

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynenthal nach Reinach, eventuell Menziken (Wynenthalbahn).

(Vom 31. Mai 1895.)

Tit.

Unterm 5. November 1890 reichte die Betriebsdirektion der Schweizerischen Seethalbahn ein von den vorgeschriebenen Beilagen begleitetes Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer normalspurigen und auf eigenem Bahnkörper zu erstellenden Eisenbahn von Reinach-Menziken durch das Wynenthal nach Aarau ein.

Am 24. gleichen Monats folgte ein zweites Konzessionsgesuch eines aargauischen Exekutivkomitees für eine schmalspurige Straßenbahn von Aarau über Suhr-Kulm bis zum Anschluß an die gegenwärtige Station der Seethalbahn Reinach-Menziken.

Beide Gesuche wurden zur Vernehmlassung der Regierung des Kantons Aargau übermittelt. Die letztere übernahm es dann, zwischen den beiden Konzessionsbewerbern und sonstigen Interessenten, als welche zufolge eines Vertrages vom 25. Februar 1872 insbesondere auch die Nordostbahn und die Centralbahn in Betracht kommen, Verhandlungen zum Zwecke einer Verständigung anzubahnen, welche jedoch zunächst zu keinem bestimmten, abschließlichen Ergebnis führten. Auf Wunsch der Regierung von Aargau wurde die Behandlung der Konzessionsgesuche hierauf bis auf weiteres verschoben, zunächst unter Zustimmung der Seethalbahn. Mit Eingabe vom 7. November 1892 teilte dann aber die

letztere mit, daß sie nunmehr im Falle sei, ohne weiteres die Erteilung der von ihr nachgesuchten Konzession zu beantragen. Die kantonale Regierung ersuchte dagegen, auf dieses Gesuch nicht einzutreten, und zwar aus folgenden Gründen: Die Regierung sei nun mit der beteiligten Landesgegend selbst in Beziehung getreten, um die Frage der Finanzierung einer normalspurigen Wynenthalbahn zu erörtern. Die daherigen Bestrebungen seien in vollem Gange, die Großzahl der beteiligten Gemeinden habe bereits durch Subventionsschlußnahmen ihre Zustimmung zu dem angebahnten Vorgehen kundgegeben, es erübrige nur noch, daß auch der Große Rat des Kantons seine Zustimmung erteile. Der Abschluß der Verhandlungen stehe in kurzem zu erwarten, so daß im gegenwärtigen Momente von einer Konzessionserteilung an die Seethalbahn keine Rede sein könne. Die Frage, ob die Konzession der Seethalbahn oder dem Aktionskomitee der Landesgegend zu erteilen sei, werde sich von selbst lösen, sobald die Finanzierung einmal gesichert sei, beziehungsweise die Gemeinden und der Kanton die ihnen zugemuteten Subventionen sämtlich bewilligt haben werden.

Da aber die Seethalbahn gegen eine weitere Verschiebung Protest erhob, legten wir Ihnen die Angelegenheit unterm 2. Dezember 1892 zum Zwecke des Entscheides über die Verschiebungsfrage vor, mit dem Antrage, Sie möchten den Bundesrat ermächtigen, die pendenten Konzessionsgesuche einstweilen zurückzulegen, bis die beteiligte Kantonsregierung nach den besondern Umständen des Falles in der Lage sich befinde, ihre Vernehmlassung abzugeben. Bei diesem Antrage leiteten uns folgende Erwägungen:

Wenn auch weder das Eisenbahngesetz, noch die Verordnung zu demselben von dem Konzessionsbewerber irgend welche Nachweise über die finanzielle Unterlage eines Projektes verlange, so sei doch in einem Falle, wo von zwei Seiten die Konzession nachgesucht werde und die Bundesbehörden berufen seien, in einer Konkurrenzfrage entscheiden zu müssen, die finanzielle Seite der Frage nicht ohne Bedeutung. Überdies sei es gerade in einem Konkurrenzfalle nicht angezeigt, zu entscheiden, ohne die Vernehmlassung der beteiligten Kantonsregierung abzuwarten, es sollte vielmehr der letztern eine angemessene Frist eingeräumt werden, um sich über ihre Stellungnahme schlüssig machen zu können.

Sie haben damals unsere Auffassung der Sachlage geteilt und durch Beschluß vom 20./22. Dezember 1892 die Konzessionsbegehren für eine Wynenthalbahn an den Bundesrat zurückgewiesen, in der Meinung, daß es ihm überlassen bleibe, nach seinem Ermessen zu verfügen, worauf derselbe durch Beschluß vom 17. Ja-

nuar 1893 der Regierung von Aargau zur Einreichung ihrer Vernehmlassung über die beiden Konzessionsbegehren eine Frist bis 15. Mai 1893 festsetzte.

Da die Vernehmlassung innert dieser Frist nicht einlangte, so teilte unser Eisenbahndepartement unterm 20. Mai 1893 der aargauischen Regierung mit, daß nunmehr die Konkurrenzprojekte dem Bundesrate, beziehungsweise den eidgenössischen Räten in der hierorts geeignet erscheinenden Weise zur Vorlage gebracht werden würden, da aus dem Stillschweigen der Regierung geschlossen werden müsse, daß sie darauf verzichte, zu den Projekten Stellung zu nehmen.

Mit Eingabe vom 29. gleichen Monats teilte hierauf die Baudirektion des Kantons Aargau mit, daß das Exekutivkomitee unterm 16. gleichen Monats eine Abänderung seines Konzessionsgesuches in Vorschlag gebracht habe, wonach die projektierte Bahn von Suhr bis Reinach-Menziken normalspurig und mit eigenem Tracé erstellt werden solle. Auch habe es dem Regierungsrat ein Subventionsgesuch eingereicht, wonach der Kanton Fr. 250,000 in Aktien übernehmen und für das Obligationenkapital hinsichtlich des Zinses gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden die Garantie übernehmen solle. Diese Eingaben seien der Baudirektion zur Berichterstattung überwiesen worden und sie ersuche deshalb, mit der Vorlage an die eidgenössischen Räte zuzuwarten, bis die Vernehmlassung, die mit thunlichster Beförderung erfolgen solle, vorliegen werde.

Mit Eingabe vom 6. Juli 1893 reichten nun Herr Nationalrat Kurz als Präsident und Herr A. Zschokke als Aktuar des Wynenthalbahnkomitees ein neues Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von der Station Suhr durch das Wynenthal nach Reinach, eventuell Menziken zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein, und mit Schreiben vom 26. Oktober 1893 empfahl der Regierungsrat von Aargau die Erteilung der Konzession an dieses Komitee unter Vorbehalt der Vorlage eines definitiven Finanzausweises.

Dieser Vorbehalt wurde begründet durch Hinweis auf die noch ausstehende Entscheidung des Großen Rates über die dem Kanton zugemutete Aktienzeichnung von Fr. 250,000 und die ihm im weitern zugedachte Garantieverpflichtung für die Verzinsung des Obligationenkapitals.

Wir gaben der Seethalbahn unterm 10. November gleichen Jahres sowohl von dem neuen Konzessionsgesuche, als auch von der entschiedenen Stellungnahme der kantonalen Regierung zu

gunsten desselben Kenntnis mit der Anfrage, ob sie angesichts dieser Sachlage ihr Konzessionsgesuch für die gleiche Linie aufrecht erhalten wolle oder auf dessen Weiterbehandlung zu verzichten gedenke.

Auf diese Mitteilung hin stellte die Seethalbahn den Antrag, das neue Konzessionsbegehren einstweilen noch zurückzulegen, da sich zum Zwecke der Erwerbung der Seethalbahn demnächst eine schweizerische Gesellschaft bilden werde, welche dann für die Ausführung der Wynenthalbahn mehr Garantien böte, als das Wynenthalbahnkomitee, auch sei es noch gar nicht sicher, daß in der bevorstehenden Sitzung des aargauischen Großen Rates die Frage der Wynenthalbahnsubvention behandelt werde. Aber wenn dies auch der Fall wäre und die Subvention selbst beschlossen würde, so wäre damit die Wynenthalbahn noch lange nicht fundiert.

Um die Angelegenheit in keiner Richtung zu präjudizieren, wurde diesem Verschiebungsgesuche Folge gegeben und die Behandlung der beiden Konzessionsgesuche neuerdings zurückgelegt. Unter dem 14. Dezember 1894 teilte sodann die Regierung von Aargau mit, daß sich inzwischen und zwar am 29. November 1893 der Große Rat in der Sache schlüssig gemacht habe. Dem beigelegten Großratsbeschluß ist im wesentlichen zu entnehmen, daß dem Regierungsrat die Ermächtigung zur Übernahme von 250 Aktien à Fr. 1000 einer normal- oder schmalspurigen Wynenthalbahn erteilt worden ist und daß das Komitee bis spätestens zum 31. Dezember 1893 den Ausweis zu leisten habe, daß der Betrag von Fr. 350,000 in Aktien von den Gemeinden und Bankinstituten übernommen sei. Die Regierung erklärt in ihrem Begleitschreiben, daß diese dem Komitee gestellte Bedingung innert der gesetzten Frist erfüllt worden sei. Damit seien die Voraussetzungen für die Finanzierung des Unternehmens gegeben, so daß der Erteilung der Konzession nichts mehr entgegenstehe.

Die Seethalbahn, welcher von dieser neuen Sachlage Kenntnis gegeben wurde, bezweifelte in ihrem Antwortschreiben vom 16. Februar 1895, daß das Wynenthalbahnkomitee in der Lage sei, den Finanzausweis leisten zu können. Jedenfalls dürfte ihre Gesellschaft, welche nun neu finanziert sei und zudem noch beabsichtige, das Aktienkapital bedeutend zu erhöhen, für die Ausführung einer Wynenthalbahn größere Garantien bieten, als das genannte Komitee. Da nun auch eine der beiden Bahngesellschaften — die Nordostbahn — sich im Widerspruch mit der Landesgegend nur bei der Ausführung einer schmalspurigen Bahn beteiligen wolle und also die Angelegenheit auch nach dieser Seite hin noch nicht

geregelt sei, so beantrage sie, die Seethalbahn, unter Aufrechthaltung ihres Gesuches, neuerdings die Verschiebung der Konzessionserteilung für eine Wynenthalbahn. Gegen diesen Verschiebungsantrag spricht sich die aargauische Regierung in sehr bestimmter Weise aus. Es gehe nicht an, zuzuwarten, bis die Seethalbahn einmal finanzkräftig genug werden könnte, um die Wynenthalbahn zu finanzieren. Gegenwärtig sei sie es jedenfalls nicht und werde es in den nächsten Jahren auch nicht werden. Man erhalte sogar den Eindruck, daß es dieser Bahngesellschaft mit ihrem Projekte gar nicht Ernst sei, daß vielmehr ihr Festhalten an dem Konzessionsgesuch nur den Zweck habe, die Konzessionserteilung an das Wynenthalbahnkomitee zu hintertreiben oder doch ins Ungewisse zu verschieben. Der Finanzausweis des Komitees sei vorbehaltlich des Ausganges des Prozesses mit den Bahngesellschaften der Nordostbahn und Centralbahn in Ordnung, die Kritik der Seethalbahn an diesem Ausweis eine ganz unberechtigte; aus allen Gesichtspunkten gebühre im Konzessionsverfahren den Gemeinden des Wynenthales die Priorität, weshalb die Regierung des bestmündigsten erwarte, daß über die Opposition der Seethalbahn und deren dilatorische Anträge weggeschritten und die Konzession, wie bereits beantragt, dem Wynenthalbahnkomitee erteilt werde.

Wir halten ebenfalls dafür, daß, so wie die Sachen nunmehr liegen, zu einer weitem Verschiebung kein stichhaltiger Grund vorliegt, daß vielmehr der Moment gekommen ist, um die Konkurrenzfrage zwischen den beiden Konzessionspetenten, der Schweizerischen Seethalbahn und dem Wynenthalbahnkomitee, zu entscheiden. Wir legen dabei auf die Finanzierungsfrage nicht das nämliche Gewicht, wie die aargauische Regierung, da, wie bereits bemerkt, die vorgängige Finanzierung, beziehungsweise finanzielle Sicherstellung einer Bahn kein gesetzliches Requisit für die Konzessionsbewerbung und -erteilung ist. Wir können deshalb sowohl über die von der Seethalbahn gegen den Finanzausweis ihrer Konkurrenten geäußerten Zweifel, als auch über die noch nicht zum Austrag gekommenen Prozesse mit der Nordostbahn und Centralbahn, deren Ausgang nach den Mitteilungen der Regierung für den Finanzausweis von Bedeutung sein kann, wegsehen, da die Vollständigkeit des Finanzausweises bei der Konzessionserteilung keine ausschlaggebende Bedeutung haben kann. Dagegen ist wohl ohne weiteres klar, daß es für die Entscheidung der Konkurrenzfrage auch nicht bedeutungslos ist, zu konstatieren, ob durch finanzielle Ausweise bereits ernsthafte Garantien für wirkliche Ausführung des Projektes geboten werden oder nicht, und in dieser Beziehung hat die Seethalbahn den positiven Ausweisen des Wynenthalbahnkomitees nur ihre Behauptung entgegenzusetzen, daß ihre neu

finanzierte Gesellschaft für die Ausführung größere Garantien biete, als das genannte Komitee. In was diese Garantien bestehen, wird nicht gesagt und kann auch nicht aus der von ihr beabsichtigten Erhöhung des Aktienkapitals um Fr. 500,000 hergeleitet werden, da diese Kapitalvermehrung nach den Mitteilungen der Bahn andern Zwecken dienen soll.

Es fehlt deshalb nicht nur jede Garantie, daß das Unternehmen bei einer Konzessionserteilung an die Seethalbahn größere Förderung erfahren würde, als bei dem die beteiligte Landesgegend vertretenden Komitee, sondern es kann das Verhalten der Seethalbahn in dieser Angelegenheit eher den Eindruck, dem bereits die aargauische Regierung Ausdruck gegeben hat, hervorrufen, daß es ihr mit dem Projekt gar nicht ernst sei. Die Eile, mit der sie zuerst angesichts der entstandenen Konkurrenz auf die Erteilung der Konzession drängte und die nunmehr einer sachlich nicht begründeten Verschiebungstaktik Platz gemacht hat, läßt in der That vermuten, daß ihre Bestrebungen mehr auf das Nichtzustandekommen der Wynenthalbahn, als auf deren Förderung gerichtet seien, und daß ihr Konzessionsgesuch daher lediglich den Zweck hatte, damit den Bau der Linie, die ja im Grunde eine Konkurrenzlinie zu ihrer eigenen Bahn bildet, hintertreiben zu können. Aber selbst wenn diese Vermutung, für die natürlich ein zwingender Beweis nicht zu erbringen ist, nicht richtig sein sollte, so sprechen doch noch andere Gründe dafür, die Konzession nicht an die Seethalbahn, sondern an das Wynenthalbahnkomitee zu erteilen. Das letztere ist als Vertretung der beteiligten Landesgegend zu betrachten, welche ein natürliches Interesse daran hat, das Unternehmen derart zu gestalten, daß es die größtmögliche Summe der Lokalinteressen befriedigt und damit auch selbst auf eine wirtschaftlich richtige Grundlage gestellt wird, und die vom Kanton dem Unternehmen zugesprochene Subvention, wie die entschiedene Stellungnahme der kantonalen Regierung zu demselben geben diesem Projekt in so unzweideutiger Weise den Vorzug, daß wir es als ausgeschlossen betrachten, daß das Projekt der Seethalbahn noch in Betracht fallen könne. Wir sehen deshalb auch davon ab, dasselbe hier in seinen Hauptpunkten zu reproduzieren, sondern gestatten uns lediglich, auf die Vorlagen zu diesem Gesuch zu verweisen.

Was das Konzessionsgesuch des Wynenthalbahnkomitees betrifft, so entnehmen wir dessen Begründung noch folgende, in vorstehenden Ausführungen nicht enthaltene Einzelheiten:

Von einer Schmalspurbahn habe abgesehen werden müssen, weil es sich bei reiflicher Erwägung gezeigt habe, daß eine solche den Bedürfnissen der beteiligten Gemeinden nicht genügen könne.

Es lasse sich auch nicht verkennen, daß namentlich in den gewerbereichen Ortschaften des obern Wynenthals die Idee einer Schmalspurbahn entschiedene Opposition gefunden habe. Durch den Umstand, daß die Seethalbahn mit einem normalspurigen Projekt aufgetreten sei und hierbei namentlich auf die Wichtigkeit des durchgehenden Verkehrs hingewiesen habe, sei dem Gedanken einer Normalspur neuer Aufschwung gegeben worden. Mit Annahme eines normalspurigen Projektes habe aber auch von einer Benutzung der Landstraße abgesehen werden müssen.

Die Bahn geht von der Station Suhr aus und zieht sich zunächst auf dem linken Ufer der Wyna westlich an den Dörfern Gränichen und Unterkulm vorbei. Von hier sind zwei Zugrichtungen vorgesehen. Die eine überschreitet die Wyna und geht über Oberkulm, um bei Zetzwyll das linke Ufer des Flusses wieder zu erreichen, während die Variante auf der linken Flußseite bleibt. Bei Zetzwyll nähert sich das Tracé der Landstraße, überschreitet dieselbe bei Eichen und verfolgt sie bis Reinach, wo sich die Bahn an die Linie der Seethalbahn anschließt und mit dieser die Station Reinach erreicht.

Die Länge der Bahn beträgt total 17,150 m., die Spurweite 1,435 m., der Minimalradius 250 m., die Maximalsteigung 14 ‰. Vorgesehen sind Zwischenstationen in Gränichen, Teufenthal, Unterkulm, Oberkulm, Zetzwyll und eine Haltstelle in Leimbach, eventuell eine in Reinach-Unterdorf.

Die Baukosten werden in Anlehnung an die gleichartigen Verhältnisse der Eisenbahn Langenthal-Huttwyl auf Fr. 88,200 per Kilometer der Baulänge oder total Fr. 1,500,000 veranschlagt.

Diese Summe soll bei Annahme eines Aktienkapitals von Fr. 900,000 und eines Obligationenkapitals von Fr. 600,000 aufgebracht werden wie folgt:

A. Aktien:

1. Nach dem Vertrag der Regierung des Kantons Aargau mit der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 25. Februar 1872 betreffend eine Aargauische Südbahn hätten diese Gesellschaften beim Zustandekommen einer Wynenthalbahn $\frac{1}{3}$ an die Kosten für Bau und Betrieb beizutragen, also an Aktien Fr. 300,000
2. Durch die Gemeinden des Wynenthales und durch die Stadt Aarau „ 300,000
3. Durch den Kanton „ 250,000
4. Durch Private (Bankinstitute) „ 50,000

Total Aktienkapital Fr. 900,000

B. Obligationen :

Dieselben wären hinsichtlich des Zinses durch den Kanton zu garantieren, wogegen ihm einerseits die Gemeinden, andererseits die beiden Bahngesellschaften (Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn) für je $\frac{1}{3}$ Rückbürgschaft zu leisten hätten.

Die Rentabilitätsberechnung fußt sowohl bezüglich der Einnahmen, als auch der Ausgaben auf den bei der Langenthal-Huttwyl-Bahn und der Seethalbahn gemachten Erfahrungen und berechnet demnach

die kilometrischen Einnahmen auf	Fr. 6,000
die kilometrischen Ausgaben auf	„ 4,600

woraus sich eine kilometrische Mehreinnahme von . .	<u>Fr. 1,400</u>
---	------------------

ergiebt, was einem jährlichen Gesamteintrag von Fr. 24,000 entspräche. Hiernach würde die Wynenthalbahn schon im ersten Jahr das Obligationenkapital von Fr. 600,000 verzinsen können, so daß bei dem mit Bestimmtheit zu erwartenden Verkehrszuwachs in wenigen Jahren neben dem Obligationenkapital auch das Aktienkapital zu einer Verzinsung gelangen könnte.

Die konferenziellen Verhandlungen, zu denen aus den hiervor entwickelten Gründen nur die Vertreter des Wynenthalbahnkomitees als Konzessionspetenten beigezogen wurden, ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, welcher in seiner Ziffer I den Bestimmungen der Normalkonzession entspricht und deshalb zu weiteren Bemerkungen nicht Anlaß giebt. Ziffer II statuiert das Nichteintreten auf das Konzessionsgesuch der Seethalbahn und Ziffer III enthält die Vollziehungsklausel.

Indem wir Ihnen die Annahme dieses Beschlußentwurfes empfehlen, versichern wir Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 31. Mai 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:
Schatzmann.

~~~~~

(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynenthal  
nach Reinach, eventuell Menziken (Wynenthalbahn).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Schweiz. Seethalbahn vom 5. November 1890;
2. zweier Eingaben des Wynenthalbahnkomitees vom 24. November 1890 und 6. Juli 1893;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1895,

beschließt:

I. Den Herren Nationalrat Kurz in Aarau und A. Zschokke in Gontenschwyl, ersterer Präsident und letzterer Sekretär des Komitees für Erstellung einer Wynenthalbahn, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynenthal nach Reinach, eventuell Menziken (Wynenthalbahn) 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 Aarau.

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 2 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.

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 Aargau 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.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

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 Warenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

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.

Die Taxen für die mit Warenzügen 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.

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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.

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 1000 Fr. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Aargau gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Zeitpunkt 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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.

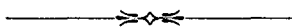
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- 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 Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Aargau den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein bisheriges Recht, wie es im Art. 26 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.

**II.** Auf das Konzessionsgesuch der Schweiz. Seethalbahn vom 5. November 1890 für eine Eisenbahn von Reinach-Menziken nach Aarau durch das Wynenthal wird nicht eingetreten.

**III.** Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Suhr durch das Wynenthal nach Reinach, eventuell Menziken (Wynenthalbahn). (Vom 31. Mai 1895.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1895             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 24               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 05.06.1895       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 150-164          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 064       |

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.