

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des Nachtragsvertrages vom 28. Oktober 1904 zum Vertrag zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau vom 25. Januar 1880, sowie die für die genannte Bahnunternehmung aus dem Nachtragsvertrag sich ergebenden Konzessionsänderungen.**

(Vom 4. Dezember 1905.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 14. Juni 1880 (E. A. S. VI, 27) haben Sie dem zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau unterm 28. Januar 1880 abgeschlossenen Verträge, sowie den aus diesem Verträge für die genannte Bahnunternehmung hervorgehenden Änderungen der vom Stande Schwyz am 23. Juni 1870 erteilten Konzession für eine Eisenbahn von der luzernisch-schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Rigi-Kulm und von da auf der Nordseite der Rigi in die Talsohle Arth-Goldau zum Anschlusse an die projektierte Gotthardbahn (E. A. S. a. F., 412) die Genehmigung erteilt.

Die Arth-Rigibahngesellschaft und die Gemeinde Arth haben nun unterm 28. Oktober 1904 einen Nachtragsvertrag

zu dem obenerwähnten Verträge vom 28. Januar 1880 abgeschlossen. Wir legen Ihnen diesen Nachtragsvertrag ebenfalls zur Genehmigung vor. Veranlasst wurde derselbe durch eine zwischen der Gemeinde Arth und der Gotthardbahn unterm 21. Januar 1904 getroffene Vereinbarung, wonach die Gemeinde Arth auf die von ihr verlangte Haltestelle am Sonnenberg verzichtet und die von der Gotthardbahn bezahlte Abfindungssumme von Fr. 70,000 nebst Zinsen ausschliesslich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Arth am See und Arth-Goldau zu verwenden ist.

Gemäss dem Nachtragsvertrag vom 28. Oktober 1904 erhält der Verkehr auf der Bahnstrecke Arth am See—Arth-Goldau den Charakter eines Tramways. Im Minimum haben täglich 16 Fahrten in jeder Richtung stattzufinden, wobei die Anschlüsse der Früh- und Spätzüge in Arth-Goldau herzustellen sind. Der Verkauf von Billetten an den Schaltern der Stationen Arth und Oberarth wird aufgehoben, und es werden nur noch interne Billette durch die Kondukteure in den Wagen verausgabt. Dagegen bleibt der direkte Verkehr von andern Bahnen über die Bahnstrecke Arth am See—Arth-Goldau unverändert bestehen.

In diesem letzten Satze ist, streng genommen, nur vom Transitverkehr die Rede. Es ist darunter aber auch der direkte Verkehr mit der Station der Arth-Rigibahn Arth am See verstanden. Im Genehmigungsbeschlusse haben wir einen bezüglichen Vorbehalt aufgenommen. Auch die direkte Gepäck- und Güterabfertigung bleibt bestehen.

Die in den Artikeln 4 und 5 über die Dienstzeit für die Abgabe und den Empfang der Güter und über den Güterverkehr mit ganzen Wagenladungen enthaltenen Bestimmungen stehen teilweise im Widerspruch mit den einschlägigen Bestimmungen des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894. Diese letztern Bestimmungen sind daher im Genehmigungsbeschlusse ausdrücklich vorzubehalten.

Die Taxen des Güter- und Gepäckverkehrs bleiben unverändert nach dem Verträge vom 28. Januar 1880 bestehen.

Für den Personenverkehr wird zwischen den bestehenden Stationen je eine Haltestelle errichtet, an welchen auf Verlangen angehalten werden muss. Diese Haltestellen befinden sich zwischen Arth und Oberarth am Übergang der Feldstrasse.

zwischen Oberarth und Goldau am Übergang der Steinerbergstrasse und erhalten die Namen „Feld“ und „Bergstrasse“. Auch an den übrigen Strassen und Wegübergängen kann auf Verlangen ein- und ausgestiegen werden. Artikel 8 stellt die Taxen fest. In der Relation Feld-Bergstrasse sind die Taxen für die einfache Fahrt auf 10 Rappen und für die Hin- und Rückfahrt auf 15 Rappen anzusetzen statt der vorgesehenen 15 bzw. 20 Rappen.

Die Gemeinde Arth stellt der Arth-Rigibahn für die Umwandlung des bisherigen Betriebes in Tramwaybetrieb und als Entschädigung für die grössere Anzahl Züge die von der Gotthardbahn erhaltene Summe von Fr. 70,000 samt Zins zur Verfügung. 80 % dieser Summe sind der Arth-Rigibahn sukzessive mit dem Fortschreiten der Arbeiten für die Einführung des Tramwaybetriebes zu begeben.

Gemäss den Artikeln 9 und 11 bildet der Nachtragsvertrag einen integrierenden Bestandteil der vom Stande Schwyz am 23. Juni 1870 erteilten Konzession. Die Gesellschaftsorgane der Arth-Rigibahn, der Gemeinderat Arth und der Regierungsrat des Kantons Schwyz haben dem Nachtragsvertrage die Genehmigung erteilt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Genehmigung des Nachtragsvertrages vom 28. Oktober 1904 zum Vertrag zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau vom 28. Januar 1880, sowie die für die genannte Bahnunternehmung aus dem Nachtragsvertrag sich ergebenden Konzessionsänderungen.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. eines zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth abgeschlossenen Nachtragsvertrages betreffend den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau vom 28. Oktober 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1905,

beschließt:

I. Dem am 28. Oktober 1904 zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth abgeschlossenen Nachtragsvertrage zum Vertrag über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau vom 28. Januar 1880 wird unter den nachstehenden Vorbehalten die Genehmigung erteilt:

1. Dem im Artikel 3 genannten direkten Verkehr von andern Bahnen über die Bahnstrecke Arth am See—Arth-Goldau ist der direkte Verkehr mit der Station der Arth-Rigibahn Arth am See gleichzuhalten.

2. Gegenüber den Vorschriften der Artikel 4 und 5 bleiben die einschlägigen Bestimmungen des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 ausdrücklich vorbehalten.

3. Im Artikel 8 sind die Taxen für die Relation Feld-Bergstraße auf 10 Rappen für die einfache Fahrt und 15 Rappen für die Hin- und Rückfahrt anzusetzen.

II. Dieser Nachtragsvertrag bildet einen integrierenden Bestandteil der vom Stände Schwyz am 23. Juni 1870 erteilten Konzession für eine Eisenbahn von der luzernisch-schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Rigi-Kulm und von da auf der Nordseite der Rigi in die Talsohle Arth-Goldau zum Anschlusse an die projektierte Gotthardbahn (E. A. S. a. F., 412) und es sind diejenigen Bestimmungen dieser Konzession, welche mit den genannten Vertragsbestimmungen im Widerspruch stehen, aufgehoben.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des Nachtragsvertrages vom 28. Oktober 1904 zum Vertrag zwischen der Arth-Rigibahngesellschaft und der Gemeinde Arth über den Betrieb der Bahnstrecke Arth-Goldau vom 25. Januar...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1905
Date	
Data	
Seite	202-206
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 710

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.