

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Form und Inhalt der neu zu ertheilenden Eisenbahn-
konzessionen.

(Vom 10. Juli 1873.)

Tit.!

Es wird Ihnen im Laufe Ihrer Sommersizung eine Reihe von Konzessionsgesuchen für Eisenbahnunternehmungen zur Berathung unterstellt werden. Die meisten derselben ruhen formell und materiell auf der nämlichen Grundlage, auf einer Anzahl von Säzen, wie sie uns einerseits aus dem Geseze und andererseits aus dem bisherigen Eisenbahnrechte zu fließen schienen. Der Zweck vorliegender Botschaft soll sein, die Gesichtspunkte, von welchen wir bei der Konstruktion einer derartigen Normalkonzession ausgegangen sind, etwas näher darzulegen und Ihrer Würdigung anheimzugeben. Wir thun dies nicht in der Meinung, über die Normalkonzession an und für sich eine Erörterung und Schlußfassung durch die hohe Bundesversammlung provoziren zu wollen, sondern in der Voraussetzung, daß die erste der von Ihnen zu behandelnden Konzessionen wol die natürlichste Veranlassung bieten werde, Ihr Urtheil darüber zu fällen, daß es Ihnen aber erwünscht sein dürfte, auch von den Motiven Kenntniß zu nehmen, welche die vorgeschlagenen Bestimmungen geschaffen haben.

Der ganze Inhalt des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember v. J. thut dar, daß die Bundesbehörden in keiner Weise den ökonomischen Interessen der Eisenbahnunternehmungen entgegengetreten wollten, und es ist dies auch in Schrift und Wort vielfach ausgesprochen worden. Damit wurde die Erklärung verbunden, daß die Erweiterung und Ausbildung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in hohem Interesse der Nation liege und daß daher die Gründung neuer Unternehmungsgesellschaften vom Bunde, soweit die veränderten Zeitverhältnisse es erlauben, eben so sehr zu begünstigen sei, als dies in den verwichenen zwanzig Jahren Seitens der Kantone geschehen ist. Gewissermaßen um diesem Gedanken Ausdruck zu verleihen, wurde eine Reihe von Bestimmungen der ältesten kantonalen Konzessionen in das neue Eisenbahngesetz aufgenommen. Als sich daher der Bundetrath anschickte, eine in ihren Grundsätzen für alle neuen Unternehmungen gleichlautende Konzession zu entwerfen, war deren Basis durch den Willen der gesetzgebenden Räte insoweit bereits gegeben, daß die Bewerber um neue Eisenbahnkonzessionen im Allgemeinen nicht schlechter gestellt werden sollten, als die Inhaber der vor dem 1. Januar 1873 erteilten. Es lag freilich nahe, zu untersuchen, ob nicht die Dauer der Konzession mit 99 Jahren eine allzulange sei, wenn wenigstens nicht nach Ablauf dieses Termines die Bahn unentgeltlich dem Bunde anheimfalle. Und die Gesetzgebung verschiedener Staaten hätte diese Frage zu bejahen erlaubt. An sie flocht sich dann die andere, ob nicht die Rückkaufsbestimmungen, welche der Bund bisher gegenüber dem Vorgehen anderer Länder hart und schwer sich selber auferlegt hatte, wesentlich erleichtert werden sollten, um Aussicht auf der einstige Verwirklichung zu bekommen. Ein drittes erwägungswerthes Moment wäre ohne Zweifel, ob nicht, um Konflikte, wie sie bereits erlebt worden, unmöglich zu machen, in der Konzession selber festzustellen sei, daß ihr Inhalt keineswegs als für die ganze Dauer derselben unveränderlich betrachtet werden dürfe. Wir entsagten nähern Erörterungen über alle diese Punkte und hielten uns an die Richtschnur der möglichsten Gleichberechtigung aller schweizerischen Eisenbahngesellschaften, falle deren Geburtstag in die Zeit des kantonalen Regiments über dieselben oder in die mit dem Jahre 1873 beginnende Periode der Bundeshoheitsrechte.

Die Form der Normalkonzession anbetreffend, glaubten wir die thunlichste Einfachheit und Kürze anstreben zu sollen. Wir ließen daher alle Verhältnisse ausser Acht, welche das Gesetz regelt, um so eher, als wie bereits erwähnt, manche bisherige Konzessionsbestimmungen Gesetzesartikel geworden sind. Eben so wenig gestatteten wir die Aufnahme von Bestimmungen, welche die in den

Art. 11 und 38 postulirten Spezialgesetze oder das im Art. 36 vorgesehene Transportreglement erörtern werden.

Hinsichtlich des letztern mußten wir allerdings einigen interimsistischen Vorschriften Raum geben, weil das einheitliche Transportreglement nur fakultativ im Gesetze steht. Andere, von einzelnen kantonalen Regierungen ungern vermißte Punkte konnten unseres Dafürhaltens keinen Platz mehr in den Konzessionen finden, nachdem der Bund es ist, von dem die Konzessionen ausgehen. Es findet dies insbesondere Anwendung auf die exceptionelle Behandlung der Eisenbahnunternehmungen hinsichtlich ihrer Bestuerung und auf die Repräsentanz der Kantonsregierungen in den Verwaltungsräthen. Vom nämlichen Gesichtspunkte aus mußte auch die durch viele der bisherigen Konzessionen den Gesellschaften auferlegte Verpflichtung zum Bezug der Konsumgebühren für geistige Getränke dahin fallen. Es ist ohne Zweifel von nun an Sache der Kantone, alle diese Punkte auf dem Wege der Gesetzgebung oder der Verständigung zu behandeln. Ohne dem Prinzip der Gleichberechtigung untreu zu werden, schien es uns immerhin erlaubt, an der Hand gewonnener Erfahrungen einige neue Bestimmungen der Normalkonzession einzuverleiben, die dem Verkehre förderlich, dem Gedeihen der Unternehmungen keineswegs hinderlich sein dürften. Es lag dies um so näher für uns, als wir die Hoffnung hegen, es möchten, bis die auf der neuen Grundlage konzessionirten Linien dem Betriebe übergeben werden können, auch die bereits operirenden Gesellschaften diesen Neuerungen bei sich Eingang verschafft haben. Diese Hoffnung berechtigt uns auch, den Vorwurf abzulehnen, als ob durch die fraglichen Bestimmungen Komplikationen geschaffen würden, welche für das Publikum das Gute derselben größtentheils illusorisch machen, für die Gesellschaften aber sehr erhebliche Schwierigkeiten in der Verwaltung nach sich ziehen möchten. Daß letzteres thatsächlich nicht eintrete und die gegenseitigen Beziehungen alter und neuer Gesellschaften unnöthig nicht erschwert werden, bildete auch ein Motiv für uns, die Normalkonzession in den entscheidenden Punkten dem bisher Geltenden anzulehnen. Aus diesem Gedankengange entsprang folgender Entwurf zu einer Normalkonzession für schweizerische Eisenbahnunternehmungen:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht u. s. w.,

beschließt:

Dem
wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von nach unter den in
nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

§ 1. Es sollen die Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

§ 2. Die Konzession wird auf die Dauer von neunundneunzig Jahren, vom an gerechnet, ertheilt.

§ 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons

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

§ 5. Binnen einer Frist von Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die im Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

§ 6. Bis zum ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

§ 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Trace zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften ohne Anspruch auf Entschädigung Folge zu leisten.

§ 8. Die Bahn wird mit spurigem Unterbau erstellt. (Es ist der Gesellschaft jedoch gestattet, vorerst nur ein Geleise zu legen.) Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgeleise anzubringen.

§ 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 worden sind, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

§ 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.

§ 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Züge, welche Personen befördern, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebsöffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System 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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge 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 drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

20 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 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusezen, 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 ein 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. Eine besondere Vereinbarung wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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

- Per Stük 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 40 % zu ermäßigen.

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

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 Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über

50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Franken.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

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 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.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals zu deken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Gütertarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Der Bundesrath ist berechtigt, eine angemessene Publikation der jeweiligen Fahrplanprojekte, sobald dieselben ausgearbeitet sind, ebenso nachträgliche Modifikationen, von der Gesellschaft zu verlangen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrtordnung beauftragten Organen

freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Einräumung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 28. Die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903, von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. des Kantons übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. dem Kanton abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen 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 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22¹/₂fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth, wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen ursprünglichen Anlagekosten betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf ausschließlich 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 Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämmtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden.

- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 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 kompetent gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Eine stattliche Zahl von Konzessionsbewerbern hatte sich inzwischen präsentirt, und wir ordneten mit allen denjenigen, welche inner der durch Art. 6 unserer Verordnung vom 20. Februar d. J. gesetzten Frist ihre Eingaben gemacht hatten, Verhandlungen an, indem wir gleichzeitig die Regierungen derjenigen Kantone, deren Gebiet beansprucht wird, ersuchten, sich dabei vertreten zu lassen. Der hierseitige Delegirte hielt es bei diesen Konferenzen für angemessen, von sämmtlichen Wünschen auf Aenderung oder Ergänzung der Normalkonzession sammt der bezüglichen Motivirung Vormerkung im Protokoll nehmen zu lassen und dieselben uns vorzulegen. Im Besize dieses Materials, traten wir in eine zweite Berathung des Entwurfes ein, von welcher wir Ihnen in Nächstemem ein Bild zu geben trachten, wodurch unsere endgültigen Anträge auch ihre Motivirung finden.

Den Art. 1 wünschten mehrere Petenten durch den zweiten Satz des Art. 3 eingeleitet. Sie befürchten bei seiner ursprünglichen Fassung, ihn später dahin interpretirt zu sehen, daß durch kommende Gesetze und Verordnungen die Bestimmungen der Konzession beliebig abgeändert werden könnten. Wir bezweckten mit dem Satze an der Spitze der Konzession allerdings im Allgemeinen zu erklären, daß über der Konzession die Eisenbahngesetzgebung des Bundes stehe, eine Frage, die grundsätzlich von den Räten entschieden worden ist. Der zweite Satz des Art. 3 hinwieder setzt fest, daß die Unternehmung über die Bestimmungen der Konzession keinerlei Spezialrechte zu beanspruchen habe, sondern in jeder Richtung unter dem gemeinen Gesetze, sei es des Bundes, sei es der Kantone, deren Territorium dieselbe durchzieht, stehe. Nachdem Sie, Tit., bei der Berathung des Eisenbahngesetzes die berechtigten Ansprüche der

Gesellschaften in loyalster Weise gewahrt und geehrt haben, sind damit auch die neuerdings erhobenen Befürchtungen als widerlegt zu betrachten, und wir finden deßhalb kein zureichendes Motiv, um dem Amendement beizutreten.

Die Konzessionsdauer wünschten wir in der Regel überall berechnet vom ersten des Monates an, welcher demjenigen unmittelbar nachfolgt, in welchem die Konzession von der Bundesversammlung ertheilt wird. Bisher wurde meistens vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, die Konzession wird aber für den Bau ebenso-
 wol als für den Betrieb ertheilt. Einsprache ist hiegegen nicht erhoben worden, eben so wenig wider den Art. 3. Eine Anregung, außer dem Sise der Gesellschaft auch die Rechtsdomizile in den übrigen beteiligten Kantonen schon durch die Konzession fixiren zu lassen, wurde im Hinblick auf den Wortlaut von Art. 8 des Gesetzes nicht weiter verfolgt, da auch bezüglich dieser Domizile die kantonale Gesetzgebung maßgebend sein wird.

Bei Art. 4 wurden die oben schon erwähnten Punkte über Steuer-
 verhältnisse und kantonale Vertretung in der Bahnverwaltung besprochen. Der in den meisten der bisher ertheilten Konzessionen aufgestellte Satz, daß auch die Mehrzahl der in einem Kanton funktionirenden Bahnangestellten Angehörige desselben sein müssen, wurde von einer einzigen Seite aufgenommen, scheint uns aber der interkantonalen Natur der neuen Konzessionen nicht zu entsprechen, abgesehen von andern Gründen, die ihn bei den vorgeschrittenen Anschauungen über Niederlassungsverhältnisse u. s. w. nicht mehr zeitgemäß erscheinen lassen. Dem Verkehr ist die Zuverlässigkeit des Beamten förderlicher als dessen Herkunft.

Art. 7 unseres ursprünglichen Entwurfes sollte wesentlich Folgendes bezwecken:

a. Wo während der Bauten es sich ergibt, daß das Fundament der Linien für einen ungefährdeten Betrieb nicht die wünschbare Garantie bietet, soll das Trace soweit nöthig auf Befehl des Bundes verlassen werden.

Die Konzessionsbewerber waren einverstanden, daß wenn aus Gründen der öffentlichen Sicherheit Traceänderungen nach der Plangenehmigung zu erfolgen haben, von einer Entschädigung keine Rede sein könne.

b. Wo eine Linie, die nach einer andern konzedit wird, diese letztere à niveau zu kreuzen beabsichtigt, soll dies im Interesse sichern Betriebes verhütet werden, und es ist darauf zu halten, daß die später konzedirte Unternehmung entweder ihr Trace an dasjenige der erstkonzedirten anlehne, oder über, resp. unter demselben

kreuze. Letzteres muß unter Umständen infolge dessen Aenderungen noch nach der Plangenehmigung erleiden, wenn der Zweck erreicht werden will. In derartigen Fällen soll nach Ansicht der meisten Bewerber um Konzessionen Entschädigung einzutreten haben. Obschon der Art., wie er vorliegt, in der Eisenbahngesetzgebung durchaus nicht vereinzelt dasteht, wollen wir doch das Gewicht der Gründe, welche für eine Entschädigungspflicht derjenigen Gesellschaft sprechen, zu deren Gunsten eine andere zu Traceänderungen mit effektiven Mehrkosten nach der Plangenehmigung gezwungen wird, nicht verkennen und zugeben, daß eine rigorose Anwendung des Art. in seiner ursprünglichen Form zu Inkonvenienzen führen könnte. Wir lassen daher die Worte „ohne Anspruch auf Entschädigung“ wegfallen, wodurch dann den Besonderheiten jedes einzelnen Falles am geeignetsten Rechnung getragen werden kann. Der Unbefangenenheit und dem Takte der Bundesbehörden wird man zutrauen dürfen, daß aus dem Art. 7 niemals eine Tendenzwaffe geschmiedet werde.

Bei Art. 8 wurde aufmerksam gemacht, daß den Gesellschaften die Pflicht überbunden werden sollte, die Zufahrtstraßen zu den Stationen in eigenen Kosten zu erstellen und zu unterhalten, sowie für Sicherung der Kommunikation während der Bauzeit zu sorgen. Art. 14 des Gesetzes räumt dem Bundesrathe das Recht ein, nach Anhörung der Regierungen, resp. der Lokalbehörden und mit Rücksicht auf deren Interessen auch über die „Lage der Stationen und der Verbindungsstraßen u. s. w.“ sein maßgebendes Wort bei der Plangenehmigung auszusprechen. Art. 16 hinwieder verpflichtet die Gesellschaft, während des Baues alle Vorkehrungen zu treffen, damit der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen werde. Wir finden, diese gesetzlichen Bestimmungen reichen aus, und es dürfe eine Konzession nichts enthalten, was einer Erweiterung und Verschärfung derselben gleichkäme.

Den Art. 11 wünschte ein Konzessionsbewerber gestrichen, weil durch dessen Handhabung leicht unangenehme Kollisionen zwischen den Bundes-Eisenbahnbeamten und den Angestellten der Bahnverwaltungen herbeigeführt werden könnten. Eventuell wurde begehrt, daß der Inhalt des Art. reduziert werde auf Contraventionen der Bahnangestellten gegen Bundesvorschriften und deren Träger. Wir bemerken, daß der angefochtene Art. in mehreren der ältern Konzessionen zu Gunsten einzelner Kantonsregierungen sich vorfindet, ohne daß er Anlaß zu Konflikten gegeben hätte. Der Fall ist leicht denkbar, daß bei gewissen Vorkommnissen eine renitente Direktion sich nicht ins erste Treffen stellt, sondern einen Beamten ins Feuer schickt, dieser aber seinen Rücken gesichert weiß. Hier wäre die

Bundesbehörde völlig machtlos, wenn die Konzession ihr nicht ein Mittel an die Hand gäbe, sich und ihren Vorschriften Nachdruck zu verschaffen. Der Versuch, eine Grenzlinie zu ziehen zwischen Widerhandlungen gegen Bundesgesetze und solchen gegen die Gesellschaftsordnungen, müßte auf mehr als einem Gebiete eine Quelle von Kontroversen werden. Niemand wird sich dieser Ueberzeugung verschließen, der im Gesetze liest, daß der Bund für die Sicherheit des Bahnverkehrs nach allen Richtungen zu sorgen und technische sowohl als betriebliche Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen anzustreben hat.

Dem zweiten Satz des Art. 12 haben wir eine etwas veränderte Form gegeben, um mehreren bezüglichen Anregungen zu entsprechen. Dagegen halten wir im dritten Satz die postulierte Einschlebung der Worte, daß der Bundesrath nur im Sinne von Art. 33 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen vorzugehen habe, nicht für geboten, weil selbstverständlich. Zum zweiten Satz bemerken wir ausdrücklich, daß der Bundesrath als Personenzüge nicht nur diejenigen zu betrachten haben wird, welche in den Fahrplänen der Bahngesellschaften als solche bezeichnet sind, sondern die eigene Definition des Ausdrukes sich vorbehält.

Gegen die Personentaxen des Art. 15 ist kein Widerspruch erhoben worden, wohl aber gegen die Taxermäßigung von 20 % bei Beförderung von Personen mit Waarenzügen. Im Prinzip hat diese Reduktion schon in den ältesten Konzessionen Aufnahme gefunden, scheint jedoch nicht durchgehends ins Leben getreten zu sein. Ausländische Eisenbahnen lassen sich für Schnell- und Courierzüge 20 % mehr bezahlen als für gewöhnliche Züge, während die schweizerischen Eisenbahnen für alle Personenzüge das konzessionirte Maximum beziehen. Eine Reduktion von 20 % für den Transport mit Zügen, welche den Reisenden wesentlich größere Zeitopfer zumuthen, ist daher wohl eine gerechtfertigte Maßregel, deren allgemeine Einführung auch bei den im Betrieb befindlichen Bahnen sich empfehlen würde. Mit der vielseitig gewünschten Minderung des in den Personenwagen taxfrei zu befördernden Reisegepäks von 20 auf 10 Kilo können wir uns hauptsächlich mit Rücksicht auf dadurch entstehende größere Bequemlichkeit der Mitreisenden befreunden, nicht aber mit den Anfechtungen der Bestimmung über die allgemeine zweitägige Gültigkeit der Retourbillets. Eine Anzahl auswärtiger Bahnen ist in diesem Punkte mit gutem Beispiele bereits vorausgegangen, und zwar nicht nur für längere Strecken. Die schweizerischen Bahngesellschaften gaben schon bisher für Sonntag und Montag gültige Retourbillets aus und beschäftigen sich zur Zeit mit Studien über weitere Ausdehnung

dieser Einrichtung. Es steht daher zu erwarten, daß dieselbe bis zur Eröffnung neu konzessionirter Linien Gemeingut der Bevölkerung des ganzen Landes geworden sei.

Von einer Seite ist lebhaft befürwortet worden, daß gleich wie dies bei den Postpassagieren und den Waarentransporten geschehe, auch für die Personenbeförderung mit den Eisenbahnen eine Minimaltaxe statuiert werde. Es wurde insbesondere betont, daß die Lokalbahnen ihrer ganzen Anlage und Natur nach gezwungen seien, viele Stationen zu gewähren, Stationen, die häufig nicht mehr als zwei Kilometer von einander entfernt sein werden. Eine Taxe von nur zehn Rappen, wie sie sich für zwei Kilometer in dritter Klasse nach Art. 15 gestalten würde, sei aber entschieden zu wenig. Die bisherigen Taxen enthielten keinen Minimalbetrag für Personenbeförderung, weshalb wir uns nicht entschließen konnten, in die Normalkonzession eine Art Privilegium in dieser Richtung niederzulegen. Wenn man argumentirt, eine Minimaltaxe rechtfertige sich eben so sehr für die Personenbeförderung, wie für die Waarenspedition, so verweisen wir, um das Unzutreffende dieser Behauptung darzulegen, einfach auf die verschiedenen Manipulationen, die beim Waarentransporte vorkommen, bei den Reisenden aber wegfallen. Die Vertreter der schmalspurigen Bahnen und der betheiligten Landestheile zweifeln indeß nicht daran, daß die Bundesversammlung bei Ertheilung der Konzessionen an die Lokalbahnen die außerordentlichen Verhältnisse derselben bereitwillig in Berücksichtigung ziehen werde, da sie durch den Schlußsatz von Art. 29 des Eisenbahngesetzes dazu verwiesen wird. Ein ausdrückliches Gebot an die Bahnen, Abonnementsbillets nicht nur auf einen einzelnen Namen, sondern auch au porteur auszugeben, in die Konzession aufzunehmen, halten wir nicht für nothwendig, da einestheils bei den im Betrieb stehenden Linien solche Billets bereits existiren, andernteils eine derartige Verfügung uns in das Reglement zu gehören scheint, das in Kraft zu setzen Art. 36 des Eisenbahngesetzes den Bundesrath berechtigt und das die Bestimmungen fixiren soll, welche jede schweizerische Eisenbahnverwaltung dem Publikum als Minimum gewähren muß.

Den Transport von Armen (Art. 16) betreffend, enthielten die bisherigen Konzessionen keine Bestimmungen, dagegen hatten wir Anlaß, mit den schweizerischen Eisenbahngesellschaften über den Gegenstand zu verhandeln. Im Allgemeinen ist die Praxis derselben bisher schon dahin gegangen, zur Fahrt legitimirte Arme zur halben Taxe zu befördern; es scheint aber doch wünschbar, die Frage von nun an in positiver Weise zu erledigen. Von einer Seite wurde Streichung des Passus verlangt, da derselbe Miß-

bräuchen rufen werde. Auf den Wunsch von anderer Seite haben wir dem zweiten Saze eine veränderte Redaktion gegeben, welche auch materiell zur Verhinderung der gefürchteten ungehörigen Ausbeutung dienen möchte.

Zu Art. 17 ist bemerkt worden, daß die für eine Wagenladung Vieh auferlegte Reduktion von 40 % zu groß sei. Es ist nun zwar richtig, daß in den gegenwärtig zur Anwendung gelangenden Tarifen für Viehtransporte Taxermäßigungen von über 40 % für Wagenladungen vorkommen, allein allerdings nur auf lange Strecken. Richtig ist ferner, daß die Verhältnisse des Viehtransports sehr verschiedenartige sein können, und daß den Gesellschaften von Bundes wegen in neuerer Zeit manche Leistung in diesem Betreff zugeschrieben wurde. Wir können uns daher mit der Modifikation des Artikels insoweit befreunden, als wir eine Herabsetzung von mindestens 20 % (statt 40 %) für Wagenladungen adoptiren, die Feststellung dieses Prozentsazes aber der bisherigen Bestimmung wornach die Taxen „angemessen“ zu ermäßigen seien, vorziehen.

Die Berathung des Art. 13 förderte eine große Zahl abweichender Ansichten zu Tage. Die alten Konzessionen theilen sich bezüglich der Waarentaxen im Allgemeinen in zwei Gruppen. Die erste wird gebildet aus den in der Hand der Nordostbahn befindlichen, die zweite aus den der Zentralbahn ertheilten, an welche sich diejenigen der französischen Schweiz so ziemlich anschließen. Die Nordostbahn kennt in ihren Konzessionen keine Klassen, sondern diese bedingen einfach, daß die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden dürfe, 5 Rappen betrage, in Ausrundung gleich einem Rappen per Kilometer. Die Konzessionen der Zentralbahn stimmen mit dem ersten Saz von Art. 18 der Normalkonzession überein. Wenn auch gegenwärtig die Aenderung der Gütertarife unter Aufhebung der bestehenden Klassifikation nach dem Werthe der Waaren ernstlich in Frage liegt, so weiß doch Niemand sicher, welches Schicksal diese Bewegung haben, ob und wann sie ihr Ziel erreichen wird. Die schweizerischen Eisenbahnen leben noch vollständig unter der Herrschaft des Klassensystems, indem sie im internen Verkehr die Waaren in zwei Klassen für Stükgut und fünf Klassen für Wagenladungen ausscheiden, und es sind die betreffenden Tarife nach langwierigen Verhandlungen und mühsamer Arbeit erst am 1. Juli v. J. in Kraft erwachsen. Wir glauben daher, durch den Anschluß an die jezige Praxis auf Grundlage derjenigen der bestehenden Konzessionen, welche die niedrigern Taxen haben und dennoch schöne Reinerträge aufweisen, so ziemlich das Richtige getroffen und

namentlich den mit Fug so sehr gefürchteten Rechnungskomplicationen zwischen alten und neuen Bahnen vorgebeugt zu haben. Sollte das geltende Tarifsystern in naher Zeit schon über den Haufen geworfen werden, so gibt Art. 25 der Normalkonzession Wegeleitung, wie alsdann vorzugehen wäre. Der beantragten Voranstellung des dritten Lemma als zweites und der Einschaltung der Worte im zweiten, resp. dritten Satz: „in Wagenladungen“ machen wir keine Opposition. Die Pflicht zur Begünstigung schon einer einzigen Wagenladung hat die ständeräthliche Kommission zur Vorberathung des Eisenbahngesetzes in ihrem daherigen Berichte so lebhaft befürwortet, daß es hier einer Motivirung der Aufnahme dieser Bestimmung in die Konzession nicht bedürfen wird. Zwei vorgeschlagene Redaktionspräzisirungen zu Satz 5 und 6 betrachten wir als angemessen. Da von Seite der Gesellschaft für Lokalbahnen ein Art. 18 bis zur Berücksichtigung warm empfohlen wurde, wonach auf Linien, soweit sie Steigungen von mehr als 25 per Mille zu überwinden haben, sämmtliche Taxsätze bis auf 50 0/0 erhöht werden dürfen, so müssen wir uns auch hierüber aussprechen. Einzelne bisherige Konzessionen, z. B. für Wädenschweil-Einsiedeln und für Wald-Rüti kennen Zuschläge zu den Waarentaxen in dem Sinne, als sie der Gesellschaft die Berechtigung einräumen, diese Taxen für Bahnstrecken mit mehr als 25 0/0 Steigung „im Verhältniß zur größern Steigung“ zu erhöhen. Rigi- und Brünig-Bahnen haben durchgängig höhere Taxen als die Maxima der Thalbahnen. Der Staatsvertrag über die Gotthardbahn setzt fest: eine Zuschlagstaxe von 50 0/0 für Reisende auf Bahnstrecken mit einer Steigung von 15 0/0 und darüber; eine Zuschlagstaxe für Waaren von 3, resp. 5 Rappen per Tonne und Kilometer auf die nämlichen Steigungen. Daneben darf nicht vergessen werden, daß in der Schweiz normale Bahnen mit Steigungen bis auf 25 0/0 existiren, denen keine Zuschlagstaxe gewährt worden ist. Dies und der letzte Satz von Art. 29 des Gesetzes, der die Statthaftigkeit ausnahmsweiser Bestimmungen für Lokalbahnen und für Bahnen im Hochgebirge ausspricht, hat uns davon abgehalten, derartige Separatverhältnisse in der Normalkonzession zu regeln; sie bleiben wohl viel zweckmäßiger dem einzelnen Falle vorbehalten, wobei allerdings darauf zu sehen ist, daß mit möglichst gleicher Elle gemessen werde.

Art. 19 ist aus der deutschen Reichsverfassung in unsere Normalkonzession rezipirt worden, und zwar wesentlich, weil er in gleichzeitiger und gleichmäßiger Anwendung mit Deutschland, resp. der deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen für die Schweiz von Bedeutung werden könnte. Ein Konzessionsbewerber sprach

sich für Streichung des Paragraphen aus, da er Begehrlichkeiten wecke und fördere, Verwicklungen herbeiführen würde und bei den kurzen Distanzen in der Schweiz von keiner erheblichen praktischen Wichtigkeit sei. Eine andere Bahnverwaltung will den Zusatz am Schlusse angebracht sehen: „welcher jedoch unter keinen Umständen unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohstoffe geltenden Satz herabgehen darf.“ Da indeß die Bahnverwaltungen über die Sätze des Spezialtarifes gehört werden müssen, ehe der Bundesrath sie feststellt, letzterer aber gewiß alle in Betracht zu ziehenden Verhältnisse nach Verdienen würdigen wird, möchten wir die unveränderte Annahme des Artikels belieben.

Aus dem Art. 21 wollte der Vertreter einer Kantonsregierung die den Gesellschaften überbundene Verpflichtung zur Kamionage auf den Hauptstationen gemerkt wissen, weil Gefährde vorhanden sei, daß ein Monopol der Gesellschaften daraus entstehe. Die Bestimmung findet sich schon in den Konzessionen von 1852, ohne daß die Befürchtung irgendwo sich erwahrt hätte, und wir glauben, daß die Eisenbahngesellschaften weit eher mit der Beseitigung dieser Vorschrift einverstanden wären als das Publikum. Bezüglich einer besondern Taxe für das Auf- und Abladen der Waaren enthalten die bisher erteilten Konzessionen widersprechende Bestimmungen; einige gestatten eine Separattaxe, andere schweigen still darüber, und in der Praxis ist es noch verschiedenartiger zugegangen. Nachdem aber die schweizerischen Eisenbahngesellschaften in ihrem Tarif vom 1. Juli vorigen Jahres als Regel ausgesprochen, daß die Güter durch die Bahnverwaltungen auf- und abgeladen werden und die Kosten hierfür in den Frachtsätzen inbegriffen seien, ist kein Grund vorhanden, in der Normalkonzession hinter diesen Satz zurückzugehen. Ausnahmen konzediren wir für gewisse Wagenladungsgüter, für lebende Thiere und für andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist. Der Artikel ist sonach gegenüber dem ursprünglichen Entwurfe etwas verändert worden. Auch hier sind die Spezialverhältnisse der schmalspurigen Bahnen zur Besprechung gelangt. Betreffend unsern diesfälligen Antrag verweisen wir auf unsere Botschaft zur Konzession Muri-Affoltern-Aegeri.

Art. 23, dem wir eine präzisere Redaktion gegeben, fand grundsätzliche Anfechtung, als über das Eisenbahngesetz hinausgehend, welches dem Bundesrathe nur das Recht der Einsicht in die Tarife, nicht aber das Recht der Genehmigung derselben zuspreche. Vor Allem ist zu bemerken, daß es sich hier um die in Folge der Konzessionsvorschriften aufzustellenden Tarife handelt. Der Bundesrath wird also zu untersuchen haben, ob die Ziffern und Bestimmungen derselben der Konzession entsprechen, und hat die Pflicht, wenn sie

verlezt ist, die Anwendung entgegenlaufender Tarife zu untersagen. Dies kommt ohne Zweifel dem Genehmigungsrecht gleich und nicht bloß einer Einsichtnahme. Will man sich als Begründung der Kompetenz zur bloßen Einsicht einige Verbalien von Art. 35 des Gesetzes ausersehen, so zitiren wir dessen Eingang, wonach dem Bunde die Kontrolle über das Tarifwesen zusteht. Darunter ist nach dem einstimmigen Gutachten der ständeräthlichen Eisenbahngesetz-Kommission das „volle Recht genauer Ueberwachung“ verstanden. Eine Reihe von kantonalen Regierungen haben sich in den ältern Konzessionen schon die „Genehmigung der detaillirten Tarife“ besonders vorbehalten, und die Beweisführung wäre wohl eine sehr schwierige, daß die gesetzgebenden Räthe bei Behandlung des Eisenbahngesetzes der Meinung gewesen seien, dieses Recht nur abgeschwächt und geschmalert dem Bunde übertragen zu wollen.

Der zweite Satz vom Art. 24 hat in den Konferenzen Freunde und Gegner gefunden. Er rührt bekanntlich auch aus ältern Konzessionen her, hat indeß wesentliche Modifikationen erhalten. Die Anhänger des Satzes wünschen ihn stehen zu lassen zu Gunsten von Gesellschaften, deren ökonomische Stellung er in kritischen Momenten zu verbessern im Stande wäre; die Gegner verlangen seine Beseitigung, weil einmal nur die Bundesversammlung zu Konzessionsänderungen befugt, eine solche aber vorhanden sei, sobald die Maximaltaxen überschritten werden sollen; weil er ferner dazu dienen könnte, unsolide Unternehmungen ins Leben zu rufen u. s. w. Die Frage der Legalität des Artikels halten wir mit seiner Annahme für gelöst, weil hiedurch das bezügliche Recht der Bundesversammlung dem Bundesrathe delegirt würde. Findet man aber, daß der richtigere Weg zum Ziele derjenige sei, wonach eine der Tarifierhöhung bedürftige Gesellschaft jeweilen mit einem Begehren um daherrige Konzessionsänderung an die Bundesversammlung sich wende, so können wir uns damit auch befreunden und haben deswegen im neuen Entwurf den Satz weggelassen.

Zum Art. 25 wurde folgende Fassung vorgeschlagen: „Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung ihres Gütertarifsystemes, welche zur Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes als geeignet erscheint, vorzunehmen beabsichtigt, ist der Bundesrath berechtigt, ihr zur Erleichterung der Aenderung Abweichungen von den vorstehenden Tarifgrundsätzen zu gestatten.“ Auch Streichung wurde beantragt, eventuell Ersetzung des Bundesrathes durch die Bundesversammlung. Andere Stimmen wollten mit Rücksicht darauf, daß auch in den Personentarifen grundsätzliche Aenderungen vorkommen können, das Wort „Gütertarif“ durch „Tarif“ ersetzen. Der Artikel wurde von uns aufgenommen

wesentlich mit Rücksicht auf die Fortschritte, welche in den deutschen Nachbarstaaten die Propaganda für den s. g. Wagenraumtarif in neuester Zeit gemacht hat. Eine nähere Darstellung der Grundsätze desselben müßte den Rahmen unserer Botschaft überschreiten. Wir führen nur an, daß er unter Beseitigung der bisherigen Waarenklassifikation die möglichste Ausnutzung des Wagenraumes anstrebt dadurch, daß er den Wagenraum als Einheit dem Gütertarife zu Grunde legt. Er kennt außer dem Eilgut nur eine einzige Klasse von Stückgut, eine Wagenladungsklasse für bedekte und eine für offene Wagen. Je nachdem er aber systematisirt wird, kann er auch ernste Schattenseiten für das Publikum zur Folge haben, weßhalb auch bei uns von verschiedenen Seiten noch Bedenken gegen seine Einführung erhoben werden.

Wir würden es daher als zweckmäßig erachten, wenn die Eisenbahngesellschaften nicht erst den schon in alle Details ausgearbeiteten, mit sämtlichen Ausführungsreglementen versehenen Tarif der Bundesbehörde vorlegen, sondern ihr rechtzeitig die Grundsätze mittheilen würden, nach welchen sie die wichtige Umgestaltung einzuführen gedächten. In dieser Weise wäre uns Anlaß geboten, die Wünsche der mit der Eisenbahn verkehrenden Bevölkerung im geeigneten Momente einzuholen und über deren Erfüllung mit den Gesellschaften zu verhandeln. Selbstverständlich ist in diesem Stadium der Angelegenheit viel mehr zu erzielen als einem komplet fertigen Tarifgebäude gegenüber. Wenn man uns einwendet, daß die bereits arbeitenden Gesellschaften die Operation zuerst vornehmen werden und der Artikel auf sie keinen Einfluß habe, so erwidern wir, daß wenn die erwähnten Gesellschaften den Willen der Rätthe bezüglich des Vorgehens in dieser Angelegenheit kennen zu lernen Anlaß haben, sie bereit sein dürften, gleichmäßig zu verfahren. Dann aber ist zu wiederholen, daß die Zeit mit einiger Sicherheit noch nicht bestimmt werden kann, wann diese Umgestaltung vor sich gehen wird, daß ihr eine andere nachfolgen kann und daß demnach in den neuen Konzessionen der wichtige Punkt nicht übergangen werden darf. Ueber die konstitutionelle Frage haben wir uns bei Art. 24 bereits ausgesprochen. Die vorgeschlagene veränderte Fassung des Art. 25 befriedigt uns nicht, da sie im Zusammenhang mit dem übrigen Inhalt der Konzession nur auf Erhöhung der Taxen über die Maximalziffern hinaus tendiren kann. Wir bleiben daher beim Art. 25 des ersten Projektes mit der Ersetzung des Wortes Gütertarife durch Tarife im Allgemeinen.

Mit dem Art. 26 gedachten wir den vielfachen Reklamationen, die jedesmal nach einer Fahrplanänderung sich erheben, theilweise wenigstens vorzubeugen. Allerdings schreibt Art. 33 des Gesetzes

vor, daß die Fahrpläne vierzehn Tage vor ihrer Einführung dem Postdepartement sowohl als den Kantonsregierungen zur Kenntniß zu bringen seien. Man hat aber die Erfahrung gemacht, daß die Regierungen Pläne unbeanstandet passiren ließen, welche den Verkehr einzelner Landestheile oder Ortschaften schmerzlich betrafen; die Regierungen kannten eben die bezüglichen speziellen Verhältnisse nicht. Die Publikation der Fahrplanprojekte dachten wir uns etwa so, daß dieselben an den wichtigeren Stationen angeschlagen würden, sobald sie an die Regierungen abgegangen seien, und daß in den Blättern dem Publikum von dem Affichiren Anzeige gemacht werde.

Auf diese Weise hätten Reklamationen und Wünsche zu einer Zeit angebracht werden können, wo sie leichter und lieber Gehör gefunden haben würden, als nach der definitiven Festsetzung des Planes. Man wendet dagegen ein, daß der Artikel über den Art. 33 des Gesetzes hinausgehe, daß er auf dem Papier stehen bleiben werde, weil es unmöglich sei, die Fahrpläne längere Zeit vor ihrem Inkrafttreten festzustellen. Eine andere Meinung spricht sich dahin aus, daß es in der Pflicht der Kantonsregierungen liege, nachdem die Pläne ihnen zugekommen, denselben die möglichste Verbreitung zu geben und zu deren Studium aufzufordern. Gegen das Gesetz verstößt sich der Paragraph nicht, da der Art. 33 allgemein und ausdrücklich die Publikation vor Inkrafttreten befiehlt; auch dürfte es den Gesellschaften nicht allzu schwer fallen, ihre Projekte etwas früher als es bisher geschah, zu fixiren, wenn auch allerdings kleinere Aenderungen unmittelbar vor Thorschluß nicht immer vermieden werden können. Dem Bundesrath wird es indeß nur angenehm sein, wenn die Kantonsregierungen es übernehmen, die Fahrpläne dem Publikum rechtzeitig zugänglich zu machen, und von diesem Gesichtspunkte aus kann er den Paragraph zurückziehen.

Art. 27 (resp. 26) hat eine die Konzessionsbewerber zufriedenstellende Redaktionsverbesserung erlitten.

Die Bestimmungen über über den Rückkauf (Art. 28 resp. 27) sind ohne Zweifel sehr wichtig, wenn auch von Manchen bezweifelt wird, daß der Rückkauf schweizerischer Eisenbahnen jemals auf dieser Grundlage bewerkstelligt werde. Hier galt es vor Allem wieder, die neuen Gesellschaften den alten ebenbürtig zu erhalten, dann aber auch, die Fristen so einzurichten, daß, wofern ein Rückkauf nach diesen Bestimmungen sich wirklich einmal realisiren sollte, alte und neue Linien miteinander ohne Anstand heimfallen könnten. Es wurde daher der erste Rückkaufstermin für einmal auf

1. Mai 1903 festgestellt, auf welchen Tag auch der zweite Termin der alten Bahnen (fünfundvierzig Jahre nach 1. Mai 1858) angesetzt ist. Es hat dies immerhin die Meinung, daß nach Abfluß einiger Jahre der erste Rückkaufstermin in den dannzumaligen Konzessionen über das Jahr 1903 hinausgeschoben werden könne, so daß jede Gesellschaft im Stande sein würde, auf die Dauer von 25—30 Jahren ihr Unternehmen selbständig und unbehindert von Rückkaufsanträgen zu betreiben. In Uebereinstimmung mit beinahe allen ausländischen Rückkaufsvorschriften soll vom ersten Termin an der Rückkauf jederzeit erfolgen können, und zwar nach einer dreijährigen, statt einer fünfjährigen Voranzeige. Das deutsche Reich und Frankreich begnügen sich mit einer einjährigen Anmeldung. Daß bei mangelhaftem Zustande der Bahn ein Abzug an der Rückkaufsumme erst stattfinden soll, nachdem die zunächst für die Restauration der Bahn sammt Material gestifteten Erneuerungs- und Reservefonds hiefür konsumirt sein werden, wird zugegeben, ebenso daß der Ausdruck „ursprüngliche Anlagekosten“ durch den richtigern „erstmalige Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen“ ersetzt werde. Wenn man von einer Seite die Reservefonds als persönliches Eigenthum der Aktionäre dem Heimfall an den Rückkäufer entziehen will, so bemerken wir dagegen, daß die meisten schweizerischen Bahnen ursprünglich ihre Reservefonds gegründet haben, um außerordentliche Reparaturen oder Verbesserungen der Linien daraus zu bestreiten. Die Normalkonzession nimmt auf den Fortbestand solcher Bestimmungen Bedacht, und wir werden in der That bei jeweiliger Prüfung der Statuten einer Eisenbahngesellschaft Vorsorge treffen, daß die Schaffung derartiger Reservefondationen nicht unterlassen werde.

Gegen die Artikel 29 und 30 (resp. 28 und 29) hat sich Niemand erhoben.

Schließlich ist der Antrag gestellt worden, in die Normalkonzession eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Gesellschaften verpflichtet seien, Privatgeleise industrieller Etablissements den Anschluß an die Schienen der Bahnhöfe zu angemessenen Bedingungen zu gestatten, über deren Zulässigkeit in jedem einzelnen Falle der Bundesrath zu entscheiden habe. Der Vorschlag wurde begründet durch Darstellung der höchst onerosen Verpflichtungen, welche den Besitzern solcher Etablissements von einzelnen Gesellschaften zur Zeit überbunden werden. Der Bundesrath hatte im Entwurfe zum Eisenbahngesetz den Satz aufgestellt, daß es für bloße Geleisanlagen einer staatlichen Konzession nicht bedürfe. Auf Antrag der ständerräthlichen Kommission ist diese Bestimmung gestrichen worden. Damit scheint uns auch die Unzulässigkeit des oben mitgetheilten

Antrages ausgesprochen. Eisenbahnen mit staatlichen Konzessionen genießen die Wohlthat von Art. 30 des Gesetzes, und damit ist für alle diese, wie wir glauben, das Ziel des Antrages erreicht. In einen Privatvertrag eines industriellen Etablissements mit einer Bahngesellschaft über Geleise- und Wagenbenutzung sich einzumischen, dürfte kaum in der Kompetenz irgend einer Behörde liegen, sofern nicht Recht und Gesetz dadurch verletzt werden, was im vorliegenden Falle nicht behauptet worden ist.

Eine Bemerkung dürfen wir endlich anzubringen nicht versäumen.

Wo es sich bei den eingelangten Begehren um Konzessionirung einer Linie handelte, die nicht im geringsten den Charakter einer selbstständigen Unternehmung an sich trug, sondern nur ein Schluß- oder Mittelstück bereits konzedirter Trace bildete, da sahen wir materiell zumeist von der Normalkonzession ab, und bringen Ihnen den Vorschlag, die Konzession zu den nämlichen Bedingungen, soweit ihnen das Gesetz nicht entgegensteht, zu ertheilen wie solche für die übrigen Theilstücke gelten.

Der feststehende Entwurf der Normalkonzession, nach welchem auch die bereits im Drnk erschienenen Konzessionsvorlagen, soweit sie nicht unter die eben behandelte Kategorie gehören, zu modifiziren sein werden, enthält nunmehr folgende Bestimmungen :

Art. 1—6 = Art. 1—6 des oben abgedruckten Entwurfes.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Bauplane Aenderungen des Trace zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8—11 = Art. 8—11 des ersten Entwurfes.

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

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13 und 14 = Art. 13 und 14 des ersten Entwurfes.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge 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 drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

Zehn 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 2 1/2 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusezen, 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 Bundesrathe nach Anhörung der beteiligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rappen;
- Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen;
- Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

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

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo 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 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 durch Personenzüge (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 hesondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe mit 0,8 Rappen per Kilometer und 50 Kilo zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rp. festgesetzt werden.

Art. 19 und 20 = Art. 19 und 20 des ersten Entwurfes.

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 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 unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderem Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22 = Art. 22 des ersten Entwurfes.

Art. 23. Die sämtlichen durch diese Konzession geforderten 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr dahriges Projekt sammt dem neuen Tarife dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26 fällt weg.

Art. 27 wird Art. 26 und lautet:

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 28 wird Art. 27:

Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende 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 Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungsfonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. des Kantons übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bund, resp. dem Kanton 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 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth; wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen 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 Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Frage entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28 und 29 gleich Art. 29 und 30 des ersten Entwurfes.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 10. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.



Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Form und Inhalt der neu zu ertheilenden Eisenbahnkonzessionen. (Vom 10. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.07.1873
Date	
Data	
Seite	1145-1170
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 745

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.