

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzessionen für eine Zürichsee-Gotthardbahn.

(Vom 20. Mai 1874.)

Tit.!

Ursprünglich als zwei Sektionen einer Linie, gemäß späterer Eingabe als Gegenstand von zwei verschiedenen Konzessionen, begreift das Unternehmen der Zürichsee-Gotthardbahn eine Eisenbahn einerseits von Rapperswyl nach Brunnen, anderseits von Brunnen nach Rothkreuz in sich.

Als östlichste Zufahrtsstraße zur Gotthardbahn nimmt die erste Linie ihren Anfang auf dem Gebiet des Kantons St. Gallen, in der Stadt Rapperswyl, wo sie an die im Betrieb befindliche Linie der Vereinigten Schweizerbahnen (Weesen-Rapperswyl-Wallisellen) und in Zukunft an die rechtsufrige Zürichseebahn und mittelbar an die Töbthalbahn, an die Linie Effretikon-Wetzikon (-Hinweil) und eine allfällige Verlängerung der Toggenburgerbahn anschliessen wird. Den Zürichsee mittelst eines zirka 975 Meter langen Dammes (wahrscheinlich kombinirt mit dem Straßendamm, an welchen Sie unterm 2. August 1873 einen Bundesbeitrag von Fr. 100,000 beschlossen haben) überschreitend, betritt sie bei Hurden den Kanton Schwyz. In Pfäffikon mündet sie in die linksufrige Zürichseebahn (Zürich-Ziegelbrücke) ein, erreicht mit Steigungen von 20—30 ‰,

zwei weitem Schleifen die nöthige Entwicklung suchend, über Allerau und Feusisberg die Station Biberbrücke und damit den Anschluß an die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln. Hinter der Station Biberbrücke legt sich die Bahn auf das Gebiet des Kantons Zug, sich hart an der Grenze und am Biberbache hinziehend. Dann geht sie für eine kurze Strecke, bis über die Station Rothenthurm hinaus, wieder in den Kanton Schwyz ein, durchsezt den Morgartentunnel in einem 1390 Meter langen Tunnel, bei dessen Ausgang sie erstmals, in einer Länge von zirka $1\frac{1}{2}$ Kilometern, in den Kanton Zug führt. Mit einem Gefäll von 30‰ nach Sattel gelangt, wo der Verkehr der allenfalls bis dahin verlängerten Schmalspurbahn Muri-Affoltern-Aegeri aufnimmt, fällt die Bahn weiter, am Abgang des Hakens sich haltend, mit $25\text{--}30\text{‰}$ gegen Schwyz ab und erreicht mit gleichem Gefäll über Ingenbohl die Endstation Brunnen, wo sie sowohl an die Gotthardbahn als an die eigene Brunnen-Rothkreuz anschließt.

Die Linie hat eine Länge von $47,82$ Kilometern. Die Gesammtsumme des Steigens und Fallens beträgt 985 Meter, die mittlere Steigung demnach $20,59\text{‰}$. Der Höhenunterschied zwischen dem Bahnhof Rapperswil und der Station Rothenthurm ist $504,33$ Meter, zwischen letzterer und dem Bahnhof Brunnen $475,20$ Meter. Die Steigungsverhältnisse sind folgende:

$6,30$	Kilometer	liegen	horizontal,	
$6,06$	"	haben	Steigungen	unter 15‰ ,
$4,24$	"	"	"	von 15 bis (excl.) 20‰ ,
$1,27$	"	"	"	" 20 " " 25‰ ,
$16,45$	"	"	"	" 25 " " 30‰ ,
$3,50$	"	"	"	" 30‰ .

Die Kurven, als deren Minimalradius 240 Meter angenommen, machen 41‰ der ganzen Linie aus. Die Baukosten sind auf Fr. 11,985,000 oder per Kilometer auf Fr. 250,915 veranschlagt; darunter erscheinen Fr. 1,000,000 für die Seedammbaute und Fr. 1,529,000 für den Morgartentunnel.

Die Linie Brunnen-Rothkreuz soll eine nordwestliche Zuhilfsstraße, resp. abzweigende Fortsezung der Gotthardbahn bilden.

Vom Bahnhof Brunnen aus folgt sie dem rechten Ufer des Vierwaldstättersees bis nach Küsnacht, fast überall sich hart an denselben anlegend. Zwischenstationen sind vorgesehen in Gersau, Itznau (Anfangspunkt der Rigibahn), Weggis und Greppen. In Küsnacht schließt sie an die Gotthardbahn und in ihrem Endpunkte Rothkreuz, welchen sie über Meyerskappel erreicht, an die Zürich-Luzern- und die aargauische Südbahn an. $33\frac{1}{2}$ Kilometer lang,

berührt sie das Gebiet der Kantone Schwyz, Luzern und Zug. Ihre Steigung beträgt nirgends über 10‰ , die Summe der Kurven (mit 240 Meter Minimalradius) 48‰ der ganzen Linie. Der Kostenvoranschlag zeigt eine Summe von Fr. 7,988,000 oder per Kilometer Fr. 238,806; für 14 kleinere Tunnels sind Fr. 1,360,000 und für einen 830 Meter langen Tunnel unter der „Nase“ hindurch Fr. 830,000 in Rechnung gezogen.

Was die Konzessionsbedingungen anbetrifft, so soll die letztere Linie (Brunnen-Rothkreuz) durchaus normal gehalten werden. Hervorzuheben ist lediglich, daß die Regierung von Luzern eine Abkürzung der von der Gesellschaft beantragten Ausweis- und Baufristen wünscht: 12 Monate für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, 1. Oktober 1875 für den Beginn der Erdarbeiten und 1. März 1878 für die Vollendung der Bahn, gegenüber 18 Monaten, 1. April 1876 und 1. April 1879. Wenn berücksichtigt wird, daß es eine neu sich bildende Gesellschaft ist, welche die Konzession für diese Linie neben derjenigen für die Bahn Rapperswyl-Brunnen verlangt, daß die Bahn von beträchtlicher Ausdehnung ist und ziemlich schwierige Terrainverhältnisse zu überwinden hat, und welche Ungunst gegenwärtig der Geldmarkt den Eisenbahnunternehmungen entgegensetzt, daß ferner die Bahn erst mit Eröffnung der Gotthardbahn ihre eigentliche Bedeutung erhält, und daß endlich die Vorarbeiten schon 1872 begannen, seither aber noch kein Mitbewerber für diese Linie sich gezeigt hat, so scheinen die Anträge der Petenten nicht das billige Maß zu überschreiten. Wenn man auch nicht darauf zurückgehen will, daß die Gotthardbahn auf Luzernergebiet ihre Erdarbeiten nur so frühzeitig beginnen muß, daß die Eröffnung gleichzeitig mit der Eröffnung des Gotthardtunnels stattfinden könne, so darf doch verwiesen werden auf die aargauische Südbahn, welche nach den Konzessionen von Aargau und Schwyz für die Vollendung der Strecke Muri-Sins-Rothkreuz Frist hat bis zum 1. Juni 1878 und für die Strecken Brugg-Wohlen und Immensee-Rothkreuz bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels. Von Ihnen, Tit., wurde der Jura-Gotthardbahn, den Linien Muri-Aegeri und Bière-Allaman gleichfalls eine Frist von 18 Monaten für die Einbringung der technischen und finanziellen Vorlagen und für die Linie Croy-Bière-Crassier eine Frist von 2 Jahren gewährt.

Mit Bezug auf beide Konzessionen werden folgende von den Wünschen der Gründungsgesellschaft abweichende Anträge gestellt:

- 1) von der Regierung von Schwyz: daß Schwyz als Domizil der Gesellschaft bezeichnet werde;
- 2) von der Regierung von Zug: daß ihr eine Vertretung im Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumt werde;

- 3) von den Regierungen von Luzern, Schwyz und Zug: daß die Gesellschaft verpflichtet werde, auch im Winter täglich drei an allen Stationen anhaltende Züge einzurichten, während die Petenten diese Verpflichtung nur für den Sommer eingehen, für den Winter die Zahl der obligatorischen Züge auf zwei beschränkt sehen wollen.

Die beiden ersten Begehren können aus formellen Gründen keine Berücksichtigung finden, weil das Domizil festzusetzen und die Organisation der Verwaltung eine innere Angelegenheit der Eisenbahngesellschaften ist. Mit den Artikeln 7 und 8 des Eisenbahngesetzes sind die Befugnisse der Staatsbehörden zur Einmischung in Angelegenheiten der fraglichen Art abgegrenzt und zugleich die staatlichen Interessen in dieser Hinsicht wohl genügend gewahrt.

In den neuern vom Bunde wie in den von den Kantonen ertheilten Konzessionen sind zwar in der Regel drei tägliche Personenzüge vorgeschrieben, so insbesondere für die aargauische Süd- und Seethalbahn. Vielfach ist aber doch die Verpflichtung auf zwei Züge beschränkt, so z. B. für die Linien Kröschenbrunnen-Luzern, Solothurn-Burgdorf-Langnau, die bernische Jurabahn in den Kantonen Bern, Solothurn und Neuenburg, die Gäubahn, Wädensweil-Einsiedeln. Die von Luzern, Uri und Zug für die Gotthardbahn ertheilten Konzessionen gestatten für den Winterfahrtenplan die Reduktion auf zwei Züge. Die vom Bunde gewährte Konzession für die Brünigbahn erklärt nur zwei Züge und für die Bergbahn (Diechtersmatt-Meiringen) während der Monate November bis und mit April nur einen Zug für obligatorisch. Hält man die Thatsache, daß die Nordost- und die Zentralbahn durch ihre in den fünfziger Jahren ausgewirkten Konzessionen nur zu einer täglich zweimaligen Verbindung verpflichtet sind, mit der Zahl der wirklich ausgeführten Züge zusammen, so drängt sich von selbst der wohl richtige Standpunkt auf, daß das eigene Interesse der Gesellschaft der beste Regulator für die Frage ist, ob über ein gewisses Minimum hinaus noch weitere Züge einzurichten seien.

Namentlich mit Rücksicht auf die angeführte Bestimmung in den Konzessionen für die Gotthardbahn glauben wir, den Antrag der Gesellschaft empfehlen zu sollen.

Bei ihrer Erklärung, im Kanton Zug die von der Regierung dieses Kantons gewünschten Domizile zu verzeigen, sind die Konzessionsbewerber einfach zu behaften, ohne daß diesfalls eine Bestimmung in die Konzession aufzunehmen wäre.

Uebergehend zu den speziell die Linie Rapperswil-Brunnen betreffenden Konzessionsbedingungen, haben wir

- 1) auf das Begehren der Regierung von Zug, daß die Station Sattel an eine andere Stelle verlegt werde, zu bemerken, daß die Prüfung und Entscheidung derartiger Detailfragen wohl besser auf die Zeit verschoben wird, wo die Baupläne eingereicht und den Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitgetheilt sein werden; die dem Konzessionsgesuche beigelegten Pläne präjudiziren solchen Fragen durchaus nicht;
- 2) die Gesellschaft überläßt die Bestimmung der mittleren Geschwindigkeit den technischen Beamten des Bundesrathes.

Der Bericht des technischen Inspektorates lautet im Wesentlichen:

„Die größte Länge der Maximalsteigung von 30‰ ist von der Station Schwyz nach der Station Sattel und beträgt 7300 Meter; der kleinste Kurvenradius, welcher in einem Tunnel von 100 Meter Länge vorkommt, beträgt 240 Meter; die übrigen Kurven auf dieser Steigung von 30‰ sind von 250, 270, 300 und 360 Meter Radius.

„Angesichts dieser schwierigen Steigungs- und Richtungsverhältnisse, sowie der Höhenlage des Kulminationspunktes (Rothen-thurm 915,5^m) wird die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge entsprechend reduziert werden müssen. Von den bestehenden schweizerischen Bahnen ist für das vorliegende Projekt der Betrieb des Jura industriell am meisten maßgebend; die Geschwindigkeit der Bahnzüge ist daselbst folgendermaßen normirt:

Personen- und gemischte Züge	20 Kilometer per Zeitzunde,
Güterzüge	16 „ „ „

„Die Maschinen des Jura industriell sind nach System Engerth, und es haben die Personenzugmaschinen ein Adhäsionsgewicht von 26,000 Kilogramm, die Güterzugmaschinen von 33,000 Kilogramm. Beide Maschinenarten bewältigen bei der oben stipulirten Geschwindigkeit ihr dreifaches Adhäsionsgewicht. Im Vergleiche zum Tracé der Zürichsee-Gotthardbahn ist dagegen Folgendes zu bemerken:

„Die Steigung der Streke Neuchâtel-Chaux-de-Fonds beträgt im Maximum 27‰ , ist aber 22 Kilometer lang und endet oben in den 3259 Meter langen Tunnel des Loges mit 25‰ Steigung. Dem gegenüber wird sich der Betrieb der Zürichsee-Gotthardbahn in der Richtung von Südwest nach Nordost, obgleich die Steigung 3‰ größer ist, eher günstiger gestalten, und wenn dafür verbesserte Tendermaschinen, ohne todtes Gewicht, und von zirka 36,000 Kilogramm Gewicht im ausgerüsteten Zustande, in Aussicht

genommen werden, so kann deren Fahrgeschwindigkeit ohne Belenken auf 20 Kilometer für die Personenzüge und 16 Kilometer für die Güterzüge normirt werden, wobei wenigstens 80, beziehungsweise 100 Tonnen Bruttolast bei jeder Witterung bewältigt werden können.“

Wir nehmen daher 20 Kilometer als mittlere Geschwindigkeit für Personen- und gemischte Züge an.

3) An der Hand der in unserer Botschaft vom 11. September 1873, betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, aufgestellten Berechnungen wünscht die Gründungsgesellschaft Gewährung folgender Taxen:

- 16 Rp. für Personen in erster Klasse,
 11 „ „ „ „ zweiter Klasse,
 8 „ „ „ „ dritter „
 4 „ „ 50 Kilogramm Gepäck,
 1,5 „ im Maximum für 50 Kilogramm Waaren.

Sie gelangt zu diesem Resultat auf Grund folgender Berechnung:

- A. 12,3 Kilometer, mit Steigungen bis auf 10⁰/100.
 Taxe normal.

	Normaltaxe.	Kilom.	Total.
I. Klasse	10 Rp.	$\times 12,3 = 1,230$	Fr.;
II. „	7 „	$\times 12,3 = 0,861$	„
III. „	5 „	$\times 12,3 = 0,615$	„
1 Zentner Gepäck	2,5 „	$\times 12,3 = 0,307$	„
1 „ Güter	1 „	$\times 12,3 = 0,123$	„

- B. 7,7 Kilometer mit Steigungen von 15—25⁰/100.
 Coefficient = 1,62.

	Normaltaxe.	Coeff.	Erhöhte Taxe.	Kilom.	Total.
I. Klasse	10 Rp.	$\times 1,62 = 16,20$	Rp.	$\times 7,7 = 1,2474$	Fr.;
II. „	7 „	$\times 1,62 = 11,34$	„	$\times 7,7 = 0,8732$	„
III. „	5 „	$\times 1,62 = 8,10$	„	$\times 7,7 = 0,6237$	„
1 Zentner Gepäck	2,5 „	$\times 1,62 = 4,05$	„	$\times 7,7 = 0,3185$	„
1 „ Güter	1 „	$\times 1,62 = 1,62$	„	$\times 7,7 = 0,1247$	„

- C. 27,5 Kilometer mit Steigungen von 25—30⁰/100.
 Coefficient = 1,84.

	Normaltaxe.	Coeff.	Erhöhte Taxe.	Kilom.	Total.
I. Klasse	10 Rp.	$\times 1,84 = 18,40$	Rp.	$\times 27,5 = 5,0600$	Fr.;
II. „	7 „	$\times 1,84 = 12,88$	„	$\times 27,5 = 3,5420$	„
III. „	5 „	$\times 1,84 = 9,20$	„	$\times 27,5 = 2,5300$	„
1 Zentner Gepäck	2,5 „	$\times 1,84 = 4,60$	„	$\times 27,5 = 1,2650$	„
1 „ Güter	1 „	$\times 1,84 = 1,84$	„	$\times 27,5 = 0,5060$	„

D. Durchschnittstaxe.

I. Klasse	1,2300	+	1,2474	+	5,0600	=	7,5374	: 47,5	=	0,1586	Fr.;
II. "	0,8610	+	0,8732	+	3,5420	=	5,2762	: 47,5	=	0,1111	"
III. "	0,6150	+	0,6237	+	2,5300	=	3,7687	: 47,5	=	0,0793	"
Gepäk	0,3070	+	0,3185	+	1,2650	=	1,8905	: 47,5	=	0,0398	"
Güter	0,1230	+	0,1247	+	0,5060	=	0,7537	: 47,5	=	0,0158	"

Die Regierung von St. Gallen unterstützt das Begehren der Gesellschaft. Diejenige von Zug verlangt Herabsetzung der Personentaxen auf 15, 10¹/₂ und 7¹/₂ Rp., diejenige von Schwyz Reduktion auf 16, 12 und 6 oder auf 16, 10 und 7 Rp.

Die Petenten könnten sich eventuell zu 16, 11 und 7 Rp. verstehen, erklären aber auf den Fall der Genehmigung ihres Hauptantrages sich bereit, nach Ausführung der Bahn, wenn die Steigungen sich geringer als nach dem jezigen Projekte herausstellen sollten, ihre Taxen nach Maßgabe des wirklichen Coeffizienten herabzusetzen.

Da in mehrfacher Beziehung definitive Festsetzung der Taxen wünschbar ist, dieselbe aber nicht auf den Boden der Willkür gestellt werden darf, so tragen wir kein Bedenken, die unangefochten gebliebenen Grundsätze unserer erwähnten Botschaft vom 11. September 1873 auf den Fall in Anwendung zu bringen.

Bei richtiger Anwendung dieser Grundsätze gestaltet sich das Resultat für die Petenten noch erheblich günstiger als ihre Anträge lauten. Denn für die ganze Länge von 47,52 Kilometern muß eine Steigung von 25—30⁰/₁₀₀ der Berechnung zu Grunde gelegt werden. Die Linie ist so beschaffen, daß auf den Strecken mit geringerer Steigung nicht andere Lokomotiven vorgespannt werden können, noch eine erheblich größere Last anzuhängen ist. Der Kohlenverbrauch und die Reibung wird allerdings auf diesen Strecken etwas geringer sein, aber die wesentlich ins Gewicht fallenden Faktoren, welche die Anlage und den Betrieb kostspieliger machen, bleiben sich auch für die weniger geneigten Bahnstücke gleich.

Eine Steigung von 30⁰/₁₀₀ ergibt nun den Coeffizienten 1,85 und folgende Taxen:

I. Klasse	18,5	Rp.
II. "	12,9	"
III. "	9,2	"
Gepäk	4,6	"
Waaren	1,8 und 0,9	Rp.,

eine Steigung von 25⁰/₀₀ den Coefficienten 1,62 und folgende Taxen:

I. Klasse.	16,2	Rp.
II.	11,3	"
III.	8,1	"
Gepäk	4	"
Waaren	1,6 und 0,8	Rp.

Wenn wir sonach selbst in dem Hauptantrag der Petenten keinen ungehörlichen Anspruch zu erblicken vermöchten, so müssen wir jedenfalls den eventuellen Antrag Ihrer Genehmigung empfehlen. In der Entlastung der dritten Personenklasse (von 7 auf 6 Rp.) noch weiter zu gehen, konnten die Petenten nicht bewogen werden; sie erklären, ein solcher Ausfall in ihren in Aussicht genommenen Einnahmen würde die ganze finanzielle Grundlage des Unternehmens zerstören. Zur Vergleichung mögen noch folgende Angaben Platz finden:

Die Gotthardbahn darf schon bei 15⁰/₀₀ Steigung ihre Taxen um 50⁰/₀ erhöhen (auf 15, 10¹/₂ und 6¹/₂ Rp. stellen), der Jura industriell (Maximalsteigung 27⁰/₀₀) ist 15, 10,8 und 8,4 Rp., die Eisenbahn Pruntrut-Delle 15, 11 und 8, die Brünigbahn, von Brienz bis Stansstad (mit Maximalsteigung von 50⁰/₀₀), 20, 15 und 6 Rp. zu beziehen berechtigt.

Wir beantragen Ihnen Annahme der nachfolgenden Beschlußentwürfe und benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Mai 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Rapperswil nach Brunnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) der Gesuche der Gründungsgesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn; d. d. 10. und 21. März 1874;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 20. Mai 1874,

beschließt:

Der Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rapperswil nach Brunnen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Juli 1874 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 mit einspurigem Unterbau erstellt.

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

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten 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 im Sommer, d. h. so lange der Sommer-Fahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweiz. Eisenbahnen besteht, wenigstens dreimal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winter-Fahrtenplanes, wenigstens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung 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 Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

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

- in der ersten Wagenklasse 16 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 11 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 7 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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 4 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 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 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 Stük und per Kilometer:

Für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 26 Rappen;
 „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 13 Rappen;
 „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 Rappen.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1½ Rappen, die niedrigste nicht über 7/10 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

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

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den

Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm 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 Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungs-

gütern, 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 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. 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 den Kantonen Schwyz,

Zug und St. Gallen 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 1918 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 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. Haben die Kantone Schwyz, Zug und St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt

worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Schwyz, Zug und St. Gallen haben 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.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Brunnen nach Rothkreuz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Gesuche der Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn, d. d. 10. und 21. März 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 20. Mai 1874,

beschließt:

Der Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brunnen nach Rothkreuz unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Juli 1874 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 mit einspurigem Unterbau erstellt.

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

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten 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 im Sommer, d. h. so lange der Sommer-Fahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweiz. Eisenbahnen besteht, wenigstens dreimal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winter-Fahrtenplanes, wenigstens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

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

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung 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 Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

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

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 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.

10 Kilogramm des Reisendengepäks 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 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

rei 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 Personenaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

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 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. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $\frac{3}{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

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

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

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

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarendsendungen bis auf 25 Kilogramm 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 Stükes 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen, hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, e die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe r Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach ander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ; das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der ransporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine erständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht zielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebs- osten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu eken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger arifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundes- ersammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aende- ing der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr da- eriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung ur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundes- athe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen reien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung ines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der etheiligten Kantone, 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 Eintritt des- selben 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 Pen- sions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeit- punkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den Kantonen Luzern, Schwyz und Zug abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhält- nißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letztere bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die den Zeitpunkt, 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 bestehender 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 konzessirte 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 welchen 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. Haben die Kantone Luzern, Schwyz und Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben; und die Kantone Luzern, Schwyz und Zug haben 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 hohe Bundesversammlung, betreffend
den revidirten Auslieferungsvertrag zwischen der
Schweiz und Belgien.

(Vom 20. Mai 1874.)

Tit. I

Als wir mit Botschaft vom 29. November 1869 den am 24. gleichen Monats abgeschlossenen Auslieferungsvertrag mit Belgien der hohen Bundesversammlung zur Ratifikation vorlegten, unterließen wir nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die Gesetzgebung von Belgien der Regierung dieses Staates nicht gestatte, ein eben so einfaches Verfahren anzuerkennen, wie es in den meisten Auslieferungsverträgen der Schweiz festgestellt ist. Die wichtigste Differenz bestand namentlich darin, daß zur Begründung einer Auslieferung zwischen der Schweiz und Belgien ein Verhaftsbefehl, er mochte noch so sorgfältig redigirt sein, nicht genügte, um das Begehren für die Bewilligung der Auslieferung eines Verbrechers zu begründen, wie dieses in allen Staaten, mit Ausnahme von Holland, England und Nordamerika der Fall ist. Ein solcher Verhaftsbefehl hatte in Belgien bloß den Werth, daß darauf gestützt die provisorische Verhaftung eines Verfolgten zum Zwecke der Auslieferung verlangt werden konnte, und daß diese provisorische Verhaftung während zwei Monaten beibehalten werden mußte. Innerhalb dieser

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzessionen für eine Zürichsee-Gotthardbahn. (Vom 20. Mai 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1874
Date	
Data	
Seite	930-953
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 175

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.