

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Kon-
zession einer Eisenbahn von Bremgarten nach Sihlbrugg.

(Vom 3. Dezember 1898.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 22. Januar 1898 stellten Herr alt Statthalter Ringger und Herr Jean Huber-Graf in Hausen a. A., namens eines Initiativkomitees, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Bremgarten über Affoltern a. A. und Hausen nach Sihlbrugg, zum Anschluß an die Nordostbahn und die Sihlthalbahn.

Dem Gesuche, das zugleich den allgemeinen und technischen Bericht darstellt und einen summarischen Kostenvoranschlag enthält, ist zu entnehmen, daß ein reges Interesse am Zustandekommen der projektierten Bahn bestehe. Ihren Ausgang nehme sie in Bremgarten und berühre sodann die Ortschaften Unter- und Oberlunkhofen, Jonen, Ottenbach, Obfelden, Affoltern, Ober-Mettmenstetten, Rifferswil, Hausen, Ebertswil und Sihlbrugg, um in der jetzigen Station Sihlbrugg der Linie Thalweil-Zug ihren Endpunkt zu finden. Es werde dann allerdings notwendig werden, der letzten Station einen andern Namen, z. B. Steinmatt, zu geben, um Verwechslungen auszuschließen.

Die projektierte Linie werde aber nicht nur von den mit Stationen bedachten Ortschaften, sondern von einer weitem Anzahl Dörfern und Weilern alimentiert, z. B. Zufikon, Berikon, Oberwil, Lieli, Arni, Äugst, Kappel, Hirzel, Menzingen, Neuheim. Alle

diese Gemeinden seien gut situiert; die Landwirtschaft sei hier infolge der günstigen Bodenbeschaffenheit außerordentlich produktiv, so daß die Bahn für den Absatz der Produkte nach Zürich und dem linken Zürichseeufer von großem Wert sein werde.

Komme dereinst noch die Fortsetzung von Sihlbrugg nach Samstagern zu stande, so habe man es mit einer Transversalbahn Basel-Lenzburg-Bremgarten-Sihlbrugg-Samstagern-Zürichsee zu thun mit Anschluß an die Linien nach Glarus, Chur etc. Ferner fänden die Eisenbahnbestrebungen im Kanton Zug in Sihlbrugg den einzigen natürlichen Anschluß an das Netz der bestehenden Bahnen. Es dürfe daher behauptet werden, daß es sich um ein Projekt handle, dessen volkswirtschaftliche Berechtigung über jedem Zweifel stehe.

Der summarische Kostenvoranschlag beziffere sich auf:

32,5 km. à Fr. 120,000	Fr. 3,900,000
Zuschlag für den Reußübergang	„ 300,000
Zuschlag für Entwässerung der Strecke km. 28—30	„ 100,000
	<hr/>
Total	Fr. 4,300,000

Die Ausführung des Baues werde den Abbruch der gegenwärtigen, baufälligen Station Bremgarten nach sich ziehen. Diese würde dann 20—22 Meter tiefer, in die Ebene, beim sogenannten Hammer, gelegt. Der Stadtrat von Bremgarten sei damit einverstanden, wie denn auch mit sämtlichen Gemeinden bezüglich Lage der Stationen eine Vereinbarung erzielt worden sei.

Das Terrain sei ein sehr günstiges. Einzig von km. 28—30 müßten vor dem Baubeginn Entwässerungen stattfinden.

Die bestehende Station Affoltern werde zwar Kopfstation mit einer Drehscheibe; aber ohne sehr bedeutende Mehrkosten lasse sich der Durchgang nicht auf andere Weise bewerkstelligen.

Die Maximalsteigung betrage 25 ‰, der Minimalradius 200 Meter. Die Spurweite sei die normale.

Vorläufig sei Betrieb mit Dampflokomotiven in Aussicht genommen. Indessen werde die Einführung des elektrischen Betriebes für den Fall vorbehalten, daß die nötige Kraft aus den Anlagen an der Reuß zu Bedingungen erhältlich sein sollte, welche einen vorteilhaften Betrieb sichern.

Die beteiligten Kantonsregierungen von Aargau, Zürich und Zug äußerten sich, zur Vernehmlassung eingeladen, in zustimmendem Sinne.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, an welchen sämtliche Interessenten, mit Ausnahme der Regierung von Zug, vertreten waren, fanden am 29. November statt und führten zur einhelligen Guttheißung des nachstehenden Beschlußentwurfes. Derselbe giebt uns nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

Da es sich, trotz der Perspektive auf eine große Transversalbahn Basel-Zürichsee, offenbar um eine Nebenbahn handelt, soll sie in Art. 14 und 15 von der Führung einer ersten Wagenklasse für die Personenbeförderung befreit werden.

Ferner läßt es eine Vergleichung mit den Taxen der anschließenden Bahnen, Bremgarten-Wohlen und Sihlthalbahn, ratsam und billig erscheinen, der neuen Linie gleich von vornherein die der Sihlthalbahn nachträglich gewährte Vergünstigung einzuräumen, die Maximaltaxen der Normalkonzession für den Personen- und den Güterverkehr (Art. 15 und 18) um 25, bezw. 20 % zu erhöhen. Diese Erhöhung hat aber aufzuhören, sobald der Reinertrag während 3 Jahren nacheinander 4 % übersteigt. Von diesem Momente an sollen wieder die Taxen der Normalkonzession als Maxima gelten, und es hat eine Reduktion derselben erst dann stattzufinden, wenn der in Art. 24, Alinea 1, vorgesehene Fall eintreten sollte.

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

Bern, den 3. Dezember 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Bremgarten nach Sihlbrugg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Eisenbahnkomitees Bremgarten-Affoltern-Hausen-Station Sihlbrugg, in Hausen am Albis, vom 22. Januar 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1898,

beschließt:

Dem Eisenbahnkomitee Bremgarten-Affoltern-Hausen-Station Sihlbrugg, in Hausen am Albis, vertreten durch die Herren alt Statthalter Ringger und Jean Huber-Graf, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bremgarten über Affoltern a/A. und Hausen nach Sihlbrugg (Station der Nordostbahn) 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Hausen a/A.

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

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

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

Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt. Der Bundesrat kann die Einführung des elektrischen Betriebes gestatten.

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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die

Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

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

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warezügen Personen zu befördern.

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

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Diese Maximaltaxen werden für solange um 25 % erhöht, bis der Reinertrag der Bahnunternehmung während dreier Jahre nacheinander 4 % übersteigt.

Die Taxen für die mit Warezügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere 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 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Diese Maximaltaxen werden für so lange um 20 % erhöht, bis der Reinertrag der Bahnunternehmung während dreier Jahre nacheinander 4 % übersteigt.

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

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

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert 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 Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 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 repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze 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 Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Gesellschaft 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Aargau, Zürich und Zug, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach der Betriebseröffnung und von da an je auf 1. Mai 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 Unetrstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letzteren 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 Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben die Kantone Aargau, Zürich und Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Bremgarten nach Sihlbrugg. (Vom 3. Dezember 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1898
Date	
Data	
Seite	387-396
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 565

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.