

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung,

betreffend

Genehmigung der Konzessionen

- 1) für eine Eisenbahn von Baden über Mellingen und Lenzburg zum Anschlusse an die aargauische Südbahn bei Lenzburg, eventuell bis Aarau zum Anschlusse an die schweizerische Thalbahn;
- 2) für eine Eisenbahn von Oberentfelden, eventuell Rölliken, durch das Suhrenthal bis an die luzernische Kantonsgrenze bei Marchstein.

(Vom 19. Dezember 1872.)

Tit. I

Unterm 30. vorigen Monats hat der Große Rath des Kantons Aargau folgende zwei Eisenbahnkonzessionen ertheilt:

1) dem leitenden Ausschusse der Löfthalbahngesellschaft in Winterthur, in Verbindung mit der Direktion der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen, die Konzession für eine Eisenbahn von Baden über Mellingen und Lenzburg zum Anschlusse an die aargauische Südbahn bei Lenzburg, eventuell bis Aarau zum Anschlusse an die schweizerische Thalbahn;

2) dem Eisenbahnkomite des Suhrenthals die Konzession für eine Eisenbahn von Oberentfelden, eventuell Rölliken, durch das Suhrenthal bis an die luzernische Kantonsgrenze bei Marchstein.

Diese beiden Konzessionen, für welche Seitens der Regierung des Kantons Aargau die Genehmigung nachgesucht wird, stimmen in allen wesentlichen Punkten unter sich und mit der Ihnen mit Botschaft vom 18. Christmonat zur Genehmigung vorgelegten Konzession für die Eisenbahn Koblenz-Laufenburg-Stein wörtlich überein. Sie enthalten wie diese nichts, was den Rechten und Befugnissen des Bundes zuwiderliefe.

Der Termin für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises ist für beide Bahnunternehmungen auf ein Jahr, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, festgesetzt, und was die Rückkaufstermine anbelangt, so sind dieselben ebenfalls mit denjenigen für die Bözbergbahn zc. übereinstimmend.

Zu weiteren besondern Bemerkungen geben uns diese beiden Konzessionen keine Veranlassung. Wir beantragen daher ebenfalls Gutheißung derselben, zu welchem Zwecke wir Ihnen die nachfolgenden Beschlußentwürfe zur Genehmigung empfehlen.

Im Uebrigen benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Dezember 1872.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

(Entwürfe)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn Baden-Mellingen-Lenzburg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom Grossen Rathe des Kantons Aargau unterm 30. November 1872 dem leitenden Ausschusse der Tössthalbahngesellschaft in Winterthur, in Verbindung mit der Direktion der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen, zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Baden über Mellingen nach Lenzburg zum Anschlusse an die aargauische Südbahn bei Lenzburg, eventuell bis Aarau zum Anschlusse an die schweizerische Thalbahn ertheilten Konzession;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 19. Dezember 1872;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschliesst:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmässigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4⁰/₁₀₀ nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond cinverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61., 76. und 85. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, dass jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benutzung des ersten Rückkauftermins der fünf, bei Benutzung des 2. und 3. Rückkauftermins der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 61. Jahre ist der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 85. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, welche hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für

die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, dass widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Suhrenthalbahn Oberentfelden (Kölliken)-Marchstein.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom Grossen Rathe des Kantons Aargau unterm 30. November 1872 dem Eisenbahnkomite des Suhrenthals zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Oberentfelden, eventuell Kölliken, durch das Suhrenthal bis an die luzernische Kantongrenze bei Marchstein erteilten Konzession;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 19. Dezember 1872;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschliesst:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes erteilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem

Bundesrathe vorbehalten, für den regelmässigen periodischen Personen-transport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Absauf des 16., 31., 46., 61., 76. und 85. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, dass jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benutzung des ersten Rückkauftermins der fünf, bei Benutzung des 2. und 3. Rückkauftermins der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 61. Jahre ist der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 85. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, dass widrigenfalls nach Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der Konzessionen 1) für eine Eisenbahn von Baden über Mellingen und Lenzburg zum Anschlusse an die aargauische Südbahn bei Lenzburg, eventuell bis Aarau zum Anschlusse a...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1872
Date	
Data	
Seite	949-955
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 523

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.