrate ein dahinzielendes Gesuch unterbreiten.

Hinsichtlich der allgemeinen Verhältnisse und der Bedeutung des Bahnprojektes weist das Initiativkomitee auf folgendes hin:

Artikel 4 des Gotthardvertrages besagt unter anderm: Die kontrahierenden Staaten verpflichten sich im allgemeinen, ihr Möglichstes zu tun, damit die zum Gotthardnetz führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigiert werden.

Im Vertrauen auf diese Vertragsbestimmung machte schon im Jahre 1869 Schaffhausen lebhaftere Anstrengungen, eine direkte Eisenbahnverbindung mit Donaueschingen zu erhalten, um unter Vermeidung des Umweges über Engen-Singen den sich in Donaueschingen sammelnden Verkehr aus Süd- und Norddeutschland auf dem kürzesten Wege der Schweiz und insbesondere dem Gotthard zuzuführen. Leider blieben diese Bestrebungen damals ohne Erfolg.

Während bis zur Eröffnung der Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalwil-Zug der zum Gotthard tendierende Verkehr eines grossen Teiles des Deutschen Reiches sozusagen einzig auf die badische Rheinlinie mit Fortsetzung von Basel nach Luzern angewiesen sei, habe sich seitdem auch über Schaffhausen-Zürich ein erheblicher, von Jahr zu Jahr wachsender Verkehr eingestellt, der durch die Schnellzugsverbindungen Frankfurt-Offenburg-Schwarzwald und Berlin-Stuttgart, welche beide in Schaffhausen einmünden, bedient werde. Dieser Verkehr erleide eine beträchtliche Schädigung durch den Umstand, dass er, statt von Donaueschingen direkt nach Schaffhausen, über Engen-Singen geleitet werde. Zweck des Projektes sei nun, diesen Umweg abzuschneiden, eine Wegverkürzung von zirka 20 bis 38 km. herbeizuführen und damit die über Schaffhausen-Zürich zum Gotthard führende Zufahrtslinie, welche geographisch die kürzeste sei, auch tatsächlich zur kürzesten zu gestalten und sie der Basler Route gleichwertig zu machen.

Wäre die Annahme begründet, dass in absehbarer Zeit die Bundesbahnen, unter finanzieller Mitwirkung der interessierten Landesgegend, die Bahn selbst bauen würde, so wäre dem Initiativkomitee selbstverständlich damit in erster Linie gedient.

Im Bericht befindet sich folgende Beschreibung der Linienführung:

Der Bahnhof Schaffhausen reicht mit seinen Güter- und Rangiergeleisen weit in die Mulde des Fulachertals hinaus; sollen diese Geleise in einfacher und bequemer Weise auch der Randebahn zu Gute kommen, so muss die Ausfahrt an das äusserste Ende des Bahnhofes, d. h. zum „Schönenberg“ hinaus verlegt, und der Aufstieg in die hochgelegene Sohle des Merishausertales der rechtseitigen Lehne des Fulachertales entlang gesucht werden. Unterhalb des „Spiegelgutes“ biegt das Trace mit scharfer Linkswendung in das Mutzentäli um, steigt in tiefem Einschnitt zum Schweizersbild empor und erreicht, horizontal über die Buch-

wiesen hinlaufend, bei der Längenberger Ziegelhütte das Merishausertal.

Einlässlicheren Studien muss die Prüfung einer Variante überlassen bleiben, welche unter etwelcher Abkürzung schon bei „Hornberg“ aus dem Schaffhauser Bahnhof abzweigt, mittelst eines Tunnels unter dem Gaisberg durch das Mühlental gewinnt, und von hier aus zur Längenberger Ziegelhütte emporsteigt, woselbst sie mit dem vom Schweizersbild her kommenden Trace zusammentrifft.

Von der Längenberger Ziegelhütte aus erreicht die Bahn, im flachen Grund des Tals dem östlichen Abhang folgend, die Station Merishausen, die in dem offenen Wiesengrund östlich des Dorfes bequem Platz findet. Dann steigt das Trace an der Lehne etwas empor, folgt der neuen Staatsstrasse bis zur Liegenschaft „Im Schlauch“, umfährt diese Häusergruppe auf deren Ostseite und mündet 700 m. unterhalb Barga in die hart an die neue Strasse gelegte Station Barga ein. Im Dorf Barga wird die Staatsstrasse à niveau gekreuzt, dann folgt die Bahn, sich fortwährend im Talgrund haltend, erst dem nördlichen, dann dem südlichen Abhang, biegt nach Passieren der Häusergruppe Oberbarga wieder in eine Falte des Nordabhanges ein und gewinnt das Eingangsportal des 1700 m. langen Randentunnels, aus welchem sie in der Sohle des von der Randenhöhe sich absenkenden Kommentals wieder zu Tage tritt. Dem rechtseitigen Talhang folgend, wird sodann das Wärterhaus am obern Ende der Epfenhofer Bahnschleife und damit auch der Anschluss an die strategische Bahn Waldshut-Immendingen gewonnen.

Die Geleise dieser Bahn werden benützt vom genannten Wärterhaus über die Station Zollhaus hinaus bis zum Wärterhaus bei Steppach; hier biegt die Bahn in genau nördlicher Richtung ab, überschreitet die breite Talfläche der Aichtrach und tritt in das flachgründige Tal des Mühlebachs ein. Dem sanftgeneigten Westabhang folgend, wird zunächst die Station Hondingen und, im flachen Talgrund aufsteigend, die Station Fürstenberg erreicht. Ungefähr 400 m. westlich des Dorfes, eingeschnitten in die Kammlinie des Höhenzuges, bildet diese Station den Kulminationspunkt der Bahn; von hier aus senkt sich das Trace, zunächst nach Westen sich wendend, dann in weiter, wieder nördlich umbiegender Kurve über den flachauslaufenden Bergabhang zur Station Sumpfohren und weiterhin vollends zur Donauebene ab, woselbst der Anschluss an die Schwarzwaldbahn und sodann im Zuge der letztern der Bahnhof Donaueschingen erreicht wird.

Die Maximalsteigung beträgt 26 ‰ und der Minimalradius 300 m.

Möglicherweise komme eine Variante in Betracht mit bloss 20 ‰ Steigung, da die Terrainverhältnisse eine Reduktion bis auf 20 ‰ ohne Zuhülfenahme künstlicher Entwicklung gestatten würden. So lässt sich ein Tracé denken, das beim Aufstieg von Schaffhausen ins Merishausertal noch etwas mehr gegen Herblingen hin ausbiegen würde; die lange Horizontale über die Buchwiesen fiel aus, die Bahn würde schon vom Schweizersbild aus an der Tallehne emporsteigen, von der Längenberger Ziegelhütte bis Barga etwa 35 m. über der Talsohle am bewaldeten Barghang hinziehen und erst am Südportal des Rändertunnels mit dem einlässlicher behandelten Projekt zusammenfallen. Auf dem Abstieg von Fürstenberg in die Donauebene hinunter böte die Erniedrigung des Gefälls von 25 ‰ auf 20 ‰ keinerlei Schwierigkeiten. Unter allen Umständen ergäbe sich für ein Trace von 20 ‰ Maximalsteigung schon eine ansehnliche Erhöhung der Baukosten, welche letztere mit weiterer Reduktion der Bahnneigung dann rasch sehr erheblich anwachsen würden. Der Rändertunnel mit einer Länge von 1700 m. ist im Maximum 1,3 m. hoch überlagert und liegt durchgehends in solidem Kalkstein (weisser Jura). Er erhält den für einspurige Hauptbahnen erforderlichen Lichtraum von 5,6 m. Höhe, 5,00 m. Breite und zirka 24 m² Lichtfläche. Er soll durchgehends ausgemauert werden. Das Aushubmaterial kann in nächster Nähe der Portale abgelagert werden. Ebenda findet sich Gelegenheit zur Gewinnung tauglicher Mauersteine.

Der summarische Kostenvoranschlag für die ganze Linie Schaffhausen-Donaueschingen sieht folgende Hauptposten vor:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

| | | |
|-------------------------------------------|-----|-----------|
| A. Allgemeine Verwaltung | Fr. | 165,000 |
| B. Verzinsung des Baukapitals | „ | 110,000 |
| C. Expropriation | „ | 453,400 |
| D. Bahnbau: | | |
| Teilstrecke I (Schaffhausen-Epfenhofen) | Fr. | 2,611,000 |
| Teilstrecke II (Epfenhofen-Steppach) | „ | 0,000,000 |
| Teilstrecke III (Steppach-Donaueschingen) | „ | 1,007,000 |
| | | <hr/> |
| | „ | 3,618,000 |
| Übertrag | Fr. | 4,346,400 |

| | | |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------|
| | Übertrag | Fr. 4,346,400 |
| II. Rollmaterial | „ | 765,000 |
| III. Mobilien und Gerätschaften | „ | 76,500 |
| Hierzu Unvorhergesehenes, zirka 6 % des Anlagekapitals | „ | 312,100 |
| | Total Anlagekapital | Fr. 5,500,000 |

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen gelangt auf Grund der von ihr erstellten Zonenkarten und Distanzberechnungen in ihrem Gutachten vom 25. September 1906 zu dem Schlusse, dass für die Bundesbahnen kein Grund vorliege, gegen die Erteilung der Konzession Einsprache zu erheben, weil die finanzielle Tragweite des Projektes für die Bundesbahnen keine solche sei, dass es sich rechtfertigen würde, den Bestrebungen Schaffhausens entgegenzutreten. Von einer Ausführung des Projektes durch die Bundesbahnen sollte dagegen Umgang genommen werden. Dasselbe sei auf die Unterstützung der Badischen Staatsbahnen angewiesen; dieselben werden sich aber auf die Sache nur unter der Voraussetzung einlassen, dass ihnen der Betrieb der ganzen Linie bis Schaffhausen übertragen wird. Der Bau der Linie durch die Bundesbahnen ohne gleichzeitige Übernahme des Betriebes hätte nur geringen Wert. In die Konzession soll eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach den Bundesbahnen das Recht gewährt werde, Eintritt in die Konzession zu geeigneter Zeit zu verlangen.

Das Konzessionsgesuch wird befürwortet vom Regierungsrate des Kantons Schaffhausen vom kaufmännischen Direktorium und vom Stadtrat Schaffhausen.

Vom militärischen Standpunkte aus ist gegen die Erteilung der Konzession nichts einzuwenden.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 25. März 1907 in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement erstellten Konzessionsentwurfe erklärte man sich allseitig einverstanden. Zu den Artikeln 4, 15, 30 und 31 wurde konstatiert, dass möglicherweise nach Abschluss des zwischen der Schweiz und Baden abzuschliessenden Staatsvertrages diese Artikel auf dem Wege der Konzessionsänderung abgeändert werden müssen, falls der Staatsvertrag oder der Betriebsvertrag, welche der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegen, zu den genannten Artikeln abweichende Bestimmungen enthalten würden.

Zum nachstehenden Beschlussentwurf haben wir folgendes zu bemerken: Die Bahn ist als Hauptbahn zu betrachten, weil

der Entwurf keine Bestimmung enthält, welcher dieselbe als Nebenbahn bezeichnet. In den Artikeln 30 und 31 wird dem Bunde das Recht vorbehalten, die Linie durch die Bundesbahnen erstellen zu lassen oder falls die Linie vom Konzessionär erbaut werden sollte, den Rückkauf je auf 1. Januar jedes Jahres, unter Beobachtung einer dreijährigen Ankündigungsfrist zu bewerkstelligen. Im Interesse der Laudesverteidigung wurde auf Antrag des Militärdepartements im Art. 7 die Bestimmung aufgenommen, die Bahnverwaltung sei verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. April 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Schaffhausen bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen (Randenbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Randenbahn, vom 17. März 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. April 1907,

beschliesst:

Dem Initiativkomitee für die Randenbahn, vertreten durch seinen Präsidenten, Herrn Nationalrat Dr. C. Spahn, Stadtpräsident von Schaffhausen, wird für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Schaffhausen S. B. B. bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen (Randenbahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das Personal des Stations- und Bahndienstes soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum 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 Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelarbeiten am Sonntag, mit Ausnahme der Arbeiten vor Ort und allfälliger unaufschiebbarer Arbeiten, eingestellt werden.

Sie ist ebenfalls verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit normaler Spurweite und ein-geleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Schaffhausen 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 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.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4 mal 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. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit drei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen der drei 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. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der ersten Wagenklasse 10,4 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 7,3 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 5,2 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 allen 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. 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 Gelde 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 besonderen 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, 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 Bestimmungstation 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. 25. 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat 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 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufung 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. 30. Es bleibt dem Bunde vorbehalten, auf dem Gesetzgebungswege zu beschliessen, dass die Linie, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, von den schweizerischen Bundesbahnen zu bauen sei. In diesem Falle wird die Konzession ohne weiteres hinfällig und sind die Bundesbahnen gehalten, dem Konzessionär die zur Erlangung der Konzession und zum Studium des Projektes notwendigen Ausgaben zu vergüten.

Art. 31. Ist die Linie vom Konzessionär gebaut worden, so gelten für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schaffhausen, folgende Bestimmungen :

- a. Der Rückkauf kann auf 1. Januar jedes 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 Drittmansrechte 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 Rückkaufsumme 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 be-

schriebenen 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.

Sollte der Rückkauf früher als 30 Jahre nach der Eröffnung des Betriebes erfolgen, so darf die Entschädigungssumme nicht weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds, betragen.

- 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. Hat der Kanton Schaffhausen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Schaffhausen bis zur Landesgrenze bei Ober-Bargen (Randenbahn). (Vom 9. April 1907.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1907 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 16 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 17.04.1907 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 969-982 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 022 373 |

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.