Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von der zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen.

(Vom 24. Juni 1889.)

Tit.

Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen stellt mit Eingabe vom 30. März 1889 folgende zwei Gesuche:

1) die seiner Zeit dem Gründungskomite für eine Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen für die Eisenbahnstrecke Etzweilen bis zürcherisch-schaffhausische Kantonsgrenze bei Feuerthalen durch die Kantone Thurgau und Zürich ertheilte und durch die Bundesversammlung genehmigte Konzession nunmehr auf die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen zu übertragen;
2) der mehrgenannten Eisenbahngesellschaft für das Eisenbahn-Theilstück zürcherisch-schaffhausische Grenze bei Feuerthalen bis Bahnhof Schaffhausen die Konzession zu ertheilen.

1.

Zur Begründung des ersten Gesuches beruft sich die Eingabe zunächst auf die zu Gunsten eines Gründungskomites lautenden und s. Z. von der Bundesversammlung genehmigten Konzessionen

der Kantone Thurgau und Zürich, vom 11. und 19. Januar 1872 (E. A. S. a. F. 7, 628 ff. und 564 ff.), erwähnt sodann die vom Gründungskomite zur Sicherstellung des Unternehmens getroffenen Maßnahmen und speziell den Abschluß eines Vertrages mit der Nordostbahn, durch welchen letztere gegen eine gewisse Betheiligung des Komite's resp. der interessirten Landestheile sich zum Bau der Linie verpflichtete und führt an, daß am 27. April 1875 eine Aktiengesellschaft zum Zwecke des Baues und Betriebes der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen sich konstituirte.

Schon unterm 8./13. April 1875 sei vom Gründungskomite, und später auch vom Verwaltungsrathe der Aktiengesellschaft, das Gesuch um Uebertragung der Konzessionen mit allen nöthigen Belegen, namentlich den auf die Konstituirung der Gesellschaft bezüglichen, dem Bundesrathe eingereicht worden, welcher mit Botschaft vom 16. November 1875 der Bundesversammlung das Gesuch in empfehlendem Sinne vorlegte, worauf der Ständerath unterm 13. Dezember 1875 die Uebertragung genehmigte, während dagegen der Nationalrath auf erhobene Einwendung seitens eines Vertreters der Nordostbahn die Behandlung verschob. Bald darauf sei dann die Krisis über die Nordostbahn hereingebrochen, welche zum Abschluß der Moratoriumsverträge führte, deren einer auch die Linie Etzweilen-Schaffhausen betraf und für deren Bau bis Ende 1885 Frist gewährte. Nachdem letztere abgelaufen, die Nordostbahn vom Bundesrath als finanziell erstarkt erklärt, die Reihenfolge des Baues der Moratoriumslinien bestimmt und die Fristen für dieselben neu angesetzt worden seien, sehe sich die Verwaltung der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen im Falle, ihr Gesuch um Genehmigung der Konzessionsübertragung bei den Bundesbehörden zu erneuern.

Wir sind nun aber der Ansicht, es sei auf dieses Gesuch nicht einzutreten, da der Konzessionsübergang vom Gründungskomite auf die Aktiengesellschaft der Genehmigung durch die Bundesbehörden gar nicht bedürfe. Wir gelangen zu dieser Ansicht aus folgenden Gründen:

Die beiden kantonalen, durch die Bundesversammlung genehmigten Konzessionen lauten im Eingang übereinstimmend dahin, daß die Konzession „den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft (Zürich), bezw. Aktiengesellschaft (Thurgau)“ ertheilt werde. Es ist somit schon bei der Konzessionsertheilung ausdrücklich der spätere Uebergang der Konzession an eine Gesellschaft vorgesehen, die Konzession nur vorläufig an ein Gründungskomite definitiv aber an eine zu gründende Gesellschaft ertheilt. Es handelt sich also unseres Erachtens nicht um eine Konzessions-

übertragung, für welche nach Art. 10 des Eisenbahngesetzes die Genehmigung des Bundes einzuholen wäre, sondern um den nur formellen Uebergang auf die Gesellschaft, welche in der Konzession von Anfang an als die eigentliche spätere Konzessionsinhaberin in Aussicht genommen war. Auch der Bund ertheilt die Konzessionen regelmäßig einem Komite oder einzelnen Privaten „zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft", in der Meinung, daß das Komite oder die Privaten nur anfänglich Inhaber der Konzession seien, letztere dann aber an eine Aktiengesellschaft überzugehen habe. Demgemäß wird eine Frist zur Einreichung der Gesellschaftsstatuten bei dem Bundesrathe und nicht bei der Bundesversammlung bestimmt und spricht die Konzession, wenn sie in den einzelnen Artikeln die Rechte und Pflichten des Konzessionsinhabers festsetzt, regelmäßig von der „Gesellschaft" und nicht von den „Konzessionären", dem „Komite" oder dgl. Hievon ausgehend haben wir den Uebergang von den Konzessionären auf die Gesellschaft immer, weil in der Konzession selbst vorgesehen, als keiner weitern Genehmigung bedürfend angesehen und jeweilen ohne anderes die vorgelegten Statuten genehmigt. Es würde auch in der That eine ganz unnöthige Komplikation sein, wenn in solchen Fällen von der Bundesversammlung für den Uebergang der Konzession von den ursprünglichen Konzessionären auf die vorgesehene Aktiengesellschaft die Genehmigung eingeholt werden müßte.

2.

Die Theilstrecke von der zürcherisch-schaffhausischen Kantonsgrenze bei Feuerthalen, bezw. Mitte Rhein bis zum Bahnhof Schaffhausen, für welche in zweiter Linie um die Konzession nachgesucht wird, bildet das naturgemäße und nothwendige Schlußstück der bereits konzessionirten Linie Etzweilen-Feuerthalen (Mitte Rhein), um dieselbe mit dem Eisenbahnknotenpunkt Schaffhausen in Verbindung zu bringen.

In der Eingabe wird zur Begründung des Konzessionsgesuches auf die Bedeutung der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen für den Lokal- und Durchgangsverkehr sowie in militärischer Beziehung, als Verbindungsstück zwischen dem Bodensee, bezw. der Bodenseebahn und Schaffhausen und weiter nach Westen, besonders nach Vollendung der nun zu erbauenden Verbindungslinien (Koblenz-Stein, Eglisau-Schaffhausen) hingewiesen.

Ein bezügliches Konzessionsgesuch sei schon im Jahre 1875 mit dem unter Ziffer 1 erwähnten Gesuche um Uebertragung der bestehenden Konzessionen angebracht und vom Bundesrathe in

empfehlendem Sinne den Räthen unterbreitet worden, habe aber dann das Schicksal des letztern Gesuches getheilt, und werde deßhalb jetzt, nachdem das Moratorium sein Ende erreicht, ebenfalls erneuert.

Das zu konzessionirende Theilstück von Mitte Rhein bis Bahnhof Schaffhausen hat eine bauliche Länge von 1150 Meter, überschreitet mittelst einer Brücke den Rhein und die Fischerhäuserstraße, durchbricht dann mit einem 718 m. langen Tunnel den Emmersberg und gelangt, nach links abbiegend, in den Bahnhof Schaffhausen. Die Steigungs- und Richtungsverhältnisse sind günstig. Die projektirte Station Feuerthalen liegt 409,5 m. ü. M., während der bestehende Bahnhof Schaffhausen die Cote 405,8 hat, so daß die Steigung nur 3,5 ‰ beträgt. Da der Bau der Linie vertragsgemäß von der Nordostbahn besorgt werden wird, so sollen deren Normalien für den Bau und später für den Betrieb maßgebend sein. Die Baukosten erreichen wegen des Tunnels und der Brücke über den Rhein den hohen Betrag von zusammen Fr. 1,255,800 oder Fr. 1,092,000 per km., welche sich folgendermaßen vertheilen:

1) Allgemeine Verwaltung, Bauleitung etc.		Fr.	50,000
2) Verzinsung des Baukapitals		"	40,000
3) Expropriation		"	60,000
4) Bahnbau:			
a. Unterbau	Fr. 880,000		
b. Oberbau	" 30,000		
c. Hochbau	" 6,000		
d. Telegraph und Signale	" 5,000		
		"	921,000
5) Rollmaterial		"	20,000
6) Mobiliar und Geräthschaften		"	1,000
	Zusammen	Fr.	1,092,000

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Schaffhausen unterstützte mit Schreiben vom 2. Mai 1889 das Gesuch, machte aber auf die Steigerung der schon jetzt sehr lästigen Verkehrshemmung bei dem Straßenübergang östlich des Bahnhofes Schaffhausen durch Legen eines dritten Geleises aufmerksam. Es wird aber auf diese Frage erst anläßlich der Prüfung der Detailpläne näher einzutreten sein.

Von der Veranstaltung konferenzieller Verhandlungen glaubte das Eisenbahndepartement im vorliegenden Falle Umgang nehmen

zu können, da es sich mit Rücksicht auf den Charakter der Bahn doch bloß um die Bedingungen der Normalkonzession handeln konnte, welche zu einer Verhandlung keinen Anlaß geboten hätten. Sowohl die Regierung als auch die Petenten erklärten sich mit diesem Vorschlag des Departements, dem auch wir zustimmen, ebenso wie mit dem unten folgenden Konzessionsentwurf einverstanden.

Derselbe enthält, wie erwähnt, die Bedingungen der Normalkonzession mit den üblichen Zusätzen und gibt uns bloß zu der Bemerkung Anlaß, daß in Art. 5 und 6 die durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1888 bestimmten Fristen eingesetzt sind.

Indem wir Ihnen beantragen, den nachstehenden Beschlußentwurf zu genehmigen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juni 1889.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) einer Eingabe des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen, vom 30. März 1889;
2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juni 1889,

beschließt:

I. Auf das Gesuch der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen um Uebertragung der am 11. und 19. Januar 1872 von den Kantonen Thurgau und Zürich ertheilten und von der Bundesversammlung genehmigten Konzession für eine Eisenbahn von Etzweilen bis zur zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen, vom 30. März 1889, wird nicht eingetreten.

II. Der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 bis zum 1. Januar 1969 ertheilt.

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

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

Art. 5. Bis zum 1. März 1891 sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. August 1891 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1893 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath 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 mit normalspurigem Unterbau und eingeleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Schaffhausen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen 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 ersten Wagenklasse 10 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 3 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 allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks 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 Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

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

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere 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 Waaren 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 Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt 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 Waaren 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 Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare 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 Waaren 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 Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schaffhausen, 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 Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt 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 verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 28. Hat der Kanton Schaffhausen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von der zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen. (Vom 24.Juni 1889.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1889
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	28
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	29.06.1889
Seite Page Pagina	723-734
Ref. No	10 014 448

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.