# Botschaft

des

## Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke nach Zug.

(Vom 10. Dezember 1889.)

---

Tit.

**I.** Nachdem die Bewerber um die Konzession für eine Eisenbahn von Zürich (Wiedikon-Außersihl oder Enge) durch das Sihlthal nach Zug, nämlich die Herren Robert Strehler, Spinnerei Wollishofen, Alfred Schwarzenbach, Seidenstoffweberei Adliswyl, und Aug. Henggeler, Spinnerei a. d. Lorze in Baar, ihr ursprüngliches Konzessionsgesuch vom 28. Februar 1887 zunächst auf das Theilstück Wiedikon-Außersihl bezw. Enge-Forsthaus Sihlwald beschränkt und dafür durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1888 die Konzession erlangt hatten, nahmen sie, in der Voraussicht, daß gestützt auf die Beschlüsse der Bundesversammlung in der Moratoriumsangelegenheit der Nordostbahn entweder von Seite der letztern oder des sogenannten Thalweil-Zuger-Komites ein Konzessionsgesuch für die Strecke Sihlbrücke-Zug werde eingereicht werden, ihrerseits die Konzessionsbewerbung auch für die II. Sektion der Sihlthalbahn Forsthaus Sihlwald-Zug wieder auf und stellten mit Eingabe vom 29. Juni 1888 ein förmliches dahinzielendes Gesuch, indem sie sich auf die der erstmaligen Konzessionseingabe, vom 28. Februar 1887, beigelegten Akten beriefen.

Diesen Ausweisen haben die Petenten, wie sie erklären, abänderungsweise nur das beizufügen, daß sie geneigt seien, für die

Strecke Sihlbrücke-Zug ein Tracé mit nur 18—20 ‰ Gefäll nach Zug zu wählen, und sich vorbehalten, hiefür bezügliche Tracépläne einzureichen.

Ferner sprachen die Bewerber ihre Geneigtheit aus, für den Fall eines von dritter Seite allfällig eingehenden Konzessionsbegehrens für eine Linie Pfäffikon-Samstagern-Sihlbrücke-Zug in nähere Vereinbarungen für gemeinschaftlichen Bau und Betrieb der Strecke Sihlbrücke-Zug einzutreten.

Gegenüber den Bestrebungen des sogenannten Thalweil-Zuger-Komites glauben Petenten sich trotz der erfolgten Einsprachen die Berechtigung zu Erlangung der Konzession für die II. Abtheilung der Sihlthalbahn zuerkennen zu dürfen, indem sie nicht daran zweifeln, daß einzig und allein die finanziellen Verhältnisse maßgebend sein werden und die Konzessionsertheilung zu Gunsten desjenigen Bewerbers erfolgen werde, welcher zuerst im Fall sein werde, sich über den Besitz der zum Bau erforderlichen Mittel auszuweisen.

Ueber die Veranlassung und wirthschaftliche Begründung des Projektes sind in dem dem Gesuche beigegebenen „allgemeinen Bericht" nähere Angaben enthalten, von deren detaillirter Wiedergabe wir aber hier absehen, indem wir auf den erwähnten Bericht selbst verweisen.

Die Regierung von Zürich, welche früher gegen die Konzessionirung der II. Sektion der Sihlthalbahn mit Rücksicht auf den damals bevorstehenden Entscheid über die Moratoriumsangelegenheit Einsprache erhoben hatte, sprach sich in ihrer Vernehmlassung über das neue Konzessionsgesuch dahin aus, daß die veränderte Sachlage und speziell die Thatsache, daß nunmehr zwei Konzessionsgesuche für die gleiche Linie vorliegen (s. weiter unten), zu einem materiellen Entscheide drängen. Das Gutachten der Regierung ging dahin, daß einerseits der Moratoriumslinie Thalweil-Zug, zu deren Erstellung die Nordostbahn vertraglich verpflichtet sei, an und für sich die Priorität gebührte, daß es aber anderseits unbillig wäre, dem neuen Sihlthalbahnkomite, sofern es sich über den Besitz der finanziellen Mittel zur Fortsetzung der Bahn von Sihlwald bis Zug auszuweisen im Stande sein sollte, diese Fortsetzung unmöglich zu machen, während nach den Bestimmungen des Bauvertrages mit der Nordostbahn die Moratoriumslinie Thalweil-Zug vielleicht frühestens in 10 Jahren werde gebaut werden. Da nun aber die Ertheilung zweier neben einander bestehender Konzessionen für die gleiche Bahnlinie als ausgeschlossen erscheine, so erachtete die Regierung die Ertheilung einer Alternativkonzession ähnlich wie für Biberbrücke-Sattel-Brunnen und Biberbrücke-Sattel-Goldau

(s. EAS. IX, 42 ff. und 50) in dem Sinne für angezeigt, daß der Bundesrath ermächtigt und beauftragt würde, demjenigen der konkurrirenden Bewerber die Konzession definitiv zu ertheilen, welcher zuerst einen hinreichenden Finanzausweis und die nöthigen Garantien für wirkliche Ausführung des Baues leiste. Ferner wäre dann noch die bestimmte Bedingung aufzunehmen, daß für den Fall, als die Sihlthalbahn zuerst fortgesetzt würde, das Tracé so projektirt werde, daß eine Einmündung für das Verbindungsstück Thalweil-Sihlbrücke an geeigneter Stelle leicht möglich werde, und umgekehrt, daß das Trace Thalweil-Zug in einer Weise vorgeschrieben würde, welche den Anschluß der Sihlthalbahn, I. Sektion, gestatten würde.

Die Regierung von Zug sodann, deren Vernehmlassung nach gesetzlicher Vorschrift ebenfalls einzuholen war, hielt an ihrem schon im Vorjahr gegenüber dem Projekt der Sihlthalbahn als Ganzes eingenommenen Standpunkte fest, daß die Priorität der Linie Thalweil-Zug gehöre (§ 4 der zugerischen Konzession vom 9. Januar 1862), und beantragte demgemäß, auf das vorliegende Konzessionsgesuch nicht einzutreten, oder wenigstens abzuwarten, bis der Entscheid der Bundesversammlung betreffend Thalweil-Zug und die Frage der Erstellung der Linie Zug-Walchwyl-Goldau besser abgeklärt sein werde. Die Regierung erklärte sich daneben bereit, zu einer anderweitigen Erledigung durch Verständigung der neuen Konzessionsbewerber mit dem Komite Thalweil-Zug-Goldau Hand zu bieten, auf welchem Wege sie sich allein eine glückliche Lösung der scheinbar widersprechenden Interessen für möglich hielt.

**II.** Neben diesem einen Konzessionsgesuche für die Fortsetzung der Sihlthalbahn bis Zug, reichte unterm 12. Juli 1888 „das Initiativkomite Thalweil-Zug-Goldau Namens der betheiligten Landesgegenden, für sich und zu Handen der Nordostbahn", ein Konzessionsgesuch ein für eine Normalbahn von der zürcherischen Kantonsgrenze bei der Sihlbrücke bis in die Stadt Zug als Theil, bezw. Fortsetzung einer bereits konzedirten Abzweigung der linksufrigen Zürichseebahn. Das Gesuch war von den gesetzlich vorgeschriebenen Beilagen begleitet, auf welche wir bezüglich der Einzelheiten dieses Projekts zu verweisen uns erlauben.

In ihrer Vernehmlassung sah sich die Regierung von Zug, abgesehen von einer verlangten Tracé-Aenderung, zu keinen grundsätzlichen Einwendungen gegen das vorliegende Gesuch veranlaßt, welches den langjährigen Eisenbahnbestrebungen Zugs und den bezüglichen Beschlüssen und Maßnahmen seiner Behörden entspreche.

Für den Fall, daß wider Erwarten eine andere Gesellschaft sich finden sollte, welche vor Inangriffnahme der Linie Sihlbrücke-Zug von Seiten der Nordostbahn den nöthigen Finanzausweis und die hinreichende Garantie für wirkliche Ausführung des Baues der Linie und der Fortführung bis an den Zürichsee leisten würde, so wäre nach der Meinung der Zuger Regierung die Inhaberin der Konzession zu verpflichten, der bauenden Gesellschaft die Konzession abzutreten, wenn sie nicht erkläre, binnen bestimmter Frist die gleiche Verpflichtung zu erfüllen und den Nachweis der erforderlichen Mittel zu leisten.

**III.** In dritter Linie hat auch die Nordostbahn selbst für die mehrgenannte Eisenbahnstrecke zürcherisch-zugerische Kantonsgrenze bei Sihlbrücke bis Bahnhof Zug unterm 27. November 1888 ein von den vorgeschriebenen Ausweisen begleitetes Konzessionsgesuch eingereicht.

Dasselbe bezweckt, wie die Nordostbahn ausführt, die Ergänzung einer unterm 4. Juli 1871 vom Zürcher Kantonsrath ertheilten, am 20. Juli 1871 von der Bundesversammlung genehmigten und durch Kantonsrathsbeschluß vom 21. November 1872 und Bundesrathsbeschluß vom 13. Januar 1873 auf die Nordostbahn übertragenen Konzession einer Abzweigung von der linksufrigen Seebahn in der Richtung nach Sihlbrücke zum Zwecke der Verbindung der Seelinie mit der Gotthardbahn.

Aus diesem Uebertragungsbeschluß wird die Bestimmung speziell hervorgehoben, wonach die Linie Thalweil-Zug spätestens ein Jahr nach Vollendung der Gotthardbahn dem Betrieb übergeben und die Erdarbeiten an derselben frühzeitig genug für Einhaltung des Endtermins begonnen werden sollten. Ferner weist die Eingabe auf den Vertrag der Nordostbahn mit dem damaligen Centralkomite für die linksufrige Zürichseebahn, vom 4. Juli 1872, hin, auf welchen sich die bestehende Konzession gründe, und welcher die Richtung der Bahn bereits folgendermaßen näher bezeichne: „eine Eisenbahn von Thalweil über die Sihlbrücke nach Zug zur direkten Verbindung der Linie Zürich-Weesen mit der Gotthardbahn und der Bahn Zürich-Zug-Luzern."

Die von der Nordostbahn, im Anschluß an die zürcherische Konzessionsübertragung, mit der Regierung des Kantons Zug eingeleiteten Unterhandlungen zur Erlangung der Konzession auf dem Gebiete des letztern seien infolge des Erlasses des neuen Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, demzufolge das Recht der Konzessionsertheilung an den Bund überging, nicht zu Ende geführt

und bei den Bundesbehörden einstweilen nicht erneuert worden in Gewärtigung des Ganges der Gotthardbahnbauten, von welchen der Bau der Linie Thalweil-Zug abhängig gemacht war.

In dem Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 betreffend Fristverlängerung für die Moratoriumslinien endlich sei auch die Konzession für Thalweil-Zug aufgenommen, ohne Beschränkung derselben auf den Kanton Zürich.

Aus diesen Vorgängen zieht die Nordostbahn den Schluß, es stelle sich die Ertheilung der Konzession auf dem Gebiete des Kantons Zug als eine einfache Ergänzung und Konsequenz der bisherigen Bundesbeschlüsse dar und es werde sich empfehlen, derselben auch die Bedingungen der bestehenden Konzession auf zürcherischem Gebiete einzuverleiben, soweit dieselben mit der dermaligen Eisenbahngesetzgebung noch als vereinbar erscheinen.

In Bezug auf die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der Linie wird beigefügt, daß die Zweiglinie Thalweil-Zug nicht allein den Zweck habe, dem Platz Zürich und der Ostschweiz mit Hülfe des Baues von Goldau-Zug eine kürzere und zugleich völlig leistungsfähige Verbindung mit der Gotthardbahn zu verschaffen, sondern die Vortheile dieser Verbindung noch in höherem Maße dem obern Theil des Zürichsees und den Gebieten der Kantone Schwyz und Glarus, sowie dem südlichen Theil des Kantons St. Gallen zufallen werden, indem für alle diese Gegenden bedeutende Distanzkürzungen nach Zug oder Luzern bezw. Rothkreuz und auch nach dem aargauischen Freiamt, dem zürcherischen Bezirk Affoltern und der Innerschweiz eintreten werden.

Die Nordostbahn anerbietet endlich die Fertigstellung der Linie nicht erst auf ein Jahr nach, sondern gleichzeitig mit der Eröffnung von Zug-Goldau.

Ueber die technischen Grundlagen des Projektes der Nordostbahn sind dem bezüglichen Berichte folgende wesentliche Angaben zu entnehmen:

Die Bahn soll nach den für die Hauptlinien der Nordostbahn geltenden Normalien gebaut und wie jene betrieben werden.

Minimalradius und Maximalsteigung sind gleich wie bei den Hauptlinien projektirt und betragen nach dem vorliegenden Projekt 300 m. und 12 ‰.

Unter den verschiedenen früher aufgestellten Projekten, theils mit Ueberschreitung der Wasserscheide bei der Sihlbrücke, theils

mit Umgehung derselben durch einen längern Tunnel, stellt die Nordostbahn dasjenige mit Ueberschreitung der Wasserscheide in den Vordergrund, welches bei großer Leistungsfähigkeit die geringsten Anlagekosten und die größten Betriebseinnahmen voraussehen lasse. Dieses Projekt ermögliche auch die Anlage einer Station in recht günstiger Lage zunächst der Sihlbrücke, welche den vielen, wenn auch kleinern umliegenden Ortschaften gute Dienste leisten werde, während dagegen bei dem Tunnelprojekt die Station im obern Sihlthale eine Lage erhalten müsste, welche deren Benutzung wenigstens von den Ortschaften auf der Zugerseite der Albiskette in Frage stellen würde.

Von der Station Thalweil, welche beim Bau der linksufrigen Zürichseebahn bereits mit Rücksicht auf die Abzweigung nach Zug in einer Höhe erstellt worden sei, welche gestatte mit 12 ‰ Steigung das Sihlthal in der Gegend des untern Sihlwald beim Forsthaus zu erreichen, steigt die Linie mit der angegebenen Steigung an der Lehne empor, um dann oberhalb Oberrieden rechts abzubiegen und mittelst eines 1250 m. langen Tunnels den zwischen dem Zürichsee und dem Sihlthal befindlichen Höhenzug zu durchbrechen. Im untern Sihlwald, zunächst der neuen Brücke, tritt die Linie aus dem Tunnel auf einen Wiesengrund, welcher zur Anlage der Station Sihlwald benutzt wird. Bis hinauf, nahe der Sihlbrücke, bleibt die Linie am rechten, weniger wilden und zu Rutschungen geneigten Ufer der Sihl, überschreitet diese erst oberhalb Unterhalden und durchbricht dann am andern Ufer mit einem kurzen Tunnel von 230 m. Länge den Vorsprung des sog. Sihlzopf. Nach Ueberschreitung der Kantonsgrenze rechts abbiegend erreicht das Tracé das Plateau der Wasserscheide, wo die zweite Station Sihlbrücke vorgesehen ist. Am Ende des breiten Rückens der Wasserscheide wendet sich die Linie wieder nach rechts und senkt sich an den trockenen Lehnen in der Richtung nach Blickenstorf in die Ebene der Lorze. Die von den frühern Projekten meist benützten Lehnen unterhalb der Baarburg, an der andern Thalseite, eignen sich, weil fortwährend in Bewegung und im Rutschen begriffen, viel weniger für die Anlage der Bahn. Die Höhenlage der Wasserscheide (542 m. ü. M.) bedingt bei Annahme einer Maximalsteigung von 12 ‰ eine kleine Entwicklung der Linie, wofür sich die Gegend bei Zimbel, zunächst Blickenstorf, eigne, indem der sog. Kehrtunnel daselbst nur eine Länge von 400 m. erhalte und die gewonnene Länge genau derjenigen entspreche, welche das Steigungsmaximum von 12 ‰ erfordere. Nach nochmaligem Passiren bei Blickenstorf (in Folge der Schleife) gelangt die Linie in die Ebene der Lorze und zur Station Baar, welche auf der Westseite der Ortschaft, in der Nähe

des Zentrums und der Kirche, dagegen etwas weiter von den Spinnereien entfernt, projektirt ist. Von Baar zieht sich das Tracé in einer Geraden nach dem sog. Kehrdreieck vor der Station Zug und auf dem bestehenden Geleise bis in den Bahnhof. Da die Gotthardbahn nur auf der entgegengesetzten Seite in den Bahnhof Zug eingeführt werden kann, so wäre Zug durch die hier projektirte Einmündung für den Gotthardverkehr Durchgangsstation, so daß die andern Projekten anhaftende Unbequemlichkeit einer Kopfstation vermieden würde.

Die Länge der projektirten Bahn von Thalweil bis Zug beträgt nahezu 23 km., wovon 10,9 km. auf den Kanton Zürich und 12,1 km. auf den Kanton Zug entfallen. Thalweil liegt 438,2 und Zug 123,4 m. ü. M., während der Kulminationspunkt bei Sihlbrücke die Cote 542 m. aufweist, so daß die größte zu ersteigende Höhe 418,6 m. beträgt.

Außer den erwähnten größern Objekten, einer Brücke über die Sihl und drei Tunneln, habe die Linie wenig bauliche Schwierigkeiten aufzuweisen.

Auf Grund der Vorarbeiten und nach Vergleichung mit andern, unter ähnlichen Bedingungen ausgeführten Bahnbauten werden die kilometrischen Baukosten veranschlagt wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| I. Bahnanlage und feste Einrichtungen: | | | |
| a. Allgemeine Verwaltung und Bauleitung . | | Fr. | 15,000 |
| b. Verzinsung des Baukapitals . . . | | „ | 16,000 |
| c. Expropriation . . . . . | | „ | 26,000 |
| d. Bahnbau: | | | |
| 1) Unterbau . . . | Fr. 196,000 | | |
| 2) Oberbau . . . | „ 38,000 | | |
| 3) Hochbau . . . | „ 14,000 | | |
| 4) Abschluß und Signale . | „ 4,000 | | |
| | | „ | 252,000 |
| II. Rollmaterial (Lokomotiven und Wagen) . . | | „ | 34,000 |
| III. Mobiliar und Geräthschaften . . . . | | „ | 1,000 |
| | Zusammen | Fr. | 344,000 |

Es ergibt dieß für die 12,1 km. lange Strecke von der Kantonsgrenze bis Zug einen Gesammtkostenbetrag von Fr. 4,162,400, oder für die ganze Linie von 23 km. Länge Fr. 7,912,000.

Die Regierung des Kantons Zug, welcher auch dieses Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, sprach sich in ihrer Rückäußerung zwar nicht ausdrücklich darüber aus, ob sie die Konzessionsertheilung an die Nordostbahn befürworte

oder nicht, sondern theilte bloß Begehren und Wünsche der zunächst interessirten Gemeinden in Bezug auf Tracé und Lage der Stationen zur Berücksichtigung mit. Allein nach den bei Begutachtung der beiden andern Konzessionsgesuche abgegebenen Erklärungen versteht es sich, daß die Regierung grundsätzlich gegen Ertheilung der Konzession keine Einwendungen erhebt.

Wiewohl das Gebiet des Kantons Zürich durch die zu konzessionirende Strecke nicht berührt wird, so glaubte unser Eisenbahndepartement doch auch der zürcherischen Regierung Gelegenheit geben zu sollen, sich über das Gesuch der Nordostbahn zu äußern und zwar speziell mit Rücksicht auf den Wunsch der Nordostbahn, der neuen Bundeskonzession die Bedingungen der zürcherischen Konzession einzuverleiben, soweit dieselben mit der dermaligen Eisenbahngesetzgebung noch als vereinbar erscheinen.

In ihrer Vernehmlassung nahm die Regierung von Zürich zunächst auf ihre, oben wiedergegebene Begutachtung der Konzessionsgesuche des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau und der Konzessionäre der I. Sektion Sihlthalbahn Bezug und drückte sich dann im Wesentlichen folgendermaßen aus:

Wenn nachträglich die zum Bau der ganzen Linie Thalweil-Zug vertraglich verpflichtete Nordostbahn, ihre anfängliche Weigerung gegenüber dem Initiativkomite aufgebend, selber um die noch ausstehende Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug einkomme, so spreche sie, die Regierung von Zürich, sich um so eher dahin aus, daß unter allen Umständen die Konzession für die Strecke Sihlbrücke-Zug der Nordostbahn ertheilt werden sollte, als unzweifelhaft das Initiativkomite Thalweil-Zug, welches ohnehin sein Konzessionsgesuch „zu Handen" der Nordostbahn formulirte, bei dieser Wendung der Dinge auf das eingereichte Konzessionsgesuch zu Gunsten desjenigen der Nordostbahn zu verzichten geneigt sein werde.

Was die Uebereinstimmung der alten und neuen Konzession betreffe, so werde es sich hauptsächlich um den Vollendungstermin handeln und empfehle es sich, als solchen den von der Nordostbahn angebotenen der Vollendung der Gotthardbahnstrecke Zug-Goldau aufzunehmen und bei Anlaß der Fristverlängerung für die Konzession auf Zürcher Gebiet die vollständige Uebereinstimmung in letzterem Sinne herbeizuführen.

Aber auch bei der Konzessionsbewerbung durch die Nordostbahn müsse die Eventualität in's Auge gefaßt werden, daß Zug-Goldau und damit dann auch Thalweil-Zug noch geraume Zeit nicht gebaut werde, während vielleicht die Sihlthalbahn nicht nur

bis zum Forsthaus baue, sondern sich auch über die Mittel zur Fortsetzung der Linie bis Zug auszuweisen im Stande sei. Für diesen Fall wäre ein Vorbehalt zu machen, nach welchem die Nordostbahn unter angemessener Fristansetzung sich zu erklären hätte, ob sie auch vor Erstellung der Linie Zug-Goldau bauen oder auf das Theilstück Sihlbrücke-Zug verzichten wolle.

Hier mag auch Erwähnung finden, daß das Initiativkomite für die Linie Thalweil-Zug-Goldau unterm 12. März 1889 zwar die Erklärung abgab, sein Konzessionsgesuch für das Theilstück Sihlbrücke-Zug unter gewissen Vorbehalten zurückzuziehen, diese Erklärung aber später damit faktisch zurücknahm, daß es mit Schreiben vom 6. Juni 1889 auf baldige Behandlung seines Konzessionsbegehrens drang.

Ferner ist in thatsächlicher Beziehung noch anzuführen, daß das Eisenbahndepartement die Nordostbahn zu einer nähern Prüfung der Frage der Durchtunnelung des Uetliberges zum Zwecke der Beseitigung des Umweges über Altstätten der bestehenden Linie Zürich-Zug veranlaßte. Allein das Resultat der von der Nordostbahn dießfalls vorgenommenen Studien war ein ungünstiges, so daß die Anregung nicht weiter verfolgt wurde.

Am 30. November d. J. fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, zu welchen außer dem Regierungsrath des Kantons Zug und der Direktion der Nordostbahn, auch die Zürcher Regierung eingeladen worden war, welche mit Rücksicht auf die Bereinigung des Verhältnisses der zu ertheilenden neuen zu der alten Konzession wesentlich betheiligt erschien. Ferner nahm an der Konferenz ein Vertreter des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau Theil, welchem auf sein Ansuchen der Zutritt nicht verweigert worden war. Auf den Inhalt der Verhandlungen wird weiter unten näher einzutreten sein.

**IV.** In Uebereinstimmung mit der Vernehmlassung der Regierung von Zürich und offenbar auch derjenigen von Zug, beantragen wir, die Konzession der Nordostbahn zu ertheilen und auf die Konzessionsgesuche des Sihlthalbahnkomites und des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau nicht einzutreten. Es unterliegt die Entscheidung der Konkurrenzfrage in diesem Sinne um so weniger Bedenken, als ja von Seite des Initiativkomites Thalweil-Zug-Goldau selbst die Konzession „zu Handen der Nordostbahn“ verlangt wurde und den Interessen des Sihlthalbahnkomites dadurch Rechnung getragen werden kann, daß bei der Plangenehmigung auf den eventuellen Anschluß der Sihlthalbahn an die Linie Thalweil-Zug Bedacht genommen wird.

Außer um die Feststellung der Konzessionsbedingungen für die Linie Sihlbrücke-Zug handelt es sich dann ferner noch um Fristansetzung, gemäß Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878, für die schon konzessionirte Linie Thalweil-Sihlbrücke, nachdem hierüber die Beschlußfassung durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1888 verschoben wurde, bis die Konzession für das Theilstück Sihlbrücke-Zug nachgesucht und ertheilt sein werde. Es kann dieser doppelte Zweck getrennt in der Weise erreicht werden, daß einerseits eine Konzession für Sihlbrücke-Zug ertheilt und anderseits für Thalweil-Sihlbrücke die Fristen entsprechend verlängert, resp. neu angesetzt werden. Nun sollten aber vernünftiger Weise die erwähnten beiden Theilstücke einer zusammen bloß 23 km. langen, ein Ganzes bildenden Linie unter einheitliche Konzessionsbestimmungen gestellt werden, was aber nicht der Fall sein würde, wenn die kantonale Konzession für Thalweil-Sihlbrücke in Kraft bestehen bleibt und für die Fortsetzung von Sihlbrücke bis Zug eine Konzession des Bundes unter den jetzt üblichen Bestimmungen ertheilt wird. Ebensowenig, oder wenigstens nicht in vollem Maße, würde jener Forderung genügt bei Unterstellung des Theilstückes Sihlbrücke-Zug unter die bestehende kantonale Konzession, da in diesem Falle doch unumgänglich wäre, der gegenwärtigen Eisenbahngesetzgebung Rechnung zu tragen, infolge dessen die Mehrzahl der Bestimmungen der bestehenden Konzession des Kantons Zürich für Sihlbrücke-Zug ersetzt, resp. abgeändert werden müßten. Es erscheint daher als das Richtigere, eine neue, einheitliche Konzession für die ganze Linie Thalweil-Zug aufzustellen, wodurch dann gleichzeitig die Fristverlängerung für Thalweil-Sihlbrücke auf die einfachste Art erledigt wird.

Während der Vertreter der zürcherischen Regierung bei der Konzessionskonferenz gegen diesen Vorschlag keine Einwendung erhob, sah sich dagegen die Abordnung der Nordostbahn veranlaßt, demselben entgegenzutreten, indem sie namentlich betonte, daß die beabsichtigte einheitliche Konzession auf Grundlage der Normalkonzession mit Bezug auf die schon konzessionirte Theilstrecke Thalweil-Sihlbrücke eine namhafte Erschwerung der bestehenden kantonalen Konzessionsbedingungen bedeuten würde, welche die Nordostbahn zu vermeiden wünsche. Sie beantrage daher, es möchten sich die Bundesbehörden auf die Ertheilung einer Konzession für Sihlbrücke-Zug beschränken und dabei die Bedingungen der bestehenden zürcherischen Konzession auf das ungefähr gleich große Stück auf Zugergebiet ausdehnen. Es erscheine dieses Vorgehen um so mehr gerechtfertigt, als es sich nicht um eine selbständige neue Linie handle, sondern um eine Erweiterung des

Nordostbahnnetzes, weßhalb der Zusammenhang mit den übrigen Linien der gleichen Konzession nicht gestört werden sollte. Für den Fall aber, daß doch vom Bund im angegebenen Sinne eine Erschwerung der Konzessionsbedingungen bewirkt werden sollte, müßte sich die Nordostbahn vorbehalten, gestützt auf Art. 9 des Vertrages betreffend Ausführung der linksseitigen Zürichseebahn nebst Abzweigung von Thalweil nach Zug, d. d. 4. Juli 1872, vom Zentralkomite, resp. von der betheiligten Landesgegend, im Verhältniß zu der allfälligen Mehrausgabe eine angemessene Gegenleistung zu verlangen. Wohl hauptsächlich veranlaßt durch diesen Vorbehalt, unterstützte der Vertreter des Komite den Antrag und die Ausführungen der Nordostbahn-Vertreter, denen sich auch die Abgeordneten der Zuger Regierung anschlossen, welch' letztere aber speziell mit Bezug auf diese Frage nicht betheiligt erscheint, da es sich um die Veränderung der Konzession für das zürcherische Theilstück handelt.

Den Ausführungen und Einwendungen der Nordostbahn ist nun vor Allem entgegenzuhalten, daß es von einem allgemeinen und grundsätzlichen Standpunkte aus jedenfalls eher angezeigt und wichtiger ist, die beiden Theilstücke einer und derselben, im Ganzen bloß 23 km. langen Linie unter die gleiche, einheitliche Konzession zu stellen, als die Einheitlichkeit der Konzession eines Theilstückes derselben mit andern (linksufrige Zürichseebahn) Linien zu wahren.

Ferner ist zu betonen, daß der Vertrag, vom 4. Juli 1872, durch welchen sich die Nordostbahn dem Komite für Begründung einer linksseitigen Zürichseebahn, bezw. der betheiligten Landesgegend gegenüber zum Bau der Linie Thalweil-Sihlbrücke-Zug verpflichtete, für den Bund durchaus nicht verbindlich ist und dessen Bestimmungen daher bei Feststellung der Konzession, welche sich nach der geltenden Eisenbahngesetzgebung, der bestehenden Praxis und den Bedürfnissen des Verkehrs zu richten hat, in keiner Weise maßgebend sein können. Abgesehen hievon ist es aber auch gar nicht richtig, daß die unten im Entwurfe folgende Konzession eine namhafte Erschwerung gegenüber den Bedingungen der alten, kantonalen Konzession enthalte, und es ist der Nordostbahn, bezw. ihren Vertretern der diesfalls versuchte Nachweis keineswegs gelungen, wie hienach bei den einzelnen Artikeln noch näher ausgeführt werden soll. Es handelt sich übrigens, wie schon erwähnt, im Wesentlichen um nichts Anderes, als die Bedingungen der Normalkonzession an die Stelle des kantonalen Konzessionsaktes treten zu lassen, welcher überall die kantonale Hoheit vorbehält und vielfach jetzt durch das Gesetz normirte Verhältnisse beschlägt, wobei über-

dieß noch zu bemerken ist, daß materiell die alten Bedingungen mit den neuen, bezw. den Vorschriften des Gesetzes durchwegs sich decken. Ferner ist ja nicht benommen, den Einwendungen der Nordostbahn in einzelnen Punkten, wo sie berechtigt erscheinen, Rechnung zu tragen. Wenn dies aber geschieht, so entfallen u. E. vollends alle Bedenken, im Einverständniß der betreffenden Kantonsregierung, die alte kantonale Konzession für die Theilstrecke in der einheitlichen Bundeskonzession für die ganze Linie aufgehen zu lassen, was wir Ihnen nachdrücklich zu empfehlen uns gestatten.

Was die von der Regierung von Zug in ihrer Vernehmlassung und ferner vom Komite Thalweil-Zug-Goldau in seinem Schreiben vom 12. März 1889, sowie anläßlich der Konzessionskonferenz berührte Frage der Traceführung und die diesbezüglichen Begehren der Stadt Zug und Baars, sowie des Komites anbetrifft, so ist darauf nach konstanter Praxis bei der Konzessionsertheilung nicht einzutreten, sondern es werden dieselben bei Vorlage der Detailpläne näher zu prüfen und zu erledigen sein, bei welchem Anlaß den Kantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den Lokalbehörden (abgesehen von der Planauflage in den Gemeinden) gemäß Art. 14, Eisenbahngesetz, wiederum Gelegenheit zur Wahrung ihrer Interessen gegeben werden wird. Aus dem gleichen Grunde unterbleibt an dieser Stelle eine vergleichende Erörterung der drei vorliegenden, sowie allfällig weiterer Projekte für die Linie Thalweil-Zug und ihrer resp. Vortheile und Nachtheile.

Zur Erörterung der einzelnen im unten folgenden Konzessionsentwurf aufgenommenen Bedingungen übergehend, beschränken wir uns auf nachstehende Bemerkungen.

Der Wortlaut des Eingangs der Konzession entspricht den obigen Ausführungen und bedarf hier keiner weitern Begründung.

In Art. 2 ist die Konzessionsdauer entsprechend der kantonalen Konzession vom 4. Juli 1871 (E. A. S. a. F. VII, 170 ff.) normirt.

Der Vollendungstermin ist in Art. 5 nach dem Anerbieten der Nordostbahn, welche zur Fertigstellung der Linie erst 1 Jahr nach Eröffnung der Gotthardbahn verpflichtet gewesen wäre, schon auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der Linie Zug-Goldau der Gotthardbahn, welche die nothwendige Fortsetzung von Thalweil-Zug ist, normirt. Da jener Zeitpunkt aber gegenwärtig noch nicht festgestellt ist, so muß einstweilen auch von Fristansetzung für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und für den Beginn mit den Erdarbeiten Umgang genommen werden. Nach Art. 3 des Zusatz-

vertrages zum Gotthardvertrag, vom 12. März 1878, ist es der Bundesrath, welcher über den Zeitpunkt der Anhandnahme des Baues der nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn, Luzern-Immensee und Zug-Goldau, zu entscheiden hat, und es erscheint daher angemessen, der gleichen Behörde die Fristansetzung für Thalweil-Zug zu übertragen, welche übrigens nur mehr formelle Bedeutung hat, wenn einmal die Vollendungsfrist gegeben ist.

Art. 8 beschränkt sich auf die Festsetzung der normalen Spurweite. Eingeleisige Anlage mag dagegen besser unerwähnt bleiben, um nicht allenfalls der Interpretation Raum zu geben, als sei eine Ausnahme gegenüber Art. 14, Alinea 3, Eisenbahngesetz, beabsichtigt. Auch erscheint es Angesichts des Art. 30 Eisenbahngesetz, welcher jede Eisenbahnverwaltung zur Gestattung des technischen und Betriebsanschlusses anderer Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, überflüssig, zu Gunsten des eventuellen Anschlusses der Sihlthalbahn, I. Sektion, wie es anfänglich beabsichtigt war, einen speziellen Vorbehalt aufzunehmen, aus welchem das Sihlthalbahnkomite besondere Rechte ableiten zu wollen sich veranlaßt sehen möchte.

Art. 10 ist in der neuen Fassung aufgenommen (vgl. Botschaft betr. Konzession Solothurn-Münster, vom 19. November 1889).

In der Festsetzung — Art. 12 — von 4 täglichen Zügen nach beiden Richtungen mit Anhalt an allen Stationen erblickten die Nordostbahnvertreter bei der Konferenz eine der wesentlichen Erschwerungen gegenüber der alten Konzession, welche allerdings (§ 20) nur von 4 täglichen Zügen nach beiden Richtungen spricht. Es wurde speziell betont, daß nach der neuen Bestimmung alle Schnellzüge zu den 4 Zügen noch hinzukommen würden und so leicht eine Zugszahl sich ergeben könnte, welche mit dem Bedürfniß in keinem Verhältniß stände und auch deßhalb nicht nothwendig und gerechtfertigt wäre, weil eine angemessene Kombination der Fahrpläne auf der Thalweiler Linie und derjenigen über Altstätten-Affoltern stattfinden werde. Die Vertretung der Zuger Regierung unterstützte die Forderung des Anhalts der als Minimum verlangten 4 Züge auf allen Stationen, und auch wir können dieselbe bei einer Linie, deren Charakter als einer internationalen Transitlinie in den Vordergrund gestellt wird, keineswegs als zu weitgehend betrachten und beantragen daher, daran festzuhalten.

Von der Festsetzung einer minimalen mittleren Fahrgeschwindigkeit, wie die Normalkonzession sie in diesem Artikel vorsieht, beantragen wir im vorliegenden Fall Umgang zu nehmen, nachdem anläßlich der Konferenz über die Bemessung des Minimums Meinungsverschiedenheiten sich ergeben haben, welche besser

in dem Zeitpunkte, wo Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Linie gegeben sind, d. h. vor der Betriebseröffnung zu erledigen sein werden, als heute, wo nur ein summarisches Projekt vorliegt. Wird aber eine Bestimmung über die Fahrgeschwindigkeit in der Konzession nicht getroffen, so hat auch (am Schluß von Art. 14) die sonst übliche Ausnahme für die Güterzüge, welche Personen befördern, zu entfallen.

In Art. 14 ist ferner die sonst gebräuchliche Bestimmung, daß die sog. gemischten Züge ohne Wagen I. Klasse kursiren mögen, gestrichen, nachdem die Nordostbahn mit Recht darauf hingewiesen, daß diese Bezeichnung in den Fahrplänen nicht mehr gebräuchlich und bei der immer mehr zur Durchführung gelangenden Trennung des Personen- und Gütertransportdienstes überhaupt die Zugsgattung, für welche jene Bezeichnung galt, im Verschwinden begriffen sei.

In den Taxbestimmungen der Art. 15, 17 und 18 erblickt die Nordostbahn wiederum eine Erschwerung der Bedingungen der alten Konzession, welche gegenüber der Normalkonzession höhere Ansätze enthalte, welche für die Nordostbahn nicht ohne Bedeutung seien. Eine Gegenüberstellung der vorgeschlagenen und der Taxen der alten Konzession (letztere auf Kilometer und Kilogramm, statt Stunde und Zentner, umgerechnet) ergibt aber so unbedeutende und bei Abrundung unter Weglassung der Dezimalen zumeist ganz verschwindende Unterschiede, daß behufs Berücksichtigung derselben das Abgehen von den Normaltaxen unseres Erachtens nicht gerechtfertigt sein würde, sobald es sich um Aufstellung von einheitlichen Sätzen für die ganze Linie handelt.

Die Taxen betragen nämlich für:

| | Personen per km. | | | Gepäck per km. u. 100 kg. | Vieh per Stück und km. | | | Güter | | Geld etc. per 1000 Fr. u. km |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | höchste | niedrigste | |
| | I. | II. | III. | | 1. | 2. | 3. | p. km. u. 100 kg | | |
| | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. | Ct. |
| bei der alten Konzession | 10.41 | 7.29 | 5.20 | 5 | 16.66 | 8.33 | 3.12 | 2.08 | 0.5 [1]) | 2.08 |
| nach Konzessionsentwurf . . | 10 | 7 | 5 | 5 | 16 | 8 | 3 | 2 | 1 | 1 |

[1]) Plus feste Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Wagen.

Auch was einige weitere Differenzen in den Tarifbestimmungen betrifft, wie Weglassung des Eilgutzwanges für Waarensendungen bis 25 kg., veränderte Bestimmung über den Transport von Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, andere Normirung der Gewichtseinheiten u. s. w. (Art. 20), so wäre ein Abgehen von der Normalkonzession vollends nicht gerechtfertigt, nachdem diese Vorschriften allgemein der neuern Tarifbildung zu Grunde gelegt sind.

Ebenso wenig könnten wir der von der Nordostbahn beantragten Streichung von „Reglemente" an dem in alle neuern Konzessionen aufgenommenen Wortlaute von Art. 23 zustimmen, da hiefür ein zureichender Grund in der Befürchtung nicht liegt, es möchten, gestützt auf diese Bestimmung, unter Umständen für die Linie Thalweil-Zug von der Aufsichtsbehörde andere Betriebsreglemente vorgeschrieben werden, als sie für das übrige Nordostbahnnetz gelten.

Zu Art. 24 beantragten die Vertreter der Nordostbahn, den zur Taxreduktion verpflichtenden Reinertrag, wie in der alten Konzession für Thalweil-Sihlbrücke und in denjenigen für die übrigen Nordostbahnlinien, auf 8 % statt blos 6 % festzusetzen. Zur Begründung machten sie geltend, es sollte der Nordostbahn die Möglichkeit, für ihre großen Opfer zu Gunsten des Baues der Gotthardbahn, wie auch der Moratoriumslinien, im Ertrag der Zufahrtslinie Thalweil-Zug eine Kompensation zu finden, nicht von vornherein abgeschnitten, ferner die Nothwendigkeit getrennter Rechnungsführung und die Eventualität vermieden werden, daß gegebenen Falls für eine einzelne kurze Linie eine abweichende Taxbasis aufgestellt werden müßte. Mit dem Bau und Betriebe dieser Linie sei an und für sich ein bedeutendes Risiko verbunden, dem billigerweise auch die Chance erhöhten Gewinnes entsprechen sollte. Nach unserer Meinung rechtfertigen es aber diese Gründe nicht, von den in neuerer Zeit konsequent, selbst in Ausnahmefällen, festgehaltenen 6 % abzugehen, welche wir daher in die Konzession aufzunehmen beantragen.

Mit Rücksicht auf das mit 1. Januar 1890 in Kraft tretende, die Materie regelnde Bundesgesetz betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften ist im Art. 25 der Vorbehalt der Genehmigung des Bundesrathes für die in Betreff der Hülfskassen bezw. der Versicherung des Personals aufzustellenden Vorschriften weggelassen.

Anlaß zu Gegenanträgen und Ausstellungen gaben der Nordostbahn endlich auch die in der Fassung aller neuern Konzessionen vorgeschlagenen Rückkaufsbestimmungen.

Vor Allem verlangte die Vertretung der Nordostbahn Aufnahme, in lit. *c* des Art. 26, der Bestimmung der Normalkonzession, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen dürfe. Es müsse auf diese Bestimmung von Seite der Konzessionsbewerberin um so mehr Gewicht gelegt werden, als bei Festsetzung von 1903 als erstem Rückkaufstermin und Anmeldung des Rückkaufs durch den Bund im Jahre 1900, alsdann auf keinen Fall schon 10 Betriebsjahre vorliegen werden, nach welchen im Sinne von lit. *c* der durchschnittliche Reinertrag zu berechnen wäre, während doch gerade bei dieser Linie, welche in den ersten Jahren weniger rentiren werde und welcher erst nach und nach, abgesehen von der Verkehrstheilung mit der Linie Zürich-Zug-Luzern, neuen Verkehr zuzuleiten getrachtet werden müsse, eine Grundlage von 10 Jahren doppelt wünschbar sei. Eventuell, d. h. für den Fall, daß dieses erste Begehren nicht Berücksichtigung finden sollte, beantragte die Abordnung der Petentin, wenigstens den Schlußpassus in lit. *c* „unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds" zu streichen, da derselbe lediglich auf den Fall passe und berechnet sei, wo nicht nach dem Reinertrag, sondern nach den Anlagekosten die Entschädigung bemessen werde, indem sonst in Folge der Bestimmung von lit. *d* des gleichen Artikels der Reservefonds den Aktionären doppelt abgezogen würde, was doch nicht angehe. Diese Vorschrift müßte sonst geradezu als eine Bestrafung der vorsichtigen, Reserven anlegenden Verwaltung bezeichnet werden, welcher Gesichtspunkt noch um so mehr hervortrete, wenn der Unternehmung in Art. 25 die Verpflichtung zur Aeuffnung eines Reservefonds auferlegt werde.

Wir beantragen, auf das erste Begehren der Nordostbahn nicht einzutreten und, in Festhaltung des bei Ertheilung der neuern Konzessionen eingenommenen Standpunktes, diese für den Bund als Rückkäufer ebenso ungünstige als unbillige Bedingung nicht aus der Bundesgenehmigung der alten Konzession für Thalweil-Sihlbrücke herüberzunehmen, sondern ein für alle Male bei Seite zu lassen.

Will man indessen den Einwand, daß die Bahn im Nachtheil wäre, wenn beim Rückkauf im Jahr 1903 für die Berechnung des maßgebenden Reinertrages nicht volle 10 Jahre zu Grunde gelegt werden könnten, ein Einwand, welchem eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen ist, Rechnung tragen, so hätte dieß u. E. nicht sowohl durch Festsetzung des Betrages der Anlagekosten als Minimum der Entschädigung, als vielmehr so zu geschehen, daß der erste Rückkaufstermin auf den Zeitpunkt festgesetzt wird, wo die Linie 10 Jahre im Betrieb sein werde. Es wäre dann die lit. *a* zu redigiren wie

folgt: „Der Rückkauf kann frühestens auf den Zeitpunkt erfolgen, wo die Linie 10 Jahre im Betrieb sein wird, und von da an jederzeit etc.“; und in lit. *c* der Passus „derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen“, zu ersetzen durch die Worte: „derjenigen 10 Jahre, welche dem Rückkauf unmittelbar vorangehen“.

Was das eventuelle Begehren anbelangt, so ist ohne Anderes zuzugeben, daß ein zweimaliger Abzug der Spezialfonds eine Unbilligkeit wäre und dieß nicht der Sinn der bezüglichen Bestimmung sein kann. Ist dieß anerkannt, so erscheinen die Interessen der Konzessionsbewerberin nicht gefährdet, auch wenn der Schlußpassus von lit. *c* stehen bleibt, was deßhalb wünschbar ist, weil es sich um den ständigen Wortlaut der neuern Konzessionen handelt. Soll indessen jeder Zweifel beseitigt werden, so würden wir Streichung der Worte am Schluß von lit. *c* „unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds“ empfehlen, welche allerdings, wie die grammatikalische Interpretation der bezüglichen Bestimmung der Normalkonzession ergibt, anfänglich nur auf den Fall des Rückkaufs nach den Anlagekosten sich bezog. Dann wäre aber, um keine neue Zweideutigkeit entstehen zu lassen, in der lit. *d* auch die Einlage in den Erneuerungsfonds, nicht bloß in den Reservefonds ausdrücklich zu erwähnen.

Um ferner der Bemerkung der Konzessionsbewerberin, daß sie nach ihren Statuten schon jetzt einen Versicherungsfonds, nicht aber einen Reservefonds speise, Rechnung zu tragen, möchten wir beantragen, in Art. 25 die Verpflichtung zur Aeuffnung eines Reservefonds zu streichen, wodurch dann gleichzeitig der Einwand betreffend zweifachen Abzug des Reservefonds von der Rückkaufssumme gegenstandlos wird, so daß um so eher der übliche Wortlaut unveränderte Aufnahme in die Konzession finden kann.

Mit der Bestimmung unter II hat sich auch das Initiativkomite Thalweil-Zug-Goldau durch seinen Vertreter an der Konzessions-Konferenz einverstanden erklärt, in der Voraussetzung, daß im gegenwärtigen Stadium überhaupt auf die Tracéfrage nicht näher eingetreten und ihm später zur Geltendmachung seiner diesbezüglichen Begehren Gelegenheit geboten werde. Um letzteres ersuchte der Komitevertreter speziell, unter Hinweis auf die besondern Verhältnisse und den Art. 2 des Bauvertrages vom 4. Juli 1872, welcher die Nordost-Bahn verpflichtet, dem Komite Gelegenheit zur Aeußerung seiner Anschauungen in Betreff allfällig beabsichtigter Aenderungen an den ursprünglichen Plänen zu geben. Diesem Gesuch gegenüber

ist schon in der Konferenz auf die maßgebende Bestimmung in Art. 14 Eisenbahngesetz hingewiesen worden.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Dezember 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
**Hammer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
**Ringier.**

(Entwurf)

# Bundesbeschluß

betreffend

## Konzession einer Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke nach Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe der HH. Robert Strehler in Wollishofen und Mithaften, vom 29. Juni 1888;
2) einer Eingabe des Initiativkomite für die Eisenbahnlinie Thalweil-Zug-Goldau, vom 12. Juli 1888;
3) einer Eingabe der Direktion der schweiz. Nordostbahn, vom 27. November 1888;
4) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 10. Dezember 1889,

beschließt:

**I.** Der schweizerischen Nordostbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke bis zum Bahnhof Zug unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt und gleichzeitig die Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich längs des linken Seeufers bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil, vom 4. Juli 1871, genehmigt durch Bundesbeschluß vom 20. Juli 1871, soweit es die Abzweigung von der Stammlinie in der Richtung nach Sihlbrücke zum Zwecke der Verbindung mit der Gotthardbahn betrifft, als dahingefallen erklärt.

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 Zürich.

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

Art. 5. Die ganze Linie ist auf den Zeitpunkt zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, wo auf der Linie Zug-Goldau der Gotthardbahn der Betrieb eröffnet wird.

Art. 6. Sobald dieser Zeitpunkt bestimmt ist, wird der Bundesrath dem entsprechend für die Linie Thalweil-Sihlbrücke-Zug die Fristen für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und für den Anfang mit den Erdarbeiten festsetzen.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit normalspurigem 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 des 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen, sowie ferner die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

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

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

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 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 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 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 Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt 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 weitern 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 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 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 Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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 niedrigern 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 Gewichts 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 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 sämmtlichen Reglemente und 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 sechs 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. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungsfonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Zürich und Zug, 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 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 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 letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen 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 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 Reservefonds 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. 27. Haben die Kantone Zürich und Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

**II.** Auf die Konzessionsgesuche der Herren Robert Strehler in Wollishofen und Mithafte, vom 29. Juni 1888, und des Initiativkomites für eine Eisenbahn Thalweil-Zug-Goldau, vom 12. Juli 1888, wird nicht eingetreten.

**III.** Der Bundesrath wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession für eine Eisenbahn von Thalweil über Sihlbrücke nach Zug. (Vom 10. Dezember 1889.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1889 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 4 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 53 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 21.12.1889 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 1120-1144 |
| Ref. No | 10 014 630 |

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.