

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken.

(Vom 10. Juni 1886.)

Tit.

Im Namen und zu Händen der Gesellschaft der aargauisch-luzernischen Seethalbahn in London (The Lake Valley of Switzerland railway Company, limited) gelangte am 10. Oktober 1884 Herr H. Bartling als Delegirter des Verwaltungsrathes genannter Gesellschaft mit dem Gesuche ein um Ertheilung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach, und mit Schreiben vom 13. November übermittelte Herr Dr. Johann Winkler in Luzern, welcher zum Zwecke der Verhandlung in dieser Konzessionsangelegenheit als Spezialbevollmächtigter bestellt wurde, die durch Art. 3 und 4 der Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Pläne und sonstigen Vorlagen. Nach dem allgemeinen Bericht sollte die Bahn Beinwyl-Reinach eine Zweiglinie der aargauisch-luzernischen Seethalbahn sein und dazu dienen, das Seethal und das obere Wynenthal mit einander zu verbinden.

Dieses Konzessionsgesuch wurde dem Regierungsrath des Kantons Aargau vorschriftsgemäß zur Vernehmlassung mitgetheilt. Derselbe erhob keinen Einspruch gegen die Konzessionirung, übermittelte aber eine Anzahl bei ihm eingereichter Einsprachen, von welchen einzelne lediglich den Charakter von Expropriationseinsprachen hatten, während diejenigen des Wynenthalbahnkomite's und des Gemeinderathes von Menziken einen förmlichen Protest gegen die Konzessionirung enthielten.

Das Wynenthalbahnkomite stützte sich in seiner Einsprache darauf, daß ihm am 28. Februar und 12. Juni 1872 zu Händen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aarau über Kulm und Reinach bis Menziken und von Reinach nach Beinwyl (eventuell bis zur Kantonsgrenze) ertheilt worden sei und diese Konzession noch zu Recht bestehe und ihm daher weder ganz noch theilweise zu Gunsten der aargauisch-luzernischen Seethalbahn entzogen werden dürfe. In der That ist genanntem Komite durch Bundesrathsbeschluß vom 4. Juli 1884 (Eisenbahnaktensammlung n. F. VIII, 44) die Konzession für erwähnte Linie zum neunten Male, bis zum 12. Juni 1885, verlängert worden, mit dem Vorbehalt jedoch, daß die Bundesversammlung das Recht haben solle, so lange die Bauausführung noch nicht begonnen habe, die Konzession noch vor Ablauf der verlängerten Frist an einen neuen Bewerber zu übertragen, wenn dieser bessere Garantien als die gegenwärtigen Konzessionäre zu geben vermöge.

Auf diesen Vorbehalt sich stützend, lud das Eisenbahndepartement unterm 24. Januar 1885 das Wynenthalbahnkomite ein, bis am 10. Februar gl. J. dem Bundesrath den Nachweis zu leisten, welche Garantien es für die Ausführung des Unternehmens zu geben im Falle sei, und richtete eine gleiche Einladung an den Verwaltungsrath der aargauisch-luzernischen Seethalbahn bezüglich Ausführung der Zweiglinie Beinwyl-Reinach.

Das Wynenthalbahnkomite kam dieser Aufforderung mit Eingabe vom 6. Februar 1885 nach und führte darin aus, in welcher Weise die Finanzierung des Unternehmens in Aussicht genommen sei, ohne daß indessen irgend welche positive Nachweisungen beigefügt worden wären. Sodann wird weiter bemerkt, daß es unzulässig wäre, dem Wynenthalbahnkomite einen Theil seiner Konzession zu entziehen, und der Nachweis versucht, daß jedenfalls die Seethalbahn weit geringere oder gar keine Garantien zu bieten im Falle sei.

Auch der Verwaltungsrath der Seethalbahn leistete innerhalb der gesetzten und bis Ende Februar verlängerten Frist den verlangten Nachweis nicht, nahm dafür aber die Kontrahierung eines hypothekarisch zu versichernden Anleihens in Aussicht und suchte zu diesem Zwecke bei dem Bundesrath um die Bewilligung zur Verpfändung der Bahn nach. Die gesetzliche Bekanntmachung des Pfandbestellungsbegehrens rief einer Reihe von Einsprachen, die aber sämmtlich theils vor der Klagerhebung zurückgezogen, theils später durch Vergleich erledigt oder durch Spruch des Bundesgerichts abgewiesen wurden, so daß zur Stunde der Verpfändung

kein Hinderniß mehr entgegensteht, und die Seethalbahn nunmehr in den Stand gesetzt ist, einen hinlänglichen Finanzausweis vorzulegen, von dem unten noch die Rede sein wird.

Während des Laufes der daherigen Verhandlungen reichte sodann die Gemeinde Menziken in Verbindung mit einem aus Privatpersonen zusammengesetzten Eisenbahnkonsortium unterm 10. Oktober 1885 ein Konzessionsgesuch ein für Fortsetzung der Zweiglinie Beinwyl-Reinach bis nach Menziken, nachdem die Gemeinde Menziken mit Eingabe vom 24. Juni 1885 ihre früher formulirte Einsprache gegen das Projekt Beinwyl-Reinach in der Weise modifizirt hatte, daß sie blos Verschiebung der Konzessionsertheilung an die Seethalbahn bis zur nächsten Session, eventuell Auflage der Bedingung verlangte, daß die Seethalbahngesellschaft verhalten sei, den Betrieb des Stückes Reinach-Menziken zu übernehmen.

Das Konzessionsgesuch von Menziken unterstützten in einer besondern Eingabe vom 23. November 1885 fünf Gemeinden des Kreises Münster: Gunzwyl, Münster, Neudorf, Rickenbach und Schwarzenbach.

Am 25. März 1886 fanden sodann die in Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei denen die Regierung des Kantons Aargau, die Gemeinde Menziken und die Seethalbahngesellschaft, letztere beiden als Konzessionspetenten, vertreten waren.

Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements, welches darauf hinwies, daß es sich bei der nur 1 km. langen Strecke Reinach-Menziken nicht um ein selbstständiges, von einer besondern Gesellschaft zu betreibendes Unternehmen handeln könne und daß deßhalb die Grundlage für die Ertheilung einer Konzession fehle, einigte man sich dahin, daß nur eine einheitliche Konzession für Beinwyl-Reinach-Menziken und zwar an die Seethalbahngesellschaft zu ertheilen sei, wobei indessen von Seite der Vertreter der Gemeinde Menziken der Vorbehalt gemacht wurde, daß den Interessen der letztern bei Erledigung der Stationsfrage gebührend Rechnung getragen werde.

In Bezug auf letztern Punkt, der zwar grundsätzlich mit der Konzessionsfrage nicht zusammenhängt, aber thatsächlich deßhalb zur Sprache kam, weil von dessen Erledigung die Gemeinden Reinach und Menziken ihre Stellungnahme zum Unternehmen abhängig machten, wurde vereinbart, daß über die Erstellung der Endstation die Bahngesellschaft mit den beiden Gemeinden eine Verständigung versuchen werde, oder wenn eine solche nicht zu Stande kommen sollte, der Bundesrath nach Mitgabe der gesetz-

lichen Vorschriften zu entscheiden habe. Eine solche Verständigung wurde in der Folge unter Vermittlung des Eisenbahndepartements erzielt, so daß dieser Punkt als erledigt betrachtet werden kann. Wir verweisen diesfalls auf den beiliegenden Vertrag vom 17. April 1886 mit zudienenden Akten.

In der Konferenz wurde seitens des Eisenbahndepartements ferner darauf hingewiesen, daß es sich im vorliegenden Fall nicht nur um Ertheilung einer neuen Konzession, sondern gleichzeitig auch um Uebertragung der zu Gunsten des Wynenthalbahnkomite's bestehenden an einen neuen Bewerber handle und daß die Deposition des bisherigen Konzessionsinhabers nur statthaft sei, wenn der neue Bewerber bessere Garantien für Realisirung des Unternehmens biete.

Dieser Auffassung hat die Seethalbahn Rechnung getragen und am 2. Juni eine Erklärung der schweizerischen Rentenbank in Basel vorgelegt, wonach letztere, infolge abgeschlossenen Vertrags, der Seethalbahn zum Bau und zur Ausrüstung der Zweiglinie von Beinwyl nach Reinach-Menziken und gegen Ausrichtung der entsprechenden Pfandtitel die Summe von Fr. 300,000 zur Verfügung hält und überdieß die vom Eisenbahndepartement zur Garantie dieser Verpflichtung verlangte Kautionssumme im Betrage von Fr. 30,000 zu Händen des Bundesrathes bei der Bank in Basel deponirt hat. Letztere hat mit Schreiben vom 2. Juni dem Bundesrath die Einbezahlung der Kautionssumme mit dem Beifügen angezeigt, daß sie diesen Betrag nur mit Ermächtigung des Bundesrathes an die Hinterlegerin rückbezahlen werde.

Die Seethalbahn hat ferner einen generellen Kostenvoranschlag für die Zweiglinie Beinwyl-Reinach-Menziken eingereicht, wonach sich die Gesamtkosten auf Fr. 327,000 belaufen würden. In dieser Summe sind Fr. 42,000 oder circa 13 % für Unvorgesehenes eingestellt. Da sich die Gemeinden Reinach und Menziken durch Vertrag vom 17. April 1886 zu einer Subvention von Fr. 30,000 und zur Uebernahme der Expropriation bis zu einer Summe von Fr. 45,000 verpflichtet haben, so ist hierdurch und durch obiges von der Rentenbank in Basel auszubezahlende Anleihen der Bedarf für die in Frage stehende Linie hinlänglich gedeckt, selbst für den Fall, daß die Baukosten etwas über den Voranschlag ansteigen sollten.

Damit hat sich die Seethalbahn über die nöthigen Mittel zur Ausführung des Baues ausgewiesen, während das Wynenthalbahnkomite keinerlei Garantien zu geben im Falle war. Es trifft somit die schon oben erwähnte und auch im Bundesrathsbeschuß vom 14. Juli 1885 (Eisenbahnaktensamml. n. F. VIII, 185) in

Uebereinstimmung mit der seit Jahren geübten Praxis festgehaltene Voraussetzung zu, unter welcher der Entzug der Konzession gegenüber dem Wynenthalbahnkomite stattfinden darf. Stehen diesem Vorgehen nach dem Gesagten einerseits keinerlei formell rechtliche Bedenken entgegen, so sprechen auf der andern Seite gewichtige Interessen der beteiligten Landesgegend dafür.

Mit Recht hebt die Seethalbahn hervor, daß die Erbauung der Zweiglinie ebenso sehr im Interesse der Seethalbahn, welche sie in erheblichem Maße speisen wird, als in demjenigen des obern Wynenthales liegt, welches dadurch das seit Jahrzehnten angestrebte Ziel einer Schienenverbindung mit dem schweiz. Bahnnetze erreichen wird. Es haben denn auch die zunächst in Frage kommenden Gemeinden Reinach und Menziken ihr Interesse am Zustandekommen durch Bewilligung von ansehnlichen Subventionen bekundet.

Unter diesen Umständen stehen wir nicht an, Ihnen die Konzessionierung der Zweiglinie von Beinwyl nach Reinach-Menziken zu beantragen.

Entsprechend der seit Einreichung des ursprünglichen Projektes im Jahr 1884 veränderten Sachlage hat die Seethalbahn neue einheitliche Konzessionsvorlagen für die ganze Zweiglinie ausgearbeitet und unterm 31. Mai vorgelegt.

Wir entnehmen denselben kurz Folgendes:

Die Linie von Beinwyl nach Reinach-Menziken soll das industrie- und verkehrsreiche obere Becken des Wynenthales, mit circa 10,000 Einwohnern, mit der aargauisch-luzernischen Seethalbahn in direkte Bahnverbindung bringen und liegt daher, wie oben erwähnt wurde, im Interesse der Bahngesellschaft wie der Landesgegend.

Den Ausgangspunkt der ganz im Gebiete des Kantons Aargau liegenden Zweiglinie bildet die Station Beinwyl der Seethalbahn, den Endpunkt die gemeinsame Station Reinach-Menziken in der sog. Thurnau. Zur Bedienung des Unterdorfes Reinach ist außerdem in der sog. Kirchbreite eine Personenstation projektirt.

Die Baulänge wird circa 3050 m., die Entfernung von Station Beinwyl bis Mitte Aufnahmsgebäude Reinach circa 3060 m. betragen.

Die Bahn wird, gleich der Hauptlinie, normalspurig, aber auf eigenem Bahnkörper angelegt werden. Die Maximalsteigung ist zu 37 ‰, der Minimalradius der Kurven zu 160 m. projektirt.

Zum Betriebe soll das Rollmaterial der Hauptlinie, welches im Laufe des Sommers um 5 Personenwagen bereichert werden wird, verwendet werden.

Die Erstellungskosten werden, wie schon erwähnt, Expropriation, Studien, technische Aufsicht und Bauzinsen inbegriffen, zu Fr. 327,000 oder der Kilometer zu zirka Fr. 109,000 berechnet. Es gründet sich diese Rechnung theils auf schon ausgearbeitete Detailpläne im Maßstab 1 : 1000, theils auf die bei der Seethalbahn für ähnliche Anlagen erzielten Preise.

Was die Konzessionsbedingungen anbelangt, welche wir Ihnen beantragen, so schließen sich dieselben nicht sowohl den anlässlich der Uebertragung und Abänderung der Konzession durch Bundesrathsbeschluß vom 25. April 1882 (Eisenbahnaktensammlung n. F. VII, 26 ff.) unter besonderer Berücksichtigung des Charakters der Seethalbahn als Straßenbahn aufgestellten, als vielmehr den in neuern Konzessionen für Sekundärbahnen mit selbstständigem Tracé enthaltenen Bestimmungen an.

Im Einzelnen sehen wir uns zu folgenden Bemerkungen veranlaßt.

In Art. 2 erachteten wir es für gegeben, die Konzessionsdauer für die Zweiglinie gleich derjenigen für die Hauptlinie festzusetzen.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Gesellschaft, welche sich um die Konzession bewirbt, ihren eigentlichen Sitz außerhalb der Schweiz hat, ist es zunächst nothwendig, der Gesellschaft in der Konzession die Verpflichtung zur Domizilnahme in der Schweiz und zwar in den von ihrer Unternehmung berührten Kantonen aufzuerlegen und ferner ausdrücklich zu bestimmen, daß in Bezug auf alle Beziehungen der Gesellschaft und alle Ansprüche an dieselbe, seien dieselben öffentlich- oder privat-rechtlicher Natur, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche sich aus dem nicht im hierseitigen Rechtsgebiet begründeten Gesellschaftsvertrag als solchem ergeben, die schweizerischen Behörden und Gerichte zuständig seien. Die Petentin wünscht als Domizil alternativ Hochdorf oder Luzern festgesetzt. Allein eine solche Alternative könnte leicht zu Konflikten Anlaß geben, so daß wir Ihnen vorschlagen, nur ein Domizil und zwar, wie in der Konzession für die Seethalbahn, Hochdorf festzusetzen. Als Domizil, an welchem die Spezialverwaltung von den Einwohnern des Kantons Aargau belangt werden kann, ist Petentin einverstanden, Lenzburg zu bezeichnen.

Außer der Domizilnahme ist es aber ferner noch erforderlich, daß die Gesellschaft, welche ihren Sitz außerhalb der Schweiz hat, einerseits zur Leitung des Bahnunternehmens und anderseits zu ihrer Vertretung gegenüber Behörden und Privaten in der Schweiz eine verantwortliche Spezialverwaltung bestelle, an welche sich nicht nur die Behörden für Erfüllung der öffentlich-rechtlichen Ver-

pflichtungen gegebenen Falls halten, sondern gegen welche auch privat-rechtliche Ansprüche aller Art, welche sich aus dem Bau oder Betrieb der Bahn ergeben könnten, in rechtlich wirksamer Weise geltend gemacht werden können.

Wir beantragen Ihnen demgemäß die Aufnahme der Art. 3 und 4 in die Konzession.

Was die Spezialverwaltung insbesondere betrifft, so bestand eine solche schon nach dem zur Zeit für die Seethalbahn in Kraft stehenden Lokalstatut, und zwar setzte sich dieselbe zusammen aus zwei Organen, einem Lokalkomite von fünf Mitgliedern (je zwei Vertretern der beteiligten Kantone und einem von der Gesellschaft gewählten Präsidenten) und einem Betriebsdirektor. Die Kompetenzen des Letztern sind durch ein zur Zeit dem Bundesrath zur Prüfung vorliegendes Reglement näher präzisirt worden. Wenn auch durch letzteres Kompetenzkonflikten zwischen Komite und Betriebsdirektor vorgebeugt würde, so sind damit noch keineswegs alle mit der gegenwärtigen Organisation der Spezialverwaltung verbundenen Mißstände beseitigt. Es haben sich nämlich aus der Doppelstellung des Lokalkomites als Gesellschaftsorgan einerseits und als eine Art Aufsichtsbehörde anderseits mehrfach Anstände und Kompetenzkonflikte zwischen dem Komite und dem Verwaltungsrathe, beziehungsweise der Gesellschaft selbst, ergeben, deren Wiederholung abgeschnitten werden sollte. Es erscheint daher geboten, die Gesellschaft zur Reorganisation ihrer Spezialvertretung in der Schweiz zu veranlassen. In Bezug auf das auszuarbeitende Reglement empfiehlt es sich, dem Bundesrath nicht bloß die Prüfung, sondern auch den endgültigen Entscheid vorzubehalten für den Fall, daß die Gesellschaft die angesetzte Frist nicht innehalten sollte.

In Art. 12 ist zum Unterschied von der Konzession der Seethalbahn zwischen Sommer- und Winterbetrieb nicht mehr unterschieden, dagegen zur Vermeidung von Inkongruenzen in Art. 13 für die Regelung des Betriebs das für die Seethalbahn bestehende Transportreglement vorbehalten.

Art. 14 entspricht der bestehenden Konzession für die Seethalbahn.

Ebenso sind in den Artikeln 15, 17 und 18 die Taxen der Seethalbahn, wie sie in der Konzession vom 25. April 1882 festgesetzt sind, aufgenommen. Es erscheint dies im Interesse einer einheitlichen Tarifbildung für das ganze Unternehmen durchaus geboten, und es hat denn auch die Petentin in der Konzessionskonferenz dagegen keine Einwendungen erhoben, während sie aller-

dings in ihrem ursprünglichen Gesuche Festsetzung der für die ganze Strecke Beinwyl-Reinach zu beziehenden Taxen gewünscht hatte.

In Art. 26 ist der Gesellschaft, wie dies in allen neuern Konzessionen geschehen ist, die Verpflichtung zur Aeuffnung eines gehörigen Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie zur Errichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse, auferlegt.

Im Uebrigen entsprechen die Bedingungen des nachstehenden Entwurfes den in neuern Konzessionen aufgestellten und sehen wir uns daher zu keinen weitern Bemerkungen veranlaßt.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-
Menziken.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Lake Valley of Switzerland railway Company lim., in London, als Inhaberin der Konzession für die aargauisch-luzernische Seethalbahn;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Juni 1886,

beschließt:

Der Lake Valley of Switzerland railway Company lim., in London, als Inhaberin der Konzessionen für die aargauisch-luzernische Seethalbahn, wird die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Anschlußbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken, unter den nachfolgenden 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 dieselbe Dauer, wie für die Seethalbahn, d. h. bis zum 30. April 1957, ertheilt.

Art. 3. Das schweizerische Domizil der Bahngesellschaft ist in Hochdorf (Luzern) und für den Kanton Aargau in Lenzburg, wo die Gesellschaft von den Bewohnern dieses Kantons belangt werden kann.

Für alle Beziehungen der Gesellschaft und Ansprachen an dieselbe, sowohl öffentlich- als privat-rechtlicher Natur, mit alleiniger

Ausnahme derjenigen, welche sich aus dem Gesellschaftsvertrage ergeben, sind die schweizerischen Behörden und Gerichte zuständig.

Art. 4. Zur Leitung des Unternehmens und zur Vertretung der Gesellschaft in der Schweiz wird eine Spezialverwaltung bestellt.

Die Mehrzahl der Mitglieder der letztern muß aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Die Gesellschaft hat binnen einer Frist von sechs Monaten das auf Grund dieser Konzession zu erlassende Reglement über die Organisation der Spezialverwaltung dem Bundesrathe vorzulegen, welchem die Prüfung und der endliche Entscheid über dasselbe zusteht. Durch dieses Reglement werden die jetzigen Organisationsbestimmungen aufgehoben.

Art. 5. Binnen Jahresfrist, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Inner 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten zu machen.

Art. 6. Binnen weiteren 12 Monaten soll die Bahn vollendet und dem Betrieb übergeben sein.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben 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 Eigenthum des Kantons Aargau 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 Funk-

tionen 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 viermal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

Art. 13. Der Betrieb ist den Bestimmungen des für die Aargauisch-luzernische Seethalbahn bestehenden Transportreglements unterstellt.

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 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.

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

in der zweiten Wagenklasse 10,5 Rappen per Kilometer,		
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen	"	"
der Bahnlänge und per Person.		

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr 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 6 Rappen per 100 kg. und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage 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. Ein vom Bundesrath zu erlassendes Reglement 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 20 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

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

Das Minimum der Transporttaxe kann auf 40 Rappen festgestellt werden.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 3 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren 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 Fr. 1000 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 10 kg. nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen. Hiefür übernimmt die Bahnverwaltung keine Verantwortlichkeit.

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 Bestimmungstation abzuholen. 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 sämtlichen 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 acht 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten.

Art. 27. 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 1903 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 dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Aargau abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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. 28. Hat der Kanton Aargau den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Aargau hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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 einer Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken. (Vom 10. Juni 1886.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1886
Date	
Data	
Seite	791-805
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 163

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.