

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagern oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn und Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung der Konzession für die Fortsetzung von Biberbrücke über Sattel nach Goldau.

(Vom 24. Juni 1886.)

Tit.

Mit Eingabe vom 14. April 1886 bewirbt sich ein aus den Herren Regierungsrath und Nationalrath Schwander in Galgenen, Regierungsrath und Ständerath Kümmin in Wollerau, Gemeindepräsident G. Abegg in Steinerberg, Kantonsrath G. Faßbind in Oberarth, Dr. Friedrich Schreiber in Goldau und Ingenieur E. Wendelstein in Arth bestehendes Initiativkomite um die Konzession für Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Goldau zum Anschluß an die Gotthardbahn. Das Konzessionsgesuch ist von einem einläßlichen allgemeinen und technischen Bericht und den übrigen durch Art. 3 und 4 der Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Vorlagen begleitet.

Die Linie, für welche die Konzession nachgesucht wird, besteht aus den zwei getrennten Stücken Pfäffikon-Schindellegi (resp. Samstagern, worüber das Nähere hienach) und Biberbrücke-Goldau, die unter sich durch die schon bestehende und betriebene Strecke Schindellegi (beziehungsweise Samstagern)-Biberbrücke der Wädenswil-Einsiedelnbahn verbunden sind.

Die projektirte Linie ist in erster Linie dazu bestimmt, die einzelnen Theile des Kantons Schwyz in besserer Weise, als es bisher der Fall war, unter sich und mit dem Kantonshauptort in Verbindung zu bringen und den Verkehr nach Einsiedeln zu erleichtern und zu vermehren. Ferner hat die Bahn den Zweck, indem sie den Zürichsee mit dem Vierwaldstättersee, die linksufrige Zürichseebahn mit der Gotthardbahn verbindet, einem größeren Theile der Ostschweiz eine nähere und vortheilhaftere Zufahrt zum Gotthard und darüber hinaus zu verschaffen. Speziell die Verbindung der Nordostbahnstation Pfäffikon mit der Station Schindellegi (beziehungsweise Samstagern) der Wädensweil-Einsiedelnbahn schneidet für den ostschweizerischen Landestheil den Umweg über Wädensweil für die Richtung nach dem Gotthard nicht unwesentlich ab. Der bedeutende Touristenverkehr von Graubünden, vom Arlberg und Bodensee wird dem Gotthard und Italien, dem Rigi und Vierwaldstättersee und weiter dem Berner Oberland und dem Westen überhaupt und umgekehrt durch eine neue bequeme Verbindung zugeleitet.

Für den Güterverkehr erweitert die projektirte Linie die Konkurrenzzone der Gotthardbahn gegenüber der Arlbergrouete.

Bezüglich der wirthschaftlichen Bedeutung des Projekts wird auf den beiliegenden kommerziellen Bericht über die Eisenbahn Biberbrücke-Sattel-Goldau des Herrn Ingenieur G. Koller in Bern vom Juli 1883 verwiesen.

Die Petenten nehmen an, daß die Bahn Pfäffikon-Goldau, welche ein natürliches Verkehrsgebiet habe, ihre Berechtigung und Alimentation behalten werde, auch wenn noch andere Verkürzungslinien vom Norden der Schweiz nach Goldau erstellt werden sollten.

Was die Beschreibung des Tracé, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse, die technischen Grundlagen überhaupt, sowie die Kostenberechnung betrifft, so verweisen wir vor Allem auf den dem Konzessionsgesuch beiliegenden ausführlichen technischen Bericht, sowie die vergleichende Zusammenstellung des gegenwärtigen Projekts mit dem bereits konzessionirten Biberbrücke-Gotthardbahn, wie sie der Bericht des technischen Inspektorats des Eisenbahndepartements enthält. Wir beschränken uns darauf, folgende Punkte hervorzuheben.

Die projektirte Linie führt nach dem ursprünglichen Projekt zunächst von der Nordostbahnstation Pfäffikon in kürzester Linie nach Schindellegi, der Station der Wädensweil-Einsiedelnbahn, deren Gelcise von hier ab bis Biberbrücke benutzt werden sollen. Von letzterer Station zweigt die neue Linie ab, um über Altmatt, Rothenthurm nach

Sattel und von da über Ecce Homo und Steinerberg nach Goldau zu gelangen, wo sie in die Station Arth-Goldau der Gotthardbahn einmündet. Sämmtliche neu zu erstellende Theile der Bahn zwischen Zürichsee und Gotthardbahn ziehen sich in der angegebenen Richtung in der Nähe der bestehenden Kantons- und Poststraße hin. Nach dem ursprünglichen Projekt war in Aussicht genommen, die Straße selbst, soweit sie sich dazu eignet, zur Bahnanlage zu benützen, und es hätte dies auf eine Länge von 11,25 Kilometer stattfinden sollen. Die Petenten bezweckten damit, gegenüber frühern Projekten die Baukosten möglichst zu reduzieren, ließen dann aber das Vorhaben der Anlage auf der Straße, wenigstens einstweilen, fallen, indem sie mit Schreiben vom 10. Juni 1886 das Ansuchen stellten, es möchte bei Ertheilung der Konzession auf die im ursprünglichen Gesuche vorgesehene theilweise Benützung der Kantonsstraße für die Bahnanlage keine Rücksicht genommen werden. Es kann somit im vorliegenden Fall von den Bestimmungen, welche für eine Eisenbahn mit Straßenbenutzung zu treffen wären, Umgang genommen werden und fällt damit auch der von der Schwyzer Regierung in ihrer Vernehmlassung dießfalls gemachte Vorbehalt der Genehmigung durch den dortseitigen Kantonsrath dahin.

Um den Begehren und Interessen einer Landesgegend Rechnung zu tragen, hatte die Schwyzer Regierung den bestimmten Wunsch geäußert, es möchten auch für eine Variante von Pfäffikon über Wollerau (Fürti)-Samstagern, mit Anschluß an die Wädensweil-Einsiedelbahn bei letzterer Station Studien gemacht werden. Diesem Wunsche Rechnung tragend, haben die Petenten unterm 15. Mai vorläufig über zwei Varianten Bericht und Plan eingereicht, und entschieden sich in einer weitem Eingabe vom 4. Juni 1886 eventuell für ein bestimmtes Tracé für diese Variante. Um den Petenten zwischen den beiden Varianten Pfäffikon-Schindellegi direkt und Pfäffikon-Wollerau-Samstagern die Wahl offen zu lassen, schlagen wir Ihnen vor, die Konzession alternativ zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedelbahn in Samstagern oder Schindellegi zu ertheilen. Schon in der Konzession das Tracé definitiv zu bestimmen, erscheint an und für sich und namentlich auch mit Rücksicht darauf, daß sich weder die Regierung von Schwyz noch die Petenten in bestimmter Weise ausgesprochen haben, nicht am Platze.

Auf der projektirten Linie sind Stationen vorgesehen in Pfäffikon, eventuell Wollerau und Samstagern, Schindellegi, Biberbrücke, letztere drei mit Wädensweil-Einsiedelbahn gemeinsam, dann in Altmatt (Haltestelle), Rothenthurm, Sattel, Steinerberg und Goldau. Die Länge des Bahnstückes Pfäffikon-Schindellegi beträgt 7.9 Kilo-

meter, desjenigen Pfäffikon-Samstagnern 7.7 Kilometer, und Biberbrücke-Goldau 20.4 Kilometer.

Die vorgesehene Maximalsteigung beträgt wie bei der Wädensweil-Einsiedelnbahn 50 ‰, und der Minimalradius für Kurven 150 Meter.

Die Kosten (Rollmaterial inbegriffen) werden auf Grund eingehender Studien folgendermaßen veranschlagt:

für Pfäffikon-Schindellegi	Fr. 1,044,300
„ Pfäffikon-Samstagnern	„ 1,096,300
„ Biberbrücke-Goldau	„ 2,814,215

wobei aber zu bemerken ist, daß bei diesem Voranschlage die theilweise Benützung der Straße zu Grunde gelegt ist.

Die Regierung des Kantons Schwyz, auf dessen Gebiet die ganze Linie liegt, hat weder in ihrer Vernehmlassung vom 6. Mai, noch anläßlich der am 17. Mai stattgefundenen konferenziellen Verhandlungen Einwendungen gegen Ertheilung der Konzession erhoben. Ihrem Begehren betreffend Studium einer Variante über Wollerau nach Samstagnern ist von den Petenten entsprochen worden, und ihre Vorbehalte in Betreff der Straßenbenützung sind für einmal gegenstandslos geworden. Ihre besondern Petita bezüglich einzelner Konzessionsbedingungen werden hienach zur Sprache kommen.

Was nun die Ertheilung der Konzession im Allgemeinen betrifft, so stellt sich in den Vordergrund die Frage, welche Bedeutung und welcher Einfluß dem Umstande beizumessen ist, daß schon am 21. Dezember 1881 eine Konzession für eine Eisenbahn von Biberbrücke zum Anschluß an die Gotthardbahn zwischen Schwyz und Brunnen erteilt wurde und zur Stunde von den Inhabern derselben die Bewilligung zum Anschluß auch in Goldau (Variante Sattel-Goldau) angebeht wird. In dieser Beziehung fällt in erster Linie in Betracht, daß jene frühere Konzession nicht unbedingt erteilt wurde, sondern nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, so lange die Inhaber der Konzession die ihnen gemäß Art. 5 obliegenden technischen und finanziellen Vorlagen in genügender Weise nicht gemacht haben, auch vor Ablauf der dafür angesetzten Fristen die Konzession zurückzuziehen und einem andern Bewerber zu übertragen, welcher die Ausführung der Bahn anbietet und die Mittel zum Bau derselben nachweisen würde, sofern die Konzessionsinhaber nicht innert einer daanzumal anzusetzenden Frist die gleichen Garantien bieten könnten. Dieser Vorbehalt ist auch in den spätern Fristverlängerungen vom 13. Juli 1883 (Eisenbahn-Aktensammlung VII, 151) und 7. Juli 1885 (Eisenbahn-Aktensammlung VIII, 180) festgehalten worden.

Da mit dieser Bestimmung der Konzession von vornherein in Aussicht genommen war, die Konzession für Biberbrücke-Gotthardbahn eventuell einem andern Bewerber, der zuerst die nöthigen Garantien bieten würde, zu übertragen, so erblicken wir kein Hinderniß, den gegenwärtigen Petenten die Konzession für Biberbrücke-Goldau unter der Suspensivbedingung zu ertheilen, daß sie einen genügenden Finanzausweis leisten und die Inhaber der bestehenden Konzession nicht innert einer ihnen gegebenen Falls zu setzenden Frist sich ihrerseits über den Besitz der Mittel und die nöthigen Garantien für Ausführung ihres Projektes ausweisen. Wir beantragen Ihnen demgemäß, in ähnlicher Weise, wie wir es bezüglich anderer Konkurrenzprojekte in Vorschlag brachten (s. die Botschaften betreffend Konzession für Maloja-Samaden und Chur-Thusis), den Bundesrath zu ermächtigen und zu beauftragen, nach Eintritt der vorgenannten Bedingung die Konzession für Biberbrücke-Goldau den gegenwärtigen Petenten zu ertheilen, in welchem Falle dann die Konzession vom 21. Dezember 1881 für Biberbrücke-Gotthardbahn dahinfallen würde.

Bei diesem Verfahren wird den Inhabern der bereits bestehenden Konzession die ihnen durch letztere eingeräumte Priorität gewahrt und den neuen Petenten die Bedingungen festgesetzt, unter welchen sie die Konzession definitiv erwerben können. Es versteht sich dabei, daß die Konkurrenz der neuen Bewerber dahin fällt, wenn ihnen die Inhaber der Konzession vom 21. Dezember 1881 mit der Leistung des Finanzausweises zuvorkommen. Für die Strecke Sattel-Goldau wird den letztgenannten Konzessionären die z. Z. nachgesuchte Konzession ebenfalls nur unter der Suspensivbedingung der Leistung eines Finanzausweises zu ertheilen sein, in der Meinung, daß diejenigen Petenten die Konzession definitiv erhalten, welche zuerst einen genügenden Finanzausweis leisten.

Was sodann die Strecke Pfäffikon-Schindellegi bezw. Pfäffikon-Wollerau-Samstagern betrifft, so besteht für dieselbe kein Konkurrenzverhältniß und es kann für dieses Theilstück die Konzession um so eher definitiv ertheilt werden, als demselben selbstständige Existenzberechtigung nicht abgesprochen werden kann.

Mit der Wädenswil-Einsiedelnbahn, deren Geleise für die gemeinsame Strecke Samstagern oder Schindellegi bis Biberbrücke mitbenützt werden sollen, haben sich die Petenten über die dahierigen Bedingungen zu verständigen. Wir schlagen Ihnen vor, in Art. 27 der Konzession eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die ebenfalls zu treffenden Vereinbarungen dem Bundesrathe gleichzeitig mit den Bauplänen zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen sind und der Bundesrath entscheidet, wenn sich Anstände ergeben sollten.

Was im Uebrigen die Konzessionsbedingungen anbelangt, so können wir uns auf wenige Bemerkungen beschränken.

Der nachstehende Entwurf entspricht mit wenigen, durch die besondern Verhältnisse bedingten Abweichungen ganz den für Biberbrücke-Gotthardbahn von Ihnen aufgestellten Bedingungen.

Die Erwägungen, welche zu der Fassung der Einleitung führten, haben wir schon oben mitgetheilt; ebenso, was den Art. 27 betrifft.

Als Beginn der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, ist dem eventuellen Charakter der Konzession gemäß das Datum der definitiven Konzessionsertheilung angenommen. Da es sich indessen für die Strecke Pfaffikon-Schindellegi um eine definitive Konzession handelt, so erscheint es geboten, dem Bundesrath die Festsetzung besonderer Fristen für dieses Stück vorzubehalten, wenn dies nothwendig erscheinen sollte, z. B. bei Hinfall der eventuellen Konzession für die übrige Strecke.

In Art. 13 wird die Gesellschaft in üblicher Weise dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen unterworfen.

Die Personentaxen beantragen wir nach den in der Konzession für Biberbrücke-Gotthardbahn admittirten Ansätzen festzustellen. Die Vertreter der Regierung von Schwyz haben anlässlich der konferenziellen Verhandlungen eine Herabsetzung derselben verlangt und darüber Ihre Entscheidung angerufen. Die Regierungsabgeordneten gingen dabei von der irrthümlichen Ansicht aus, daß die Taxen für Wädensweil-Einsiedeln, welche von der Schwyzer Regierung seiner Zeit auch für die Biberbrücke-Gotthardbahn verlangt worden seien, niedrigere seien, was aber nicht der Fall ist, indem die konzessionsmäßigen Taxen der Wädensweil-Einsiedelbahn seiner Zeit nach Mitgabe der in der Botschaft des Bundesrathes vom 11. September 1873 niedergelegten und seither bei Bahnen mit größern Steigungen regelmäßig zur Anwendung gebrachten Grundsätze einer Revision unterworfen wurden, bei welcher indessen keine niedrigeren Ansätze als die in die Konzession für die Biberbrücke-Gotthardbahn aufgenommenen festgesetzt wurden.

Im Einverständniß der Petenten wurden die Gepäcktaxe um 2 Rp. und ebenso die Viehtransporttaxen um etwas niedriger angesetzt als für die Biberbrücke-Gotthardbahn, während dagegen die Gütertaxen die nämlichen sind.

Die Minimaltaxe für Gepäck- und Gütersendungen wünschten die Petenten anfänglich auf 40 Rp. plus 10 Rp. Einschreibgebühr festgesetzt, hielten aber letztere, welche jetzt allgemein in Wegfall gekommen ist, nicht weiter aufrecht.

In Art. 18, 6. Alinea, schlugen die Regierungsvertreter Streichung der Worte „mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen“ vor, um auch für gewisse Erzeugnisse der Hausindustrie diese Begünstigung zugänglich zu machen. Wir halten aber mit dem Eisenbahndepartement dafür, daß die gewünschte Erweiterung eher auf dem Wege einer spätern Vereinbarung zwischen Regierung und Gesellschaft, wozu sich die Petenten bereit erklärten, als durch Abänderung der in allen Konzessionen gleichlautenden Bestimmung stattfinden sollte.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juni 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagnern oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn und Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung der Konzession für die Fortsetzung von Biberbrücke über Sattel nach Goldau.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Dr. Friedrich Schreiber in Goldau und Ingenieur Wendelstein in Arth, als Vertreter eines Initiativkomites, vom 14. April 1886;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juni 1886,

beschließt:

Den Herren Dr. jur. Friedrich Schreiber in Goldau und Ingenieur Wendelstein in Arth, als Vertreter eines Initiativkomites zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagnern oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn ertheilt.

Gleichzeitig wird der Bundesrath ermächtigt und beauftragt, die Konzession für Bau und Betrieb der Fortsetzung genannter Eisenbahn von Biberbrücke über Sattel nach Goldau den vor genannten Petenten zu ertheilen, wenn dieselben einen hinreichenden Finanzausweis und Sicherheit für die wirkliche Ausführung ihres Projektes binnen der anberaumten Fristen leisten, und die Inhaber der unterm 23. Dezember 1881 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn

ertheilten und durch Bundesbeschluß vom —. Juni 1886 erweiterten Konzession nicht binnen einer dannzumal vom Bundesrathe festzusetzenden Frist über gleiche Garantien sich ausweisen.

Für die beiden vorgenannten Konzessionen gelten folgende Bedingungen:

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 bis zum 1. Januar 1969 ertheilt.

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

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 der definitiven Konzessionsertheilung an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen weitem zwei Jahren ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die Strecke Pfäffikon-Samstagern oder Schindellegi wird der Bundesrath besondere Fristen festsetzen, wenn er es für nothwendig erachtet.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit normalspurigem Unterbau 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 Eigenthum des Kantons Schwyz 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 mindestens drei Mal täglich während des Sommer-, zwei Mal täglich während des Winterfahrplans, nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern, und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Dem Bundesrathe bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit mindestens zwei Klassen (II. und III.) aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

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.

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

- in der ersten Wagenklasse, falls eine solche eingeführt wird,  
20 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer der Bahn-  
länge.

Für Kinder unter 3 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 Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden. Die Minimaltaxe beträgt 40 Rappen.

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 drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren 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. Der Bundesrath 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 Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 32 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 16 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 6 Rp.

Die Minimaltaxe für einzelne Sendungen beträgt 40 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 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 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 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 Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 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, 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 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 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 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 Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzu-

holen. 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, 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 26. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal einrichten. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften sind dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Ueber die gemeinschaftliche Benutzung der Bahnstrecke Samstagen oder Schindellegi bis Biberbrücke haben sich die Eingangs genannten Petenten mit der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln zu verständigen. Die daherigen Vereinbarungen sind dem Bundesrathe gleichzeitig mit den Bauplänen zur

Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Ueber allfällige Anstände entscheidet der Bundesrath.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schwyz 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 Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehör. 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 dem Kanton Schwyz, 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzteres bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth der 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. 29. Hat der Kanton Schwyz den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 28 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Schwyz hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagen oder Schindellegi zum Anschluß an die Wädensweil-Einsiedeln-Bahn und Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung de...**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1886             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 27               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 26.06.1886       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 885-899          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 013 173       |

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.