

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Basel über Sissach und die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn).

(Vom 2. Juni 1892.)

Tit.

Am 7. März 1890 reichte ein aus den Herren Olivier Zschokke, Ingenieur, A. Gonzenbach, Stadtrath, R. Sauerländer, Buchhändler, Max Schmid, Stadtmann, und J. Bächli, Ingenieur, alle in Aarau, bestehendes Komite ein mit den vorgeschriebenen Beilagen versehenes Konzessionsgesuch ein für eine normalspurige Eisenbahn von Sissach durch das Gelterkindenthal und über die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn). Unter Betonung der Nothwendigkeit eines direkten Betriebsanschlusses an die in Basel sich konzentrirenden Eisenbahnnetze wurde gleichzeitig das Konzessionsgesuch für die Fortsetzung der Linie von Sissach (westlich an das Tracé der Centralbahn sich anlehnend) bis Station Pratteln, beziehungsweise Bahnhof Basel für den Fall angemeldet, daß die Centralbahn für die Züge der künftigen Schafmattbahn die pachtweise Mitbenutzung der Strecke Sissach-Basel und umgekehrt nicht gestatten würde.

Nachdem dann die Centralbahn zwar die gesetzliche Verpflichtung zur Gestattung des Anschlusses der Schafmattbahn an die Station Sissach anerkannt, dagegen das Gesuch um Einräumung des Mitbenutzungsrechtes für die Linie Sissach-Basel abgelehnt hatte, stellte das eingangs genannte Schafmattbahnkomite seinerseits mit

Eingabe vom 28. Juli gl. J. das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft eine einheitliche Konzession für Bau und Betrieb einer normal- und einspurigen Eisenbahn von Basel über Sissach durch das Gelterkindenthal und die Schafmatt nach Aarau erteilt werden.

Nach den dem Gesuche beigegebenen technischen Beilagen würde die Bahn beim Rangirbahnhof der Centralbahn in Basel ihren Anfang nehmen, das Birsthal mit Damm und Brücke übersetzen und auf dem rechten Ufer das Plateau von Muttenz (Kriegacker) erreichen, wo der Schafmattbahnhof (282 m. über Meer) erstellt werden soll, mit direkten Anschlußgeleisen an die Jura-Simplon-Bahn und die Verbindungsbahn (s. Aenderung des Projektes hienach). Vom Schafmattbahnhof Basel weg berührt das Tracé in möglichster Nähe die Gemeinden Muttenz und Pratteln, unterfährt bei km. 10 die Centralbahn, überschreitet die Ergolz und folgt nun deren rechtem Ufer bis Böckten, wo die Bahn wieder auf das andere Ufer übergeht. Sie folgt dann dem Lauf der Ergolz über Gelterkinden, Ormalingen, Rothenfluh bis zum Gehöfte Rehenhof bei Oltingen, wo der 5,5 km. lange Tunnel beginnt, um bei Ober-Erlinsbach auszumünden, von wo das Tracé in zwei weiten Bogen die Aare erreicht, dieselbe bei km. 21 (von Sissach) überschreitet, ferner die Centralbahnlinie Olten-Aarau bei der Wöschnau überfährt, bei der westlichen Mündung des Aarautunnels an das südliche Geleise der Centralbahn anschließt und unter Benutzung desselben den Bahnhof Aarau der Nordostbahn (Cote 386,39) erreicht. Der Kulminationspunkt der Linie befindet sich bei der Station Oltingen (Cote 505) an der nördlichen Tunnelmündung. Das Längenprofil weist eine Maximalsteigung von 12 ‰ auf, welche, die Stationen ausgenommen, auf der ganzen Strecke Sissach-Aarau zur Anwendung kommt. Zwischenstationen sind vorgesehen bei Muttenz, Pratteln, Niederschönthal, Liestal, Sissach, Gelterkinden, Rothenfluh, Oltingen und Erlinsbach. Die Anlage wird in Unter- und Oberbau eingleisig projektirt; die Spurweite ist normal und der kleinste Krümmungshalbmesser zu 400 m. angenommen. Die gesammte bauliche Länge der Bahn beträgt, mit Einrechnung der Anschlußbahnen bei Basel, 45,81 km.; während die Betriebslänge von Mitte Centralbahnhof Basel bis Mitte Nordostbahnhof Aarau zu 45,266 km. angegeben wird und diejenige Sissach-Aarau 23,98 oder rund 24 km. beträgt.

In Bezug auf die Betriebsweise bemerkt das Gesuch, daß die Schafmattbahn als kürzestes Zwischenglied der französisch-deutschen und schweizerisch-italienischen Bahnnetze in der Richtung von Basel nach Mailand und vice-versa den direkten Personen- und Gütertransitverkehr zu vermitteln bestimmt sei, zu welchem Zwecke

in Aussicht genommen sei, daß die Centralbahn, die Jura-Simplon-Bahn und die Badischen Staatsbahnen ihre direkten Transitwagen, beziehungsweise Züge auf den Schafmattbahnhof Basel verbringen werden, von wo dieselben, entsprechend zusammengefügt, via Schafmatt nach Aarau gefördert und dort der Aargauischen Südbahn zur Weiterspediton nach Rothkreuz-Gotthard-Mailand übergeben würden. Es werde als eine Aufgabe der Schafmattbahn betrachtet werden müssen, eine ähnliche Organisation in Mailand für den direkten Verkehr Mailand-Basel und weiter zu veranlassen. Derselbe würde auf dem Schafmattbahnhof Basel jeweilen zerlegt und dort von den genannten Bahngruppen übernommen und abgeführt etc.

Die Anlagekosten werden veranschlagt wie folgt:

1. Technische und kommerzielle Vorarbeiten .	Fr.	106,000	
2. Allgemeine Verwaltung	„	500,000	
3. Bahnanlage:			
a. Offene Bahn	Fr.	5,775,000	
b. Schafmatttunnel	„	7,425,000	
c. Schafmattbahnhof Basel	„	2,000,000	
d. Beiträge an Veränderungen im Bahnhof (S.C.B.) Basel und (N.O.B.) Aarau	„	200,000	
e. Inventar	„	100,000	
			„ 15,500,000
4. Rollmaterial	„	1,125,000	
5. Bauzinsen	„	905,000	
6. Unvorhergesehenes, Geldbeschaffungskosten, Konstituierung der Gesellschaft und Ver- schiedenenes	„	1,864,000	
			<u>„ 1,864,000</u>
	Total	Fr.	20,000,000

oder Fr. 444,000 per Kilometer.

In einem dem Konzessionsgesuche beigegebenen Gutachten wird von den Petenten der Nachweis versucht, daß vom Standpunkt der bestehenden Bundesgesetzgebung sowohl, als der bisherigen Praxis die Konzessionierung einer zweiten Eisenbahn von Basel nach Sissach, sei es mit vollständig eigenem Tracé, sei es unter Anlehnung an die bestehende Centralbahnlinie, zulässig sei.

Der allgemeine Bericht beginnt mit dem Hinweis darauf, daß schon in den 50er Jahren, als es sich um Festsetzung der Grundlagen des schweizerischen Eisenbahnnetzes handelte, zur Verbindung Basels mit dem schweizerischen Mittellande von einsichtigen

Männern auf die Schafmattbahn-Richtung hingewiesen worden, diese aber gegenüber dem Hauenstein unterlegen und damit auf so lange beseitigt gewesen sei, als die Hauensteinbahn den stets sich mehrenden Verkehr und die wachsenden Konkurrenzen wirksam zu bewältigen vermocht habe. Hiefür sei eine fast 30jährige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens nothwendig gewesen. Erst die Erstellung der Gotthardbahn und der aargauischen Südbahn habe Anlaß gegeben, auf das Schafmattbahnprojekt zurückzukommen. Dem in gleicher Weise und mit Recht von anderer Seite (Südostbahn, Thalweil-Zug) angestrebten Zwecke der Schaffung besserer Anschlüsse an die große europäische Verkehrsader soll auch das Schafmattbahnprojekt dienen. Durch solche Besserungen werden sich allerdings bereits bestehende Unternehmungen, so hier die Centralbahn als Eigenthümerin der Hauensteinlinie, in ihrem Besitzstande bedroht fühlen. Allein, wie das oben genannte Gutachten nachweise, erscheine die Ertheilung einer zweiten Konzession Basel-Sissach durchaus zulässig; ferner dürfe nicht übersehen werden, daß durch die Konzession überhaupt kein absolutes Monopol gesichert sei und nebstdem jeder Konzessionsinhaber die Pflicht habe, der stetigen Mehrung des Verkehrs durch Verbesserung der Bahnanlage etc. entgegenzukommen.

Es werden sodann die Verkehrselemente angeführt, auf welche eine Schafmattbahn Aussicht haben soll und welche namentlich in einem neuen, infolge der Verkürzung der Linie zwischen Basel und dem Gotthard und einer Herabminderung der Steigungen des Juraüberganges, d. h. infolge Reduktion der Transportkosten und Kürzung der Fahrzeit, der Schafmattbahn zufallenden Transitverkehr, daneben aber auch in einem Theil des von der Hauensteinroute abgelenkten Verkehrs bestehen würde. Jedenfalls, so nimmt das Gesuch an, dürften die Elemente reichlich vorhanden sein, um einerseits die Erstellung einer zweiten direkten Linie von Basel in's Aarthal zu begründen und anderseits die Nothwendigkeit direkter Betriebsanschlüsse in Basel und Aarau zu rechtfertigen.

Eine längere Ausführung ist im Gesuche ferner diesen Anschlußverhältnissen, speziell in Basel, gewidmet, indem zunächst die Möglichkeit und Zulässigkeit der schon oben angegebenen Eventualitäten der Erstellung einer selbständigen Linie von Sissach bis Basel und der bloßen Anlehnung eines dritten Geleises an den bestehenden Bahnkörper erörtert und dann die Unzulänglichkeit des bestehenden Personen- und Güterbahnhofes in Basel für den immer wachsenden Verkehr betont wird. Den mit den gegenwärtigen Bahnhofanlagen verbundenen Uebelständen aller Art werde der bei Birsfelden (Muttenerfeld) in Aussicht genommene Schafmattbahnhof abhelfen.

Aufgabe dieser mit der Jura-Simplon-Bahn, der Verbindungsbahn und dem Centralbahnhof direkt zu verbindenden, durchgehenden Bahnhofanlage würde es nach der Absicht der Petenten sein, den in Basel von Deutschland, Frankreich und Italien einlaufenden direkten Personen- und Güterverkehr aufzunehmen, zu ordnen und an die Bestimmungsorte abgehen zu lassen. Als nächste Vortheile des geplanten Schafmattbahnhofes werden demnach angeführt:

1. daß derselbe für den direkten durchgehenden Verkehr aller in Basel ein- und ausmündenden Bahnen Durchgangsbahnhof wäre;
2. daß der gegenwärtige Personenbahnhof vom Transitverkehr entlastet würde;
3. daß infolge der bei Basel und beim Schafmattpaß zu erzielenden Bahnverkürzungen und daheriger Reduktion der Fahrzeiten und Transportkosten zwischen Basel und Mailand und vice-versa der deutsche, französische und italienische Güter- und Personenverkehr ein wesentlich höheres Interesse daran finden würde, seine Route über Basel zu wählen;
4. daß für den verbleibenden Verkehr die Bahnhofanlagen Basels für eine lange Zukunft ausreichen würden oder ausreichend gestaltet werden könnten.

Auch für Basel selbst werde der Bahnhof von Vortheil sein, indem jede Vermehrung der daselbst einlaufenden Bahnen eine entsprechende Hebung des Verkehrs und der Möglichkeit gesteigerter Erwerbsfähigkeit des Einzelnen und des Gesammten bewirke.

Die erzielbaren Abkürzungen der Einmündungsbahnstrecken werden angegeben zu 4055 m. für die Jura-Simplon-Bahn, zu 3727 m. für die badische Staatsbahn und zu 4134 m. für die Bötzbahn.

Fernere Abschnitte des allgemeinen Berichtes handeln von der durch die Schafmattbahn bewirkten Abkürzung der Entfernung zwischen Basel und Rothkreuz, der Reduktion der Fahrzeiten und der entsprechenden Ermäßigung der Transportkosten. Auf die einzelnen hier angeführten Zahlen, soweit solche überhaupt von Bedeutung erscheinen, hier näher einzutreten, würde zu weit führen.

Endlich wird in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Schafmattbahn bemerkt, daß sie derjenigen der guten Thalbahnen gleichkommen und mit Bezug auf die Zugkraft nahezu das Doppelte der Hauensteinbahn werde leisten können. Infolge dessen werde es zulässig sein, auf den Massentransporten (z. B. Steinkohle) Tarifiermäßigungen einzuführen, welche es ermöglichen, schweizerische,

deutsche und französische Waaren in einem Maße auf den italienischen Markt zu bringen, wie solches bis jetzt nicht gelungen, und dort Englands Fabrikaten und Produkten wirksam Konkurrenz zu machen. Das Gleiche gelte auch für den Personentransport via Brindisi nach dem Orient gegenüber Marseille und Genua.

Ueber die Verkehrs- und Ertragsfähigkeit der projektirten Schafmattbahn ist sodann noch ein besonderes, vom Oktober 1889 datirtes Exposé beigegeben.

Das ursprüngliche und das erweiterte Konzessionsgesuch sind den beteiligten Kantonsregierungen von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau zur Vernehmlassung mitgetheilt worden. Während die drei letztgenannten Regierungen sich zu keinen Einwendungen veranlaßt sehen und namentlich der aargauische Regierungsrath das Projekt als die Interessen des Kantons mächtig fördernd lebhaft begrüßt und dessen Guttheißung angelegentlich empfiehlt, erhob dagegen die Regierung von Basel-Stadt gegen Ertheilung der Konzession, soweit sie die Theilstrecke Basel-Sissach betrifft, Einsprache. Diese Stellungnahme stützt sich im Wesentlichen auf folgende Erwägungen:

1. Die eigentliche Schafmattbahn Aarau-Sissach, deren Bau die Interessen von Basel-Stadt nicht direkt berühre, biete keinen so wesentlichen Vortheil betreffend Kosten- und Zeitersparniß, daß Basel aus volkswirtschaftlichen oder allgemeinen Gründen Anlaß hätte, Opfer dafür zu bringen.
2. Das Theilstück Sissach-Basel dagegen müsse in erster Linie als volkswirtschaftlich im Allgemeinen schädlich bezeichnet werden, da es keinen Sinn haben könne, einer bestehenden Linie, welche den Bedürfnissen vollständig zu genügen im Stande sei, fast parallel eine Konkurrenzlinie zu bauen, welche bestimmt sei, die gleichen Stationen zu bedienen, wie die ältere Linie.
3. Im Speziellen aber schädige die projektirte Linie die Interessen Basel-Stadt's aus folgenden Gründen:
 - a. Die Ausführung der auf Basler Gebiet fallenden Theile der Schafmattbahn sei nicht als Verbesserung der dortigen Verkehrs- und Bahnverhältnisse, sondern als Erschwerung anzusehen, so daß das Requisit für Ertheilung des Rechtes der Zwangsent eignung nicht vorhanden sei.
 - b. Der projektirte Bahnhof auf dem Muttenzerfelde, außerhalb der Kantonsgrenze, mit seinen Abzweigungen nach der badischen Bahn, dem Centralbahnhof und der Jura-Simplon-Bahn und mit seinen neuen Dämmen über das

Birsthal werde der Ausdehnung der Stadt Basel hinderlich sein und sei geeignet, im Personenverkehr eine nicht einmal im Interesse der Reisenden liegende Umfahrung des Basler Gebietes zu verursachen.

- c. Die Entlastung der beiden Bahnhöfe der Centralbahn werde nur eine illusorische sein; denn trotz obiger Befürchtung werde durch das Einfahren der Schafmattbahnzüge, sowie durch Umladen von Postgegenständen, Gepäckstücken und Gütern der für den Verkehr jetzt schon unzureichende Centralbahnhof so viel mehr in Anspruch genommen werden, daß er noch weniger als jetzt den Anforderungen werde entsprechen können. Das ganz Gleiche gelte von dem badischen Bahnhof. Es müsse deßhalb auf jeden Fall verlangt werden, daß für die Linie Basel-Sissach die Konzession erst dann erteilt werde, wenn beide Bahnhöfe einmal erweitert oder verlegt, d. h. für eine Verkehrsmehrung eingerichtet sein werden.

Die Regierung von Basel-Stadt legte ihrer Vernehmlassung überdies auszugsweise ein von ihr beim Präsidenten des dortigen Handels- und Industrievereins über die handelspolitische und wirtschaftliche Seite der Frage eingeholtes Gutachten bei, dessen Schlüsse dem Projekt ungünstig lauten.

Endlich gab unser Eisenbahndepartement auch der Centralbahn Gelegenheit, sich über das Projekt auszusprechen. Das Direktorium der Centralbahn gelangt in seiner ausführlichen Vernehmlassung, vom 26. November 1890, zu dem Schlusse, es sollte dem Konzessionsbegehren nicht entsprochen werden, indem die Resultate der projektirten Unternehmung negative sein würden, und es ferner nicht im öffentlichen Interesse gelegen sei, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Centralbahngesellschaft und einer Linie zu schwächen, die der Bund selbst in kürzerer Zeit zu erwerben und zu betreiben gedenke.

Die Petenten überzeugten sich in der Folge selbst von der Unzweckmäßigkeit des von ihnen ursprünglich geplanten besondern Schafmattbahnhofes auf dem Muttenerfelde und sahen sich veranlaßt, unterm 14. März 1891 ein Projekt für Vergrößerung des bestehenden Centralbahnhofes Basel vorzulegen, wodurch nach ihrer Ansicht auch der Schafmattbahn die Einmündung ermöglicht und dem gesteigerten Verkehr genügt würde. An den Kosten dieses Bahnhofumbaus würde sich nach der Erklärung der Petenten die Schafmattbahn angemessen betheiligen unter der Bedingung, daß ihr von Seite der Centralbahn die unentgeltliche Anlehnung und der Betrieb eines dritten Geleises auf der Strecke

Sissach-Basel und die Mitbenutzung des Bahnhofes Basel zu Meistbegünstigungsbedingungen gestattet würde.

Nach Eingang dieser Modifikation des ursprünglichen Projektes fanden am 26. März v. J. die konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen namentlich die Gründe zur Sprache kamen, welche den Einspruch Basels gegen die Konzessionsertheilung veranlaßt hatten und deren Beseitigung mit den neuesten Vorschlägen des Komites bezweckt ist, wonach die Erstellung eines eigenen Schafmattbahnhofes auf dem Muttenzerfeld fallen gelassen und statt dessen die Einmündung in den zu vergrößernden Centralbahnhof, sowie die Anlehnung der Schafmattbahn an die bestehende Centralbahnlinie Sissach-Basel projektirt wird. Da aber die Regierung von Basel-Stadt über ihre Stellungnahme zu diesem in letzter Stunde abgeänderten Projekt noch nicht Beschluß gefaßt hatte, so hielt deren Vertreter einstweilen die frühere Einsprache aufrecht, indem er die Entschließungen seiner Regierung angesichts der neuen Sachlage vorbehielt.

Mit Schreiben vom 1. April 1891 übermittelte dann der Regierungsrath von Basel-Stadt einen bezüglichen Beschluß vom gleichen Tage, laut welchem, im Hinblick auf den Verzicht des Schafmattbahnkomites auf die Anlage eines besondern Bahnhofes auf dem Muttenzerfeld mit seinen Verbindungslinien nach dem Badischen Bahnhof und der Jura-Simplon-Bahn, die am 8. Oktober 1890 gegen Konzessionirung der Theilstrecke Basel-Sissach erhobene Einsprache unter folgenden Bedingungen zurückgezogen wird:

1. daß den Konzessionären der Schafmattbahn das Recht wirklich eingeräumt werde, die Linie Sissach-Basel so anzulegen, daß durch kein neues Bahntracé die Interessen des Kantons Basel-Stadt geschädigt werden;
2. daß der Centralbahnhof Basel so erweitert und verbessert werde, daß er nicht bloß dem jetzigen Verkehr vollständig genüge, sondern auch den ganzen Verkehr der projektirten Schafmattbahn aufzunehmen im Stande sei;
3. daß dem Regierungsrathe von Basel-Stadt ausdrücklich vorbehalten bleibe, vor der Genehmigung der definitiven Pläne durch das schweizerische Eisenbahndepartement seine Einsprache gegen die technischen Vorlagen zu erneuern und die dortseitigen Interessen zu wahren.

In Bezug auf die Linie Basel-Sissach sind die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse erst in allerletzter Zeit genügend abgeklärt worden und zwar in einer am 13. Mai d. J. unter Leitung unseres Eisenbahndepartements zwischen den Petenten, den betheiligten

Kantonsregierungen von Baselstadt und Basellandschaft, denen sich noch diejenige von Aargau zugesellte, und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn abgehaltenen Konferenz.

Bei diesem Anlasse gab das Schafmattbahnkomitee zunächst die Erklärung ab, es halte unter allen Umständen an dem Grundsatz fest, daß die künftigen Züge der Schafmattbahn direkt und ungebrochen aus dem Bahnhof Basel über Sissach in denjenigen von Aarau und umgekehrt fahren sollen und daß zu diesem Zwecke, nachdem die Centralbahn die Benutzung ihrer Geleise auf der Strecke Sissach-Basel für die Schafmattbahnzüge ablehne, eine einheitliche Konzession für die ganze Linie Basel-Sissach-Aarau ertheilt werde.

Bezüglich der Theilstrecke Sissach-Basel wurde das Konzessionsgesuch dahin präzisirt, daß, unter Verzicht auf einen besondern Schafmattbahnhof in Basel, in erster Linie angestrebt werde, dazu ermächtigt zu werden, auf der westlichen Seite des bestehenden Bahnkörpers der Schweizerischen Centralbahn ein drittes Geleise anleihen zu dürfen, das in den Stationen mittelst Weichen mit den Geleisen der Schweizerischen Centralbahn in Verbindung gebracht würde. Bloß wenn dieses Anlehungsprojekt den Behörden nicht belieben würde und daher nicht konzessionirt werden könnte, nehme das Komitee eventuell ein ganz selbstständiges Tracé auf dem rechten Ergolzufer in Aussicht, mit Einmündung in den dafür entsprechend vergrößerten Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel, und suche für diese Linie um die Konzession nach.

Während die Regierungsvertreter von Basellandschaft und Aargau sich auf Seite des Komitee's stellten, hielt die Abordnung der Regierung von Baselstadt an dem von letzterer in dem hievör erwähnten Schreiben vom 1. April 1891 eingenommenen Standpunkt fest und protestirte gegen Konzessionirung eines dormalen nicht genau bestimmten und deßhalb möglicher Weise die Interessen Basels gefährdenden Tracé's, wie überhaupt gegen Bewilligung der Einmündung einer weitem Linie in den schon jetzt ungenügenden Bahnhof Basel, so lange der letztere nicht eine angemessene Erweiterung erfahren habe, des Entschiedensten Verwahrung eingelegt werden müsse.

Die Vertretung der Schweizerischen Centralbahn endlich beantragte, in Uebereinstimmung mit dem Schlusse ihrer schriftlichen Vernehmlassung vom 26. November 1890, zunächst Ablehnung des Konzessionsbegehrens, da das Projekt einer Schafmattbahn sich als volkswirtschaftlich schädlich und für den Verkehr unnütz darstelle, abgesehen von der dadurch bedingten Schädigung der Interessen der bestehenden und dem Verkehrsbedürfniß vollständig genügenden Bahnunternehmung. Falls aber die Konzession doch ertheilt würde,

widersetzten sich die Vertreter des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn auf das Nachdrücklichste der Guttheißung des Anlehungsprojektes, indem sie geltend machten, daß gegenüber einer bestehenden Bahn weder auf Grund des Art. 30 des Eisenbahngesetzes noch gestützt auf das Expropriationsgesetz eine solche neue Art der Mitbenutzung verlangt und durchgesetzt werden dürfe. Wenn für ein selbstständiges Tracé der Schafmattbahn die Konzession ertheilt werde, dann könne sich die Schweizerische Centralbahn allerdings der Einmündung in Basel, gegen volle Entschädigungsleistung, nicht widersetzen.

Indem wir uns der Erörterung der Frage zuwenden, ob die nachgesuchte Konzession und zwar im ganzen Umfange oder eventuell nur für das Theilstück Sissach-Aarau zu ertheilen sei, erwähnen wir, daß das Eisenbahndepartement uns zunächst einen die Verweigerung der Konzession für die ganze Linie befürwortenden Antrag unterbreitet hatte.

Darin wurde allerdings die Frage der rechtlichen Zulässigkeit der Konzessionirung von Parallellinien grundsätzlich ohne Bedenken bejaht, und, wie wir dafür halten, ganz richtig angenommen, es sei ein selbstverständlicher Ausfluß des dem Bunde zustehenden Hoheitsrechtes, daß ihm grundsätzlich die Konzessionirung von Parallel- und Konkurrenzbahnen durchaus freistehe. Zum Ueberfluß sei dieser Grundsatz im Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 zum Ausdruck gelangt, indem Art. 6 die Einräumung von Ausschluß- oder Vorzugsrechten gegen künftig zu errichtende Bahnen förmlich ausschließe. Ferner habe die Praxis bereits in diesem Sinne entschieden. Es sei auch richtig, daß im vorliegenden Fall die in den kantonalen Konzessionen enthaltenen Ausschlußbestimmungen infolge Ablaufs der Frist dahingefallen seien. Dieselben wären übrigens, wenn sie noch in Kraft beständen, für den Bund nicht verbindlich, wie schon durch den Bundesbeschluß betreffend die sog. Prioritätsrechte der Inhaber von Eisenbahnkonzessionen, vom 19. Oktober 1874 (E. A. S. II, 231), entschieden und auch in der hiesigen Botschaft betreffend Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigi-Känzeli, vom 3. Dezember 1888, der Nachweis geleistet worden sei.

Im Uebrigen mag zwar richtig sein, daß die wirthschaftliche Begründung des Gesuches im Allgemeinen und die speziell zu diesem Behufe vorgelegten Gutachten und Exposés in manchen Theilen anfechtbar sind.

Es mag insbesondere ein dringendes Verkehrsbedürfniß für die Schafmatt-Bahn nicht nachgewiesen sein und mögen auch Zweifel darüber bestehen, ob die dem Verkehr erwachsenden Vortheile er-

heblich genug seien, um die für die Bahn aufzuwendenden sehr bedeutenden Kosten zu rechtfertigen, sowie endlich die schweizerische Centralbahn durch die neue Linie bedeutend geschädigt werden. Allein auf Grund solcher Erwägungen den Schluß zu ziehen, daß deßhalb die Konzession zu verweigern sei, dem können wir im Hinblick auf die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen sowohl, als auf die bisherige Praxis der Bundesbehörden nicht zustimmen.

Weder im Eisenbahngesetz noch in der zudienenden Verordnung ist die Ertheilung der Konzession von dem Nachweis des Bedürfnisses oder öffentlichen Interesses der projektirten Linie abhängig gemacht, wie dies wohl in andern Gesetzgebungen der Fall ist, und es haben sich deßhalb die Bundesbehörden bisher bei Konzessionsertheilungen auf eine Prüfung und Erwägung des volkswirtschaftlichen Nutzens der zu konzessionirenden Linien und der Frage, ob die für den Verkehr zu erzielenden Vortheile mit den auszuwerfenden Anlagekosten in richtigem Verhältnisse stehen, nicht eingelassen. Noch weniger ist jeweilen auf die Rentabilitätsfrage in dem Sinne des Nähern eingetreten worden, um aus einem zweifelhaften diesfälligen Ergebniß einen Grund für Verweigerung der Konzession herzuleiten.

In Art. 3 des Eisenbahngesetzes ist als Grundsatz ausgesprochen, daß der Bund im Allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Alpendurchstichen möglichste Förderung angedeihen lassen werde, und Alinea 2 fügt bei, daß die Bundesversammlung die Konzessionirung einer Eisenbahn verweigern könne, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletze. Nach Art. 4 ist die Bundesversammlung auch dann zur Konzessionsertheilung berechtigt, wenn von einem Kanton gegen dieselbe Einsprache erhoben wird. Diesen Bestimmungen reiht sich in Art. 6, 1. Alinea, diejenige an, daß in den neuen Konzessionen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden dürfen.

Diese gesetzlichen Bestimmungen sind von den Behörden in der Praxis stets in weitherzigstem Sinne ausgelegt und demgemäß auch in Konkurrenzfällen unbedenklich Konzessionen ertheilt worden, wodurch neben der Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnen allerdings zuweilen auch recht ungesunde Verhältnisse geschaffen wurden, deren Folgen noch in aller Erinnerung sind. Nur in einigen unwichtigen Fällen, wo es sich um Spezialbahnen handelte, bei denen allgemeine Verkehrsinteressen ernstlich nicht in Frage kamen, wo es sich vielmehr bloß um mehr oder weniger ausgesprochene Spekulationsunternehmen handelte und zumeist auch die nächstbetheiligte Landesgegend von der ihr zugedachten Bahn nichts

wissen wollte, wurde die nachgesuchte Konzession verweigert und dabei der den bestehenden Unternehmungen erwachsenden Konkurrenz eine gewisse Bedeutung eingeräumt (Rigibahn).

Im Hinblick auf diese weitherzige und konstante Praxis erscheint uns im vorliegenden Falle die Rücksichtnahme auf die der schweizerischen Centralbahn möglicher Weise erwachsende Konkurrenz nicht angezeigt, um so weniger, als doch für den allgemeinen Verkehr von einer Schafmattbahn gewisse Vortheile zu erwarten sind, welche von der beteiligten Landesgegend, als deren Ausdruck die Vernehmlassungen der Kantonsregierungen von Aargau und Basellandschaft gelten müssen, nicht gering veranschlagt und daher auf das Nachdrücklichste angestrebt werden.

Wir gestatten uns daher, Ihnen grundsätzlich Ertheilung der Konzession zu beantragen und zwar einheitlich für die ganze Linie von Basel über Sissach und die Schafmatt nach Aarau.

Von einer Beschränkung der Konzession auf die Linie Sissach-Aarau, wozu man im Hinblick auf das Konkurrenzverhältniß zu der schweizerischen Centralbahn vielleicht geneigt sein möchte, muß unseres Erachtens doch Umgang genommen werden, und zwar aus den von den Petenten und der Regierung des Kantons Aargau geltend gemachten Gründen.

Wird die Schafmattbahn gezwungen, in Sissach an die Centralbahn anzuschließen, ohne direkten Durchlauf ihrer Züge von und nach Basel, so ist sie damit von dem direkten Verkehr mit den Zufahrtsrouten, welche ihr den Transitverkehr abgeben, sie alimentiren sollen, einfach abgeschnitten und mit beidseitigen Anschlüssen bloß an die Centralbahn in ein vollständiges Abhängigkeitsverhältniß zu dieser versetzt, das ihre Lebensfähigkeit total unterbindet — denn der Lokalverkehr fällt kaum in Betracht — so daß nicht daran zu denken wäre, daß sie sich ohne die Zustimmung und das Entgegenkommen der Centralbahn am Transitverkehr in nennenswerther Weise beteiligen könnte. Der Personenverkehr würde ihr wegen des mindestens mit unnützen Aufhalten, wenn nicht mit Wagenwechsel verbundenen Uebergangs in Sissach und Aarau fern bleiben, und den Güterverkehr hätte die schweizerische Centralbahn vollends in der Hand, eventuell durch entsprechende Tarifiereduktionen, auf ihren Schienen zu erhalten. Es muß deßhalb anerkannt werden, daß nur bei direktem Betriebsanschluß in Basel eine Schafmattbahn überhaupt konkurrenzfähig sein kann und ihr derselbe durch die Konzession ermöglicht werden muß, wenn man sie nicht von vornherein zu einem unrealisirbaren Unternehmen stempeln will.

Es fragt sich nun weiter, in welcher Weise diesem Gedanken Rechnung zu tragen ist, nachdem die schweizerische Centralbahn

die Benutzung ihrer Geleise auf der Strecke Basel-Sissach den Zügen der projektirten Schafmattbahn zu gestatten sich weigert.

Gegen die von den Petenten in erster Linie angestrebte Ermächtigung zur Anlehnung eines dritten Geleises westlich an den bestehenden Bahnkörper der schweizerischen Centralbahn, was ferner die Mitbenutzung der 5 Zwischenstationen bedingen würde, erhebt die schweizerische Centralbahn entschiedene Einsprache, welche wir für begründet halten. Der Wortlaut von Artikel 30 Eisenbahngesetz läßt unseres Erachtens eine so weitgehende Interpretation nicht zu, daß auf Grund desselben eine Mitbenutzung von 5 Stationen und die Anlehnung eines dritten Geleises auf 21 km. beansprucht werden könnte. Hierin würde denn doch eine Beeinträchtigung der bestehenden Bahn liegen, wie sie durch das Gesetz nicht als zulässig sanktionirt werden wollte (vergleiche Botschaft zum Eisenbahngesetz vom 16. Juni 1871, Bundesblatt 1871, II, 682). Die gegentheilige Annahme müßte zu ganz unzulässigen Konsequenzen und unhaltbaren Verhältnissen führen, beispielsweise, daß der Nordostbahn auf ihr Verlangen gestattet werden müßte, statt in Aarau an die schweizerische Centralbahn anzuschließen, auf der Strecke Aarau-Olten ein drittes Geleise anzulegen und direkt bis Olten zu fahren, daß die Jura-Simplon-Bahn direkten Anschluß in Thun verlangen könnte und dergleichen mehr.

Auch das Expropriationsgesetz gibt unseres Erachtens keine genügende Unterlage für Guttheißung des Begehrens der Petenten. Denn es geht offenbar nicht an, daß ein als öffentliches Werk in's Leben gerufenes Bahnunternehmen auf dem Expropriationswege durch ein anderes in der hier angestrebten Weise im Gebrauche seiner eigenen Stationen und seiner Linie beeinträchtigt werde. Das von den Petenten angerufene Beispiel aus der bundesgerichtlichen Praxis (Urtheil vom 11. Januar 1878) beweist nichts, da in jenem Falle über die grundsätzliche Frage der Zulässigkeit der Anlehnung kein Streit bestand, sondern lediglich behufs Festsetzung der streitigen Entschädigung der Richter angerufen war.

Wir gelangen deßhalb dazu, Ihnen die Konzessionsertheilung für ein selbständiges Tracé zwischen Basel und Sissach zu befürworten.

Gegen ein solches richtet sich nun aber die Erklärung der Regierung von Baselstadt, welche ihre ursprüngliche Einsprache nur unter den drei oben angegebenen Bedingungen zurückzuziehen erklärte, nämlich daß durch kein neues Bahntracé die Interessen des Kantons Baselstadt geschädigt werden, daß der Centralbahnhof Basel so erweitert und verbessert werde, um nicht bloß dem jetzigen Verkehr vollständig genügen, sondern auch denjenigen der projek-

tirten Schafmattbahn aufnehmen zu können, und daß endlich dem Regierungsrathe von Baselstadt vorbehalten bleibe, vor Genehmigung der definitiven Pläne seine Einsprache erneuern und die dortseitigen Interessen wahren zu können. An diesem Standpunkt hielt die Vertretung der Basler Regierung auch in der Konferenz vom 13. Mai 1892 fest und protestirte namentlich gegen Gestattung der Einmündung der Schafmattbahn vor Durchführung der unumgänglich nothwendigen Bahnhoferverweiterung in Basel. Wir können aber in diesen Einwendungen kein Hinderniß erblicken, die Konzession zu ertheilen.

Denn die erste und dritte Bedingung entbehren im gegenwärtigen Zeitpunkte der Konzessionsertheilung der Aktualität, da sie sich auf die definitiven Pläne beziehen, welche laut gesetzlicher Vorschrift (Art. 14 des Eisenbahngesetzes) s. Z. den betreffenden Kantonsregierungen mitgetheilt werden müssen, damit sie ihre Interessen geltend machen können. Es ist also die spätere Erfüllung der geäußerten Wünsche der Regierung von Basel durchaus sichergestellt. Aber auch der die Bahnhoferverweiterung betreffende Vorbehalt erscheint nicht geeignet, um eine Verweigerung der Konzession oder eine Verschiebung der bezüglichen Beschlußfassung zu begründen. Denn abgesehen davon, daß aller Voraussicht nach die gegenwärtig im Studium befindliche Vergrößerung des Bahnhofes Basel längst durchgeführt sein dürfte, bevor daran gedacht werden kann, mit dem Bau einer Schafmattbahn zu beginnen, haben auch, wenn diese Annahme sich wider Erwarten als irrig erweisen sollte, die Bundesbehörden es durchaus in der Hand, die Einmündung in Basel zu untersagen, bezw. die Bewilligung zur Eröffnung eines Betriebes mit Anschluß im Bahnhof Basel nicht zu ertheilen, bis die Bahnhofverhältnisse in Basel die Einmündung einer neuen Linie dannzumal als thunlich erscheinen lassen.

Indem wir Ihnen beantragen, dem nachfolgenden Beschlußentwurf die Genehmigung zu ertheilen, können wir uns in Betreff der vorgeschlagenen Bedingungen auf wenige Bemerkungen beschränken.

Es kann sich nach dem Charakter der projektirten Linie nur um Anwendung der Bestimmungen der Normalkonzession handeln, mit den durch die Praxis eingeführten und ständig gewordenen Erweiterungen.

Um darüber jeden Zweifel auszuschließen, daß für die Strecke Basel-Sissach nicht das Anlehnungsprojekt sanktionirt, sondern für ein eigenes Tracé die Konzession ertheilt werden soll, dürfte es sich empfehlen, im Eingang bei Bezeichnung der Linie in Klammern „mittelst eigener Linie“ beizufügen.

Die Fristen in den Art. 5 und 6 sind im Einverständniß der Beteiligten festgesetzt.

Art. 8 sieht zunächst eingleisige Anlage vor mit Ausnahme des großen Tunnels, welcher von Anfang an doppelspurig angelegt werden soll. Ferner ist dem Bundesrath ausdrücklich das Recht gewährt, auch für den übrigen Theil der Linie die Erstellung des zweiten Geleises verlangen zu können, wodurch er von der Einhaltung des in Art. 14, Al. 3, des Eisenbahngesetzes vorgesehenen, unter Umständen recht langwierigen Verfahrens entbunden ist, an dessen Stelle sein eigenes Ermessen tritt. Die Petenten haben sich mit der Fassung des Artikels einverstanden erklärt.

Die Vertretung der Aargauer Regierung wünschte hier ferner eine Bestimmung aufgenommen, dahingehend, daß eine allfällige Reparaturwerkstätte in Aarau zu erstellen sei. Allein die Aufnahme solcher Bestimmungen, welche ihrer Natur nach entschieden nicht in die Konzessionen gehören, ist bisher konsequent abgelehnt worden; und wir möchten warnen, von dieser wohlberechtigten Praxis, welche verhütete, daß die Konzessionen nach und nach eine bunte Musterkarte aller möglichen Spezialvorschriften und Bestimmungen wurden, hier abzugehen. Die Aargauer Regierung kann sich unseres Erachtens vollständig dabei beruhigen, daß die Konzessionsbewerber ihr Einverständniß mit der Forderung erklärten und diese Zustimmung im Protokoll konstatirt ist.

Zu den übrigen Bestimmungen haben wir nichts zu bemerken.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 2. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Basel über Sissach und die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Eingaben des Initiativkomites für eine Schafmatt-Eisenbahn, vom 7./10. März und 28. Juli 1890;
2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 2. Juni 1892,

beschließt:

Den Herren Olivier Zschokke, Ingenieur, Max Schmidt, Stadtmann, R. Sauerländer, Buchhändler, A. Gonzenbach, Stadtrath, und J. Bächli, Ingenieur, alle in Aarau, handelnd im Namen eines Initiativkomites, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Basel (mittelst eigener Linie) über Sissach und die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn) 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 auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen fünf Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, 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 normalspurig und eingleisig erstellt mit Ausnahme des großen Tunnels, welcher von vornherein doppel-spurig anzulegen ist.

Der Bundesrath kann auch für den übrigen Theil der Linie die Erstellung des zweiten Geleises verlangen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und ferner die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 sechs Mal 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 in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes 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 drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath 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 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 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 Abonnementsbillets 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 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 Fr. 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 besondern 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 niedrigeren 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 Artikeln 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. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und 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 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 Rückkaufsumme 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 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Rein-

ertrages; — 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 Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im 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 konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

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



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Basel über Sissach und die Schafmatt nach Aarau (Schafmattbahn). (Vom 2. Juni 1892.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1892
Date	
Data	
Seite	550-571
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 739

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.