

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn vom Bahnhof Zug nach Schönegg und einer Drahtseilbahn von Schönegg auf den Zugerberg.

(Vom 16. Juni 1904.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 30. März 1904 unterbreiteten die Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn vom Bahnhof Zug nach Schönegg und einer Drahtseilbahn von Schönegg auf den Zugerberg zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Der dem Gesuche beigelegte allgemeine Bericht bezeichnet als Zweck des vorliegenden Projektes, den Zugerberg dem Verkehre zu erschließen. Die Bahn schaffe den Bewohnern der Stadt Zug, sowie denjenigen des industriereichen und dichtbevölkerten Zürichseeufers und endlich den Einwohnern von Zürich die Möglichkeit, in kurzer Zeit und mit wenig Geld auf den Zugerberg zu gelangen, der einen weiten Bergpark darstelle. Im Winter biete der Zugerberg einen Sportplatz für Schlitteln und Skilaufen, der erst durch die Bahn dem Publikum eigentlich erschlossen werde. So diene das Projekt nicht einseitig den Interessen des

Fremdenverkehrs, es werde nicht nur der Stadt Zug und den Hotels auf dem Zugerberg vielseitigen Vorteil bringen, sondern es gewähre auch volkshygienisch großen Nutzen. Die Straßenbahn bringe der langgestreckten Stadt Zug die ersehnte Verbindung mit dem Bahnhof und verbinde die vielbesuchten Sommerstationen Guggital und Waldheim mit der Stadt, während die Drahtseilbahn neben ihren gewohnten Vorzügen bezüglich des Betriebes und der Annehmlichkeit der Fahrt noch besonders dem Schlittsport diene, indem sie den Anfangs- und den Endpunkt einer unerreicht schönen Schlittbahn von 5 Kilometer Länge bilde.

Laut dem technischen Berichte nimmt die Straßenbahn ihren Anfang auf dem Bahnhofplatz und führt sodann durch die Alpenstraße, Bundesstraße, Bahnhofstraße zum Postplatz, sodann durch die Neugasse und Grabenstraße bis zur Kantonsschule; hernach wende sie sich hinauf zum Pulverturm und führe durch die Kirchweg- und Geißbodenstraße (Zugerbergstraße), welche sie fast bis zu ihrem Endpunkte oberhalb Schönegg benütze. Die Totallänge betrage 2690 Meter, wobei im ganzen eine Höhendifferenz von 130 Meter zu überwinden sei. Die Spurweite betrage 1 Meter, die maximale Steigung $11,5\%$ auf eine Länge von 90 Metern; die mittlere Steigung sei $4,83\%$. Wo die Geißbodenstraße eine größere Steigung als $9,4\%$ habe, werde sie korrigiert oder die Bahn so verlegt, daß diese Zahl nicht überschritten werde. Der Minimalradius sei 18 Meter.

Für die Strecke Bahnhof Zug-St. Michaelskirche sei als Oberbau eine Phönixschiene von zirka 47 Kilogramm per laufenden Meter Schiene, für die Strecke St. Michaelskirche-Schönegg eine Vignolschiene von zirka 20 Kilogramm per laufenden Meter Schiene mit hölzernen Schwellen vorgesehen. Ausweichstellen seien 5 projektiert, nämlich: Bahnhof Zug, Postplatz, St. Michaelskirche, Guggital und Schönegg. Haltestellen befinden sich an allen größern Straßenkreuzungen oder Plätzen. Der elektrische Strom werde durch eine oberirdische Kontaktleitung vom Wasserwerk Zug an der Lorze bezogen.

Die elektrische Drahtseilbahn beginne am Endpunkte der Straßenbahn bei Schönegg und gehe auf eigenem Tracé in einer geraden Linie bis auf den Zugerberg, wo sie ihren Endpunkt zirka 160 Meter nördlich vom Hotel Schönfels habe. Sie unterfahre bei km. 0,150 die Geißbodenstraße, die Totallänge sei 1340 Meter, wovon 220 Meter Tunnel; das maximale Gefälle sei $31,6\%$, das mittlere Gefälle $29,2\%$. Sie überwinde eine Höhendifferenz von 390 Meter. Die Bahn erhalte ebenfalls eine

Korporation Zug unterm 6. und 16. Mai die erforderlichen Bewilligungen erteilt.

Mittelst Vernehmlassung vom 7. Mai und Eingabe vom 26. Mai abhin empfiehlt der Regierungsrat des Kantons Zug das Konzessionsgesuch zur Berücksichtigung.

Anläßlich der üblichen konferenziellen Verhandlungen, welche am 9. Juni 1904 in Bern stattfanden, erklärte man sich allseitig mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe einverstanden.

Da auch uns das Konzessionsgesuch zu keinen Bemerkungen Anlaß gibt, empfehlen wir Ihnen, durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes, der die üblichen Bestimmungen enthält, die Konzession zu erteilen und benützen diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. Juni 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn vom Bahnhof Zug nach Schönegg und einer Drahtseilbahn von Schönegg auf den Zugerberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, vom 30. März 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1904,

beschließt:

Den Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn vom Bahnhof Zug nach Schönegg und einer Drahtseilbahn von Schönegg auf den Zugerberg 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen zwei 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Sie umfaßt 2 Sektionen, nämlich:

1. vom Bahnhof Zug nach Schönegg (Straßenbahn);
2. von Schönegg auf den Zugerberg (Seilbahn).

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der ersten Sektion gelten die Vorschriften des Beschlusses des Kantonsrates des Kantons Zug vom 26. Mai 1904, sowie die von der Einwohnergemeinde Zug und der Korporation Zug in ihren Schreiben vom 6. und 16. Mai an die Konzessionsbewerber niedergelegten Bestimmungen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 Zug und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt den Transport von Personen und Gepäck bis zu 50 kg. Gewicht. Über die Einführung des Transportes von anderem Gepäck, sowie von Gütern entscheidet der Bundesrat. Zum Transport von Vieh ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden, und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommermonate beschränken. Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, im Falle des Bedürfnisses eine Ausdehnung der Betriebszeit zu verlangen.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

1. auf der Straßenbahn:
10 Rappen pro Kilometer der Bahnlänge;
2. auf der Seilbahn:
für die Bergfahrt 100 Rappen per Person,
für die Talfahrt 70 " " "
für Hin- und Rückfahrt 140 " " "

Für Kinder unter 4 Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, auf der Straßenbahn und auf der Seilbahn nichts, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre auf der Seilbahn die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck werden im Maximum folgende Taxen erhoben:

1. auf der Straßenbahn:
5 Rappen pro 50 Kilogramm und pro Kilometer der Bahnlänge;
2. auf der Seilbahn:
50 Rappen per 50 Kilogramm.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Im Falle der Einführung eines weitem Gepäckverkehrs oder eines Güterverkehrs setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Die Minimaltransporttaxe für eine Gepäcksendung beträgt höchstens 10 Rappen.

Art. 19. Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch fünf teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Geknemmigung vorzulegen.

Art. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äüffnung 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. 24. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres 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 Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte 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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen 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 welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

Art. 25. Hat der Kanton Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 24 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 15. Juli 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn vom Bahnhof Zug nach Schönegg und einer Drahtseilbahn von Schönegg auf den Zugerberg. (Vom 16. Juni 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1904
Date	
Data	
Seite	532-542
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 034

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.