

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aarau nach Schöftland.

(Vom 8. Dezember 1896.)

Tit.

Im April 1896 stellten die Herren Nationalrat J. Lüthy-Lüthy in Schöftland, als Präsident, Max Schmidt, Stadtamman in Aarau, als Vizepräsident, und J. Gall, Großrat in Schöftland, als Sekretär, namens eines von den interessierten Gemeinden gewählten Aktionskomitees das Gesuch um die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen normalspurigen Straßenbahn von Aarau über den Distelberg nach Schöftland.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß die Bevölkerung des Suhrenthals schon vor 24 Jahren Anstrengungen gemacht habe, um eine Bahn zu erhalten. Dieselben seien aber an der ablehnenden Haltung der luzernischen Gemeinden und der Centralbahn gescheitert. Im Jahre 1892 sei das Projekt einer Suhrenthalbahn von neuem aufgetaucht. Allein auch diesmal seien die Hoffnungen auf Verwirklichung trügerisch gewesen, weshalb sich die Bevölkerung veranlaßt gesehen habe, sich einem andern Systeme, das die Gemeinden finanziell weniger in Anspruch nehme, zuzuwenden, nämlich einer normalspurigen elektrischen Straßenbahn von Aarau bis Schöftland. Die schöne 7,3 m. breite Straße, die weitaus geringern Baukosten, der billigere Betrieb und die niedrigeren Fahrtaxen, die größere Anzahl der Züge und der größere Nutzen einer solchen Anlage für die Handwerker, Fabrikarbeiter und Landwirte seien für die Förderung des Projektes von Bedeutung. Eine Versammlung, an welcher von 18 interessierten Gemeinden 14 durch 108 Delegierte vertreten waren, habe am 26. Februar 1896 dem Projekte einhellig zugestimmt und ein neungliederiges Aktionskomitee mit der weitern Behandlung der Angelegenheit betraut.

Die projektierte Linie solle auf dem Rathausplatze, eventuell beim Bahnhof in Aarau beginnen und unter steter Benützung der Landstraße über den Distelberg, Unter- und Oberentfelden, Muhen und Hirschthal in die Mitte des Dorfes Schöffland führen. Die Länge der Bahnlinie betrage circa 10 Kilometer. Es werde ein Verkehr von 10 Zügen in jeder Richtung pro Tag in Aussicht genommen. Der Güterverkehr solle einstweilen auf die Strecke von der Station Entfelden der Centralbahn bis nach Schöffland beschränkt bleiben.

Direkt an der Bahn liegen 6 Gemeinden mit 11,644 Seelen, indirekt weitere 12 Gemeinden mit 9429 Seelen. Der Personenverkehr in Hirschthal betrug nach einer Zählung an 3 Tagen 542 Personen oder 180 pro Tag, und auf dem Distelberg zwischen Unterentfelden und Aarau 800 Personen pro Tag. Es dürfe daher für jeden Zug eine Frequenz von 9 Personen angenommen werden, was einer Tagesfrequenz von 180 Personen und einer Jahresfrequenz von 65,700 Personen entspreche.

Für den Güterverkehr auf der Strecke Schöffland-Entfelden seien pro Tag $1\frac{1}{2}$ komplette Wagenladungen und eine Wagenladung Stückgut vorgesehen, was nicht zu hoch erscheine, wenn man in Betracht ziehe, daß allein die Kunstmühle Schöffland pro Tag eine Wagenladung Weizen erhalte.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die Bahn normalspurig projektiert sei, damit eine direkte Schienenverbindung mit der Station Entfelden der Centralbahn behufs Übergangs von Güterwagen hergestellt werden könne.

Die größte Steigung befinde sich auf dem Distelberg und betrage 34 ‰. Der Betrieb solle mittelst Elektrizität erfolgen, wozu die Kraft aus dem Werke Olten-Aarburg bezogen werde. Es sei die Verwendung von mehrphasigem Wechselstrom beabsichtigt, so daß die Stromzuführung durch zwei Kontaktdrähte geschehe, welche an entsprechenden Masten und Auslegern aufgehängt seien. Die Reduktion der Stromspannung von 5000 Volts auf 500 Volts geschehe in Transformatorenstationen. Das in Aussicht genommene System sei für das vorliegende Projekt ganz besonders geeignet, da es beim Bergabfahren eine sehr große Sicherheit biete.

Die Geschwindigkeit sei im Durchschnitt zu 20 km. pro Stunde angenommen, so daß die ganze Strecke in wenig mehr als 30 Minuten zurückgelegt werden könne. Für 10 tägliche Hin- und Herfahrten genüge somit ein einziger Automobilwagen. Es werden aber deren drei angeschafft, von denen jeder im ganzen 40 Personen fassen soll. Für den Güterverkehr sei eine kleine elektrische Lokomotive vorgesehen, stark genug, um bei reduzierter Fahrgeschwindigkeit

keit (10 km. pro Stunde) einen voll beladenen Normalgüterwagen von 10 Tonnen Tragkraft zu ziehen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Baukostenberechnung:

Bahnanlage (Erdarbeiten, Kunstbauten, Beschotterung, Schwellen, Stahlschienen von 26 kg. per laufenden Meter) Fr.	36,000	per Kilometer	Fr. 360,000
Transformatorstationen	"		20,000
Elektrische Kontaktleitung	"		100,000
Fahrpark	"		70,000
Erwerbungen behufs Anschlusses an die Station Entfelden, Änderung der staatlichen Telephonleitung und Bau eines Güterschuppens in Schöffland . .	"		50,000
		Total	<u>Fr. 600,000</u>

Für die Rentabilitätsrechnung wird eine Taxe von 55 Cts. in 3. und 75 Cts. in 2. Wagenklasse auf der Strecke Rathaus Aarau-Schöffland und je 5 Cts. mehr, wenn die Linie beim Bahnhof Aarau beginnen sollte, zu Grunde gelegt. Es ergeben sich dann:

Einnahmen:

Postenschädigung	Fr. 5,000	
Personenverkehr:		
65,700 Personen à 60 Cts.	"	39,420
Güterverkehr:		
a. komplette Wagenladungen	"	4,380
b. Stückgüter	"	4,380
		<u>Fr. 53,180</u>

Ausgaben:

Instandhaltung des Oberbaues (Fr. 150 per km.)	Fr. 1,500	
Unterhalt der Transformatorstationen, der Kontaktleitung und des Fahrparkes (4 % von Fr. 190,000)	"	7,600
Personal	"	15,500
Kraftmiete (45 HP zu je Fr. 180 per Jahr)	"	8,100
Erneuerungs- und Reservefonds	"	2,000
		<u>" 34,700</u>
	Überschuß	Fr. 18,480

so daß eine Rendite von 3 % des Aktienkapitals von Fr. 600,000 möglich wäre.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau empfahl mit Schreiben vom 6. November abhin, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen, indem er uns gleichzeitig den „Großratsbeschuß betreffend die Bewilligung zur Benutzung der Landstraßen G und J für eine elektrische Straßenbahn Aarau-Schöftland“ vom 27. Oktober abhin übermittelte. Dieser Beschuß stellt eine eigentliche kantonale Konzession dar und enthält unter anderm Bestimmungen, welche über die bisher üblichen Vorbehalte, an welche kantonale Behörden die Bewilligung der Straßenbenützung zu knüpfen pflegten, bedeutend hinausgehen. So kam es denn, daß die konferenziellen Verhandlungen, welche am 20. November stattfanden, nicht zu vollständiger Übereinstimmung führten.

Der nachstehende Beschlußentwurf, den wir Ihnen zur Annahme empfehlen, giebt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

In Art. 12 wird ausnahmsweise zugestanden, den Güterverkehr auf eine Teilstrecke zu beschränken. Es erscheint uns dies gerechtfertigt einmal dadurch, daß einstweilen ein Bedürfnis für Einrichtung des Gütertransportes von Entfelden über den Distelberg nach Aarau nicht vorhanden zu sein scheint, und sodann dadurch, daß die Anlage- und Betriebskosten der Bahn, die ohnehin nur eine geringe Rendite verspricht, unverhältnismäßig erhöht würden, wenn der Güterdienst auf die Strecke über den Distelberg ausgedehnt würde. Immerhin ist für den Fall, daß sich ein Bedürfnis hiernach geltend machen sollte, die Ausdehnung bis Aarau vorbehalten.

Im zweiten Alinea des Art. 14 wurden auf speciellen Wunsch der Regierung von Aargau die Worte „nach Anhörung der kantonalen Regierung und der Bahnverwaltung unter Berücksichtigung der besondern Verhältnisse“ aufgenommen. Damit ist indessen nicht gesagt, daß bei allen übrigen Konzessionen, in welchen dieser Passus fehlt, der Bundesrat ohne Anhörung der kantonalen Regierung etc. das Maximum der Fahrgeschwindigkeit festsetze, vielmehr sieht schon der Bundesratsbeschuß vom 4. Juni 1895 (E. A. S. u. F. XIII, 389 ff.) unter Ziffer III, 4, das von der aargauischen Regierung gewünschte Verfahren ausdrücklich vor, inloedessen der Zusatz in der Konzession im Grunde ganz überflüssig erscheint.

Artikel 15 sieht zunächst nur die Einführung einer Wagenklasse vor, analog den städtischen Straßenbahnen. Sollte sich das Bedürfnis nach einer zweiten Klasse geltend machen, so kann der Bundesrat deren Einführung gestatten. In diesem Falle bestimmt er für die zweite Klasse die zulässigen Taxen (Art. 16).

In Artikel 26 wurde, wie üblich, der Beschuß der kantonalen Behörde, betreffend Bewilligung der Straßenbenützung, vorbehalten, „soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession

und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen⁴. In den konferenziellen Verhandlungen verlangte die Vertretung der aargauischen Regierung die Streichung dieses letzten Satzes, mit der Motivierung, daß die kantonalen Behörden berechtigt seien, die Bewilligung der Straßenbenützung an Bedingungen zu knüpfen ohne Rücksicht auf die Bundesbehörden und deren Erlasse. Unser Eisenbahndepartement hielt aber an der bisher üblichen Klausel fest, von der Ansicht ausgehend, daß Bundesrecht dem kantonalen Rechte vorgehe, und daß den kantonalen Behörden nicht zustehende, in Form von besonderen kantonalen Eisenbahnkonzessionen die schweizerische Eisenbahngesetzgebung und Praxis zu durchbrechen.

Wir schließen uns dieser Ansicht vollständig an und ersuchen Sie, gegenüber dem von der aargauischen Regierung gestellten Begehren die Beibehaltung der Klausel, „soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen⁴“, zu beschließen.

Es bleibt uns noch übrig, einer Eingabe des Suhrenthalbahnkomitees vom 2. Juni 1896 zu erwähnen, worin das Eisenbahndepartement ersucht wurde, die Rechte der Konzessionäre für eine Suhrenthalbahn zu wahren und dafür zu sorgen, daß dieselben nicht durch anderweitige „Konzessionsbegehrliehkeiten“ beeinträchtigt werden.

Über diese Eingabe beantragen wir, zur Tagesordnung zu schreiten, da ja gemäß konstanter Praxis als selbstverständlich gilt, daß bei Konkurrenz verschiedener Konzessionen für dieselbe Strecke diejenige den Vorrang erhält, deren Inhabern zuerst gelingt, den Finanzausweis zu erbringen.

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

Bern, den 8. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aarau nach
Schöftland.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren J. Lüthy-Lüthy, Nationalrat in Schöftland, und Mithafte, handelnd namens eines Aktionskomitees, vom April 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Dezember 1896,

beschließt:

Den Herren J. Lüthy-Lüthy, Nationalrat in Schöftland, Max Schmidt, Stadtmann in Aarau, und J. Gall, Großrat in Schöftland, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aarau über den Distelberg nach Schöftland unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt.

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

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

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern, von letztern zunächst nur auf der Strecke von Schöffland bis zur Station Entfelden. Im Falle des Bedürfnisses entscheidet der Bundesrat über die Ausdehnung des Güterverkehrs auf weitere Strecken. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Ände-

rungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 10 mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate nach Anhörung der kantonalen Regierung und der Bahnverwaltung, unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse, bestimmt

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit einer Klasse aufstellen. Wenn sich das Bedürfnis zeigen sollte, kann der Bundesrat die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen. Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt für diese der Bundesrat die Taxen fest.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf

eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter in Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die Bestimmungen des vom

Großen Rate des Kantons Aargau unterm 27. Oktober 1896 gefaßten Beschlusses betreffend die Bewilligung zur Benutzung der Landstraßen G und J für eine elektrische Straßenbahn Aarau-Schöftland, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der

Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

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

Art. 28. Haben der Kanton Aargau oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

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



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aarau nach Schöftland. (Vom 8. Dezember 1896.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1896
Date	
Data	
Seite	1098-1109
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 675

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.