

# Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. IV.

Nr. 26.

29. Juni 1904.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.  
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Schaffhausen und von Schaffhausen nach Neuhausen.**

(Vom 21. Juni 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 20. April 1904 unterbreitete der Stadtrat Schaffhausen dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch, es möchten die durch Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 839) und vom 21. Dezember 1900 (E. A. S. XVI, 286) erteilten Konzessionen für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Schaffhausen nach Neuhausen und vom Bahnhof Schaffhausen nach dem Breitequartier auf die Strecken „Scheidegg-Rheinhof“ und „Depot-Güterbahnhof Schaffhausen“ ausgedehnt, mit den neuern Konzessionsbestimmungen in Übereinstimmung, und gleichzeitig dahin abgeändert werden, daß auf dem ganzen erweiterten Netz die Beförderung von Personen und Handgepäck und außerdem auf der Strecke Güterbahnhof-Rheinhof die Beförderung von Gepäck, Gütern und Vieh vorgesehen werde.

Im Konzessionsgesuche, sowie in dem demselben beigefügten allgemeinen Berichte wird ausgeführt, daß zu diesem Gesuche der zwischen dem Regierungsrate des Kantons Schaffhausen und dem Stadtrat Schaffhausen unterm 14. Januar 1903 abgeschlossene Vertrag betreffend Übernahme des Betriebes der elektrischen Straßenbahn Oberwiesen-Schleitheim-Neuhausen (S. S. B.) auf ihrem Netze durch die städtische Straßenbahn Schaffhausen und Führung

der S. S. B.-Züge von Neuhausen nach Schaffhausen und umgekehrt Anlaß gegeben habe. Aus dieser Verpflichtung erwachse der Stadt die Aufgabe, ihr eigenes Straßenbahnnetz einerseits an dasjenige der Straßenbahn Neuhausen-Schleitheim-Oberwiesen (S. S. B.) anzuschließen, andererseits bis zum Güterbahnhof in Schaffhausen auszudehnen und dergestalt auszubauen, daß neben den bisherigen Tramfahrten auch der Verkehr der S. S. B., bestehend in Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehbeförderung, darüber geleitet werden könne. Es mache dies den Neubau des 760 m. langen Zweigstückes „Scheidegg-Rheinhof“ und der 200 m. langen Verbindungsstrecke „Depot-Güterbahnhof Schaffhausen“ notwendig.

Auf die einzelnen Bestimmungen des erwähnten Vertrages vom 14. Januar 1903, welche im wesentlichen im allgemeinen Berichte angeführt sind, glauben wir nicht näher eintreten zu sollen, indem wir dieselben bereits in unserer Botschaft vom 13. Juni 1904 betreffend die Genehmigung des oben erwähnten Vertrages niedergelegt haben. Aus dem allgemeinen Berichte fügen wir lediglich noch an, daß das Konzessionsgesuch unter der Voraussetzung erfolgt, daß der ihm zu Grunde liegende Vertrag vom 14. Januar 1903 tatsächlich in Kraft erwachse; es müßte als gegenstandslos dahinfallen, wenn dieser letztere von der Bundesversammlung nicht genehmigt werden sollte.

Laut dem technischen Berichte kommen die neu zu erstellenden, sowie die umzulegenden Geleise durchwegs in den Straßenkörper bestehender Straßen zu liegen. Sie sollen auf starkem Steinbett (Packlage) verlegt und in die Schotterschicht der Straße bis Schienenoberkante eingelassen werden. Zur Verwendung kommen durchgehends Rillenschienen aus Flußstahl von ungefähr 42,4 kg. Gewicht pro laufenden Meter. Die Spurweite der neuen Linien betrage ebenfalls 1 m.

Die Anschlußstrecke Scheidegg-Rheinhof steige von der Haltestelle Scheidegg ohne Gegengefälle mit einer mittlern Steigung von 25 ‰ und einer höchsten von 30 ‰ zur Übergangsstation Rheinhof an, woselbst sie an die Straßenbahn Neuhausen-Schleitheim-Oberwiesen anschließe. Dort sei eine Ausweichstelle von zirka 100 m. Länge angelegt. Die Anschlußstrecke Depot-Güterbahnhof zweige bei der scharfen gegen das Depot abbiegenden Kurve aus dem Geleise der städtischen Straßenbahn ab und erreiche auf einer Rampe von 200 m. Länge und 50 ‰ Steigung das Plateau des Güterbahnhofes, woselbst die erforderlichen Geleiseanlagen für die Verfrachtung von Gütern aller Art herzustellen

seien. Die neuen Linien erfordern auch Erweiterungsanlagen am bestehenden Netze. Es seien in Aussicht genommen: Verlängerung bestehender Ausweichen, Anlage eines Ausstellgleises beim Bahnhof Schaffhausen, Ergänzungen an der Oberleitung, Vergrößerung des Depots und der Werkstätten, Ergänzungen an Mobiliar und Gerätschaften.

Die elektrische Energie zur Führung der S. S. B.-Züge auf dem städtischen Netze werde in Form von Gleichstrom von 550 Volt Spannung durch das städtische Elektrizitätswerk geliefert. Das Rollmaterial der S. S. B. solle nach besonders aufzustellenden Normen so gebaut werden, daß es auf dem städtischen Netz ohne Anstand verkehren und nötigenfalls mit den Fahrzeugen der Schaffhauser Straßenbahn gekuppelt werden könne. Die Züge der S. S. B., welche auf die Linie der Stadt übergehen sollen, seien in den dichtern Verkehr derselben so einzupassen, daß Störungen nicht vorkommen.

Die Kostenberechnung über die Ergänzungen und Erweiterungen der städtischen Straßenbahnanlage enthält folgende Hauptposten:

#### A. Geleise- und Oberleitungsanlage.

Erstellen von 0,7 km. Rillengeleise und Oberleitung vom Rheinhof bis zur Scheidegg nach den Normalien der städtischen Straßenbahn, einschließlich Lieferung und Verlegung einer Anschlußweiche . . . . .	Fr. 45,000
Änderungen an der Geleise- und Oberleitungsanlage auf der Gemeinschaftsstrecke Scheidegg-Depot Schaffhausen, zirka 1 km. Neuanlage . . . . .	„ 66,600
Verlängerung der Zufahrtsgeleise zum Tramdepot bis zum Güterbahnhof der S. B. B. in Schaffhausen, einschließlich Erstellen von drei Weichen und Stationsgleisen samt Oberleitung, zirka 600 m. Neuanlage . . . . .	„ 38,400

#### B. Hochbauten.

Erstellung einer Remise für einen Motorwagen und einen Anhängewagen mit angebautem Lager- und Expeditionsraum auf dem Areal des Güterbahnhofes der S. B. B. in Schaffhausen, einschließlich Stationsausrüstung, sowie Erd- und Maurerarbeiten für das Zufahrtsgeleise zum Schuppen . . . . .	„ 20,000
Total Baukosten	<u>Fr. 170,000</u>

Was die Frage der Straßenbenützung anbelangt, so ist zu bemerken, daß der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen durch Beschluß vom 14. April 1904 zum Zwecke der Erweiterung der städtischen Straßenbahn die Benützung der Staatsstraße von Scheidegg nach dem Rheinhof bewilligt hat, und zwar auf die Dauer der Bundeskonzession der städtischen Straßenbahn (E. A. S. XV, 839), d. h. bis zum 22. Dezember 1949.

Die Verbindungsstrecke Depot-Güterbahnhof benützt zum Teil das Gebiet der S. B. B. Wie aus einem bei den Akten liegenden Schreiben der Kreisdirektion III der S. B. B. an die Baudirektion des Kantons Schaffhausen vom 25. Februar 1903 hervorgeht, ist auch hier eine Vereinbarung über die Benützung des Bahngbietes und der zu erstellenden Geleiseanlagen zu stande gekommen.

Mittels Vernehmlassung vom 14. Mai dieses Jahres erklärte sich der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen mit der Konzessionierung der neuen Linien „Scheidegg-Rheinhof“ und „Depot-Güterbahnhof Schaffhausen“ einverstanden.

Das Eisenbahndepartement erachtete für zweckmäßig, für die Straßenbahnen Schaffhausen, inklusive die neu zu erstellenden Strecken, eine einheitliche Konzession, unter Aufhebung der Konzessionen vom 22. Dezember 1899 und vom 21. Dezember 1900, zu erstellen. Hierbei handelte es sich hauptsächlich darum, die neue Konzession der Schaffhauser Straßenbahn den infolge Durchführung der Züge der Straßenbahn Oberwiesen-Schleitheim-Neuhausen nach dem Bahnhof Schaffhausen geschaffenen besonderen Verhältnissen für den Transitverkehr über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen anzupassen, ohne hierbei den internen Verkehr der städtischen Straßenbahn in Mitleidenschaft zu ziehen. Diesen Verhältnissen sollen die Art. 10, 13, Abs. 2, 15, 16, Abs. 2, und 17 Rechnung tragen.

In Übereinstimmung mit der Dauer der Bewilligung zur Straßenbenützung soll gemäß Art. 2 die Konzession auf die Dauer von 45 Jahren, beziehungsweise bis zum 22. Dezember 1949, erteilt werden.

Da es sich um die Erweiterung eines bereits bestehenden Straßenbahnnetzes handelt, wurde von der Abhaltung konferenzieller Verhandlungen abgesehen, dagegen der Konzessionsentwurf der Regierung des Kantons Schaffhausen und dem Stadtrat Schaffhausen zur Vernehmlassung zugestellt. Der Regierungsrat erklärte sich mit dem Entwurfe einverstanden. Der Stadtrat bean-

trage, im Art. 23, lit. b, letzter Satz, die in der Konzession vom 22. Dezember 1899 enthaltenen Worte: „und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds nicht ausreichen“, beizufügen. Diesem Verlangen wurde Rechnung getragen, jedoch unter Beifügung des Wortes „allfälliger“, da eine Verpflichtung der Konzessionärin, Erneuerungs- und Reservefonds anzulegen, nicht in den Konzessionsentwurf aufgenommen wurde.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns der Konzessionsentwurf keinen Anlaß.

Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Juni 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Schaffhausen und von Schaffhausen nach Neuhausen.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Stadtrates von Schaffhausen vom 20. April 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Juni 1904,

beschließt:

Dem Stadtrat, zu Handen der Einwohnergemeinde Schaffhausen, wird die Konzession für den Bau und den Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Schaffhausen und von Schaffhausen nach Neuhausen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die durch die Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 839) und vom 21. Dezember 1900 (E. A. S. XVI, 286) erteilten Konzessionen für eine elektrische Straßenbahn von Schaffhausen nach Neuhausen und vom Bahnhof Schaffhausen nach dem Breitequartier aufgehoben.

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 wird auf die Dauer von 45 Jahren, beziehungsweise bis zum 22. Dezember 1949 erteilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecken Scheidegg-Rheinhof und Depot-Güterbahnhof Schaffhausen einzureichen.

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

Art. 4. Binnen 1 Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die Linien Scheidegg-Rheinhof und Depot-Güterbahnhof Schaffhausen zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. 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. 6. Die neuen Strecken werden mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die vom Regierungsrate des Kantons Schaffhausen unterm 4. September 1899 und 14. April 1904 und die vom Gemeinderat von Neuhausen unterm 17. November 1899 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben 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 des Kantons Schaffhausen 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 Konzessionärin, 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.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt im allgemeinen die Beförderung von Personen und Handgepäck. Gepäck, Güter und lebende Tiere sind nur im direkten Verkehr der im Rheinhof anschließenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen zu befördern.

Art. 11. Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12. Der Konzessionärin ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Zur Personenbeförderung werden Wagen nach dem Durchgangssystem mit nur einer Klasse aufgestellt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Auf Verlangen des Bundesrates sind im direkten Verkehr der im Rheinhof anschließenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 14. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 10 Rappen für den ersten und von 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe zu zahlen.

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

Art. 15. Im direkten Verkehr der im Rheinhof anschließenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen ist im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, die halbe Personentaxe zu berechnen, und sind auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 16. Handgepäck ist frei, soweit es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür ein besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Im direkten Verkehr der im Rheinhof anschließenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen ist im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen jeder Reisende berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann und es darf für anderes Reisegepäck eine Taxe von höchstens 10 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. 17. Für den direkten Verkehr der im Rheinhof anschließenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen gelten für die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen folgende Bestimmungen:

1. 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 2 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.

2. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

3. 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.

4. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Konzessionärin verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

5. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 24 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 3 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

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

7. 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 Bahnverwaltung, 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.

8. 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.

Art. 18. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer 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. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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 Konzessionärin 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Die Konzessionärin ist verpflichtet, 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.

Art. 23. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schaffhausen, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Scheidegg-Rheinhof und Depot-Güterbahnhof Schaffhausen und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Konzessionärin 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 allfälliger 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 Konzessionärin notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages.

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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 24. Hat der Kanton Schaffhausen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrat wird ermächtigt, unter den in dieser Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau weiterer neuer Linien auf dem Gebiete der Stadt Schaffhausen, soweit sie sich als Bestandteil des städtischen Straßenbahnnetzes darstellen, zu bewilligen.

Art. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 15. Juli 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer  
Straßenbahnen in der Stadt Schaffhausen und von Schaffhausen nach Neuhausen. (Vom  
21. Juni 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1904
Date	
Data	
Seite	601-613
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 047

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.