

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn Muri-  
Affoltern-Aegeri.

(Vom 14. Juli 1873.)

---

Tit.!

Die Direktion der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen, unterstützt von den Eisenbahnkomites des Bezirkes Affoltern und der 4. Berggemeinden des Kantons Zug (Ober- und Unter-Aegeri, Menzingen und Neuheim) stellt das Gesuch um die Konzession für eine Eisenbahn, welche von der (künftigen) Südbahnstation Muri ausgeht, über Merenschwand sich an die Reuß hinabsenkt, Ottenbach berührt, von hier sich nach Obfelden wendet und über Dachelsen, die Schienen der Nordostbahn überschreitend, nach Affoltern, dem Hauptorte des zürcherischen Bezirkes gleichen Namens, führt. Von da steigt sie nach Wengi, Rifferswyl und Hausen, sucht über Kappel einen Anschluß an die projektirte Linie Thalweil-Zug bei Sihlbrugg und erreicht an Neuheim und Schönbrunn vorbei Unter- und Ober-Aegeri, ihren Endpunkt. An allen genannten Orten Stationen. Die Bahn soll die berührten Gemeinden unter sich und mit dem Reußthal und dem Zürichsee in bessere Verbindung bringen, insbesondere auch die reiche Industrie und guten Steinbrüche von Aegeri bedienen, in Zukunft vielleicht in Sattel

einen Anschluß an die Zürichsee-Gotthardbahn (Rapperswil-Brunnen) bewerkstelligen. Die Linie ist 43 Kilometer lang. Auf der, 13 Kilometer langen Strecke Sihlbrugg-Aegeri zeigt sie eine Maximalsteigung von 30, eine mittlere von 29,9, auf der übrigen Ausdehnung nur eine solche von 20 resp. 11<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. 34<sup>0</sup>/<sub>100</sub> liegen in Curven, als deren geringster Radius 100 Meter angenommen sind. Die Kosten sind auf durchschnittlich 116,000 Franken per Kilometer veranschlagt.

Mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse der schmalspurigen Bahnen wünscht die sich um die Konzession bewerbende Gesellschaft verschiedene Abweichungen von der Normalkonzession:

1) Daß die Fahrgeschwindigkeit von 24 auf 15 oder 16 Kilometer per Zeitstunde reduziert oder die Zeit des Anhaltens auf den Stationen bei Berechnung der Fahrzeit nicht mitgerechnet werde. Diese Modifikation soll namentlich ermöglichen, die Stationen sehr zahlreich anzulegen.

2) Daß ihr die Anwendung eines andern als des amerikanischen Wagensystems gestattet werde, weil letzteres längere Wagen und mehr leeren Raum (für Gänge etc.) bedinge als das Coupé-System.

3) Daß ihr freigestellt sei, eine erste Wagenklasse einzuführen oder sich auf die 2. und 3. Klasse zu beschränken.

4) Normirung einer Minimaltaxe auch für Personentransport (25, eventuell 20 Rp. pro Kilometer) wegen der kurzen Distanzen zwischen den Stationen.

5) Verminderung des für Viehtransporte in ganzen Wagenladungen vorgeschriebenen Rabattes, — weil schon 4 Stücke Großvieh einen Waggon füllen.

6) Erhöhung der Tarifsätze um 50<sup>0</sup>/<sub>100</sub> auf Strecken mit einer Steigung über 25<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

7) Gewährung einer Umladegebühr im Verkehr mit normalspurigen Eisenbahnen (1 Rp. für 50 Kilo).

Da durch den letzten Absatz von Art. 29 des Eisenbahngesetzes die etwa aufgeworfene Frage, ob schmalspurige Eisenbahnen überhaupt zu gestatten seien, in bejahendem Sinne bereits entschieden ist, so erübrigt nur, obige Begehren einer Prüfung zu unterwerfen.

Ad 1) Die Ausscheidung der Anhaltezeit aus der Fahrzeit würde die Kontrolle über die Einhaltung der Fahrordnung (Art. 34 des Gesetzes) allzusehr erschweren.

Dagegen kann von den Lokalbahnen aus verschiedenen Gründen, namentlich wegen der verhältnißmäßig größern Zahl der Stationen und der bedeutenden Steigungen, nur eine beträchtlich geringere

Fahrgeschwindigkeit verlangt werden; wir halten die Reduktion auf  $\frac{2}{3}$  der für die normalspurigen Bahnen vorgeschriebenen Geschwindigkeit für angemessen. Die Konkurrenzverhältnisse und die Forderungen des Publikums werden regulierend eingreifen, wo eine größere Schnelligkeit der Bedienung wünschbar und möglich ist.

Ad 2) Diesem Begehren muß entsprochen werden. Die engen Curven gestatten keine langen, die schmale Spurweite keine breiten Waggons.

Ad 3) Vom Standpunkt des Bundes aus ist hiegegen nichts einzuwenden.

Ad 4) In der allgemeinen Botschaft begründen wir die Ansicht, daß die Gewährung einer Minimaltaxe für den Personentransport nicht als Regel anzunehmen sei, daß aber Ausnahmen billig sein können. Eine solche scheint uns zulässig zu sein gegenüber Lokalbahnen, welche mit ungünstigen Steigungsverhältnissen zu kämpfen, wenig oder keinen Transitverkehr und viele nahe bei einander gelegene Stationen zu bedienen haben. Die Regierungen der beteiligten Kantone und die Lokalkomites erheben gegen diese Minimaltaxe keinen Widerspruch. Immerhin ist dafür zu sorgen, daß dieselbe der Retourtaxe nicht zu Grunde gelegt werden kann.

Ad 5) Nachdem der in der Normalkonzession auf 40% bestimmte Rabatt für ganze Wagenladungen Vieh um die Hälfte reduziert worden ist, so dürften auch die Lokalbahnen ihre Vorstellungen gehörig berücksichtigt finden.

Ad 6) Eine Erhöhung entspricht der Billigkeit; die beteiligten Kantone und Gegenden wenden denn auch nichts dagegen ein. Ein plötzlicher Sprung jedoch auf eine um die Hälfte vermehrte Taxe scheint uns wenig rationell und zu groß zu sein, und wir ziehen die von der zürcherischen Regierung vorgeschlagene und in zwei zürcherischen Konzessionen in Anwendung gebrachte Formulierung „im Verhältniß zur größern Steigung“ vor. Die Berechnung macht sich sehr einfach, nach dem Beispiel folgender Proportion:  $25^{\circ}/_{00} : 30^{\circ}/_{00} = 80 \text{ Rp.} : x \text{ Rp.}$  Nach dieser Fassung tritt die von der Konzessionsbewerberin gewünschte Erhöhung um 50% erst bei einer Steigung von  $37\frac{1}{2}^{\circ}/_{00}$  bei einer solchen von  $30^{\circ}/_{00}$  aber nur eine Taxerhöhung von 20% ein; die Gesellschaft ist indeß durch unsern Antrag wohl genügend berücksichtigt.

Ad 7) Für Gestattung einer Umladegebühr kann angeführt werden, daß die Steigungen, welche die Technik den schmal-spurigen Bahnen erlaubt, die Linien abkürzen, die Taxen daher gegenüber denjenigen der normalspurigen (da die Taxen nach der Bahnlänge bemessen werden) reduzieren, daher zur Ausgleichung ein Zuschlag angezeigt sei.

Ueberwiegende Gründe sprechen indessen gegen die Umladegebühr. Nach der eigenen Angabe der Konzessionsbewerberin sind die Bau- wie die Betriebskosten der schmalspurigen Bahnen bedeutend geringer als diejenigen der normalspurigen. Nichtsdestoweniger gewährt die Konzession jenen die nämlichen Taxen wie diesen, woraus für die ersteren ein größerer Gewinn resultirt. Dieser Thatsache gegenüber und weil auch auf den normalspurigen Bahnen Umladungen häufig (bei manchen Zweigbahnen fast die Regel) sind, ist kein zureichender Grund vorhanden, den Lokalbahnen ein Privilegium einzuräumen.

Was speziell die gewünschte Umladegebühr von 1 Rp. pro 50 Kilo betrifft, so geht aus einer von der Konzessionsbewerberin selbst herausgegebenen Broschüre hervor, daß 1 Rp. per 50 Kilo oder 20 Rp. per Tonne das Maximum der Selbstkosten ist, daß diese aber je nach der Art der zu verladenden Güter und nach der zur Umladung getroffenen Einrichtung sich auf 8, ja 4 Rp. per Tonne reduzieren.

Nun läßt sich nicht einsehen, warum die Lokalbahnen gerade aus dem Umstande, welcher ihre größte Schattenseite ausmacht, aus der Nothwendigkeit der Umladung, einen positiven Nutzen ziehen sollen. Die Verweigerung der Gebühr wird die Lokalbahnen auch erfunderischer machen in Einrichtungen, welche dem Publikum zugleich Zeitersparnisse bieten.

Was das vom Kanton Zürich bei Ertheilung der Konzession für die Bahn Zürich-Luzern der Nordostbahn eingeräumte Prioritätsrecht betrifft (Eisenbahnaktensammlung IV. 345), so hat nach einer im Konzessionsgesuch enthaltenen Angabe die Nordostbahn-Gesellschaft darauf verzichtet, könnte dasselbe übrigens aus den in den Botschaften betreffend die Bahn Bülach-Schaffhausen und Stäfa-Wezikon angeführten Gründen vom Bunde nicht anerkannt werden.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlüßentwurfs zu beantragen, und benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Ceresole.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

---

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn Muri-Affoltern-Aegeri.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht:

1. eines gemeinschaftlichen Gesuches der Eisenbahnkomites des Bezirkes Affoltern und der vier Berggemeinden des Kantons Zug (Oberägeri, Unterägeri, Menzingen und Neuheim) und der Direktion der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen, datirt den 14/21 und 30. Mai 1873,

2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 14. Juli 1873,

beschließt:

Der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Muri über Affoltern nach Aegeri unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die 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 neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel. Für diese Unternehmung verzeigt sie Domizile in Affoltern, Muri und Aegeri.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. bezüglich der durch diese Konzession betroffenen Unternehmung der Kantone Zürich, Aargau und Zug.

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 in Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. Dezember 1876 ist die Linie Ottenbach-Affoltern-Hausen und bis zum 1. Juli 1877 die ganze übrige konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Tracé zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Geleiseweite, zwischen den innern Kanten der Schienen gemessen, soll 1 Meter betragen. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgeleise anzubringen.

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 worden sind, 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, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 16 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit

darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath 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 zwei Wagenklassen aufstellen, welche der 2. und 3. Klasse der bestehenden Bahnen entsprechen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Der Gesellschaft bleibt freigestellt, auch eine erste Wagenklasse einzuführen.

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.

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 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 2 $\frac{1}{2}$  Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 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. Das Minimum der Taxe darf auf 20 Rp. festgesetzt, diese Ausnahms- taxe aber der Berechnung des Preises der Retour- und Abonnements- Billets nicht zu Grunde gelegt werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personen- taxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe nach Anhörung der beteiligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detail- bestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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 Rp., Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp., Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

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

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo 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 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 durch Personenzüge (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 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe von 0,8 Rp. per Kilometer und 50 Kilo zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarendsendungen bis auf 25 Kilo 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr volle 500 Fr.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

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 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 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 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 durch diese Konzession geforderten 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr dahieriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte 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) Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich der Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützung-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. der Kantone Zürich, Aargau und Zug übergehe. Zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. den Kantonen Zürich, Aargau 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundsanzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird,

unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fachen Werth, — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth, — wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszeige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d) Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

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

Art. 28. Haben die Kantone Zürich, Aargau und Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben und die Kantone Zürich, Aargau 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 der schweiz.  
Eidgenossenschaft, betreffend Konzession einer schmal-  
spurigen Eisenbahn von Stäfa nach Wezikon.

(Vom 14. Juli 1873.)

Tit. I

Von der schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen und einem Eisenbahnkomite aus der interessirten Gegend wird für die erstere behufs Verbindung des Zürichsees mit dem Glatththal die Konzession nachgesucht für eine schmalspurige Bahn, deren Trace und Charakter folgendermaßen beschrieben wird. Der Ausgangspunkt ist die Dampfschiff- resp. künftige Eisenbahnstation Stäfa. Von da steigt sie zuerst schwächer, dann stärker bis über Hombrechtikon, fällt alsdann gegen Grüningen, ihren Mittelpunkt, etwas ab, um neuerdings den Höhenzug zwischen Gossau und Wezikon zu ersteigen und schließlich in der Station der Vereinigten Schweizerbahnen, Unterwezikon, ihr Ende zu erreichen. Die Linie hat eine Länge von 19,8 Kilometern, und es sind acht Stationen projektirt. Es ist nicht die kürzeste Verbindung der Endpunkte, sondern gemäß dem Charakter einer Lokalbahn die Bedienung möglichst vieler dazwischen liegenden Ortschaften angestrebt, immerhin ohne Annahme ungünstigerer Steigungsverhältnisse und mit möglichster Vermeidung von Erdarbeiten und Kunstbauten. Zur Erreichung der Höhe von

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn Muri-Affoltern-Aegeri. (Vom 14. Juli 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	164-175
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 770

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.