Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession von Eisenbahnen von Ziegelbrücke bis Näfels
und von Glarus nach Linththal.

(Vom 12. Dezember 1873.)

Tit.!

Die natürliche Folge des Umstandes, dass die linksufrige Zürichseebahn bei der Station Ziegelbrücke in die Vereinigten Schweizerbahnen einmündet, war der Plan, für den vom Zürichsee nach dem Glarnerlande und umgekehrt sich bewegenden Verkehr den Umweg über Weesen abzuschneiden. Sowohl die Vereinigten Schweizerbahnen als die schweizerische Nordostbahn bemächtigten sich dieser Idee und reichten Konzessionsgesuche für eine Eisenbahn von der Station Ziegelbrücke nach Näfels ein. In ähnlicher Weise konkurrierten die beiden Gesellschaften um Ausführung der Linie Glarus-Linththal. Als jedoch der Kanton Glarus den für letztere von der Nordostbahn offerirten Bedingungen den Vorzug gegeben hatte, trat die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen von der Konzessionsbewerbung zurück.

Von den zur Konzessionirung vorliegenden Linien zweigt die eine bei der Station Ziegelbrücke ab, führt oberhalb derselben über den Linthkanal, versieht die Ortschaften Nieder- und Oberurnen mit einer kleinen Station in „Espan“ und mündet in den Bahnhof

Näfels-Mollis der Vereinigten Schweizerbahnen ein. Die Bahn kürzt den Weg zwischen den Endpunkten gegenüber der jetzt bestehenden Eisenbahnverbindung um 2,9 Kilometer ab. 692 Meter liegen auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen, 3750 Meter auf dem von Glarus. Die Curven, deren kleinster Radius 300 Meter mißt, haben eine Ausdehnung von 1169 Meter. Die Maximalsteigung beträgt 6⁰/₁₀₀. Die Baukosten sind auf Fr. 250,000 per Kilometer veranschlagt (die Linthbrücke inbegriffen).

Die andere Linie, Glarus-Linththal, hat eine Länge von 15,84 Kilometern. Sie überschreitet zweimal die Linth (bei Glarus und bei Schwanden); bis Schwanden folgt sie dem rechten, von da bis Linththal dem linken Ufer derselben. In Ennenda, Mitlödi, Schwanden, Nidfurn, Luchsingen, Diesbach, Rüti und Linththal sollen Stationen, in Leuggelbach eine Personenhaltstelle errichtet werden. Mit Ausnahme der Stationsplätze zeigt die Bahn überall zwischen 12 und 18 ⁰/₁₀₀ Steigung, und da sie sich möglichst dem Terrain anschließt, so liegen 54 ⁰/₁₀₀ derselben in Curven, deren Minimalradius 240 Meter ist. Die Baukosten, das Betriebsmaterial inbegriffen, werden auf Fr. 203,000 per Kilometer berechnet; der Kanton Glarus leiht das nöthige Kapital bis auf die Summe von Fr. 3,200,000 der Nordostbahn für 20 Jahre zum Zinsfuß von 2 ¹/₂ ⁰/₁₀₀ jährlich an.

Für diese zwei Linien wünscht die Nordostbahn zwei verschiedene Konzessionen zu erhalten. Denn erstens bleiben dieselben durch das den Vereinigten Schweizerbahnen gehörende Mittelstück Näfels-Glarus von einander getrennt, und in der Erwartung, daß es ihr gelingen werde, über die Mitbenutzung desselben sich mit der eben genannten Gesellschaft zu verständigen, hat die Nordostbahn zur Zeit von der Ausdehnung des Konzessionsbegehrens auf den Abschnitt Näfels-Glarus abgesehen; zweitens soll sich die Bahn Glarus-Linththal qualitativ von der übrigen Linie unterscheiden, indem sie mehr zur Bedienung des Lokalverkehrs bestimmt ist und die Absicht obwaltet, sie mit thunlichster Sparsamkeit anzulegen.

Für die uetere Strecke, weil sie die Fortsetzung der linksufrigen Zürichseebahn bildet und nicht einmal 4 ¹/₂ Kilometer lang ist, werden sowohl von der Konzessionsbewerberin als den Regierungen der beteiligten Kantone die gleichen Tarif- und Rückkaufsbestimmungen beantragt, welche in der Konzession vom 23. September d. J. für das kleine auf St. Gallergebiet gelegene Stück der eigentlichen Zürichseebahn und in der am 11. September v. J. vom Kanton Glarus für dieselbe erteilten Konzession, resp. (was die Rückkaufsbestimmungen anbetrifft) in dem die Glarner Konzession ge-

nehmigen Bundesbeschuß vom 23. Dezember v. J. enthalten sind.

Die obere Strecke soll normal behandelt werden; nur wird ein Vorbehalt gewünscht, welcher der Gesellschaft gestatte, unbeschadet der Solidität des Baues und der Sicherheit des Betriebes, die Bahn möglichst einfach zu bauen und einzurichten.

Wir halten dafür, es sei beiden auf eine ausnahmsweise Stellung gerichteten Begehren zu entsprechen, dem ersten aus den Gründen, welche bestimmend waren bei Anpassung der Konzession Linthkanal-Ziegelbrücke an die Glarner Konzession vom 11. September v. J., dem letztern, und zwar durch folgende Redaction des Art. 8: „Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau, mit normaler Spurweite, im Uebrigen nach den Verhältnissen einer sekundären Bahn erstellt“, weil die zur Zeit noch in Kraft bestehende Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen, vom 9. August 1854, Ausnahmen von den durch sie statuirten Normalien nur bei Alpenübergängen kennt, und bisher (so bei den Konzessionen für die Schmalspurbahnen) Abweichungen von den Normalverhältnissen schon in der Konzession vorbehalten worden sind.

Im Uebrigen gibt die in Rede stehende Konzessionsangelegenheit nur noch zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

1) Die Regierung des Kantons St. Gallen wünscht auch bei dieser Gelegenheit wieder wie bezüglich der Konzession Rorschach-Heiden in irgend einer unzweideutigen Weise das Recht der Kantone zur Besteuerung der Eisenbahnen anerkannt zu sehen.

2) Wenn die Regierung von Glarus beantragt, in der Konzession die Gesellschaft zur Bezeichnung eines im Kanton Glarus wohnhaften Repräsentanten zu verpflichten, damit sie für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Glarus entstanden oder in demselben zu erfüllen sind, vor den glarnischen Gerichten belangt werden könne, so ist auf Art. 8 des Gesetzes zu verweisen, welcher den Gesellschaften diese Verbindlichkeit allgemein auferlegt.

3) Auch auf der Lokalbahn Glarus-Linththal soll nach Ansicht der Glarner Regierung die Gesellschaft zu vier täglichen Fahrten angehalten werden. Wird berücksichtigt, daß unter 18 im letzten September erteilten Konzessionen eine einzige, und zwar im Einverständnis mit der Konzessionsbewerberin (nämlich die Konzession für die Strecke Linthkanal-Ziegelbrücke), eine so weit gehende Verpflichtung aufstellt, daß viele kantonale Konzessionen für die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen unter der Zahl 3 bleiben, so ist es wohl geboten, das gewöhnliche Maß nicht zu überschreiten und

die Ausführung von mehr als drei täglichen Fahrten gerade so wie auf den großen Thalbahnen von dem durch einen regen Verkehr gesteigerten Interesse der Gesellschaft zu erwarten.

4) Mehrere andere, die Lage von Stationen, das Trace u. s. w. betreffende Vorbehalte der Regierung von Glarus werden seinerzeit bei Vorlage und Genehmigung der Baupläne in Erwägung zu ziehen sein. Hieher gehört speziell auch der Wunsch, daß die Station Linththal um zirka 200 Meter weiter südlich verlegt werde.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme der nachstehenden Beschlusentwürfe zu beantragen und Sie bei diesem Anlaß wiederholt unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Dezember 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der Station Ziegelbrücke nach Näfels.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Gesuche der Direktion der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft, vom 4. September und 29. Oktober 1873;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 12. Dezember 1873,
beschließt:

Der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Ziegelbrücke nach Näfels unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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, in Uebereinstimmung mit den Konzessionen für die linksufrige Zürichseebahn, bis 1. Januar 1969 ertheilt.

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

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 9 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschrifts-

mäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Gleichzeitig mit der Hauptbahn Zürich-Ziegelbrücke, spätestens bis 1. Oktober 1876, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn kann mit ein- oder zweispurigem Unterbau erstellt werden. Es ist der Gesellschaft auch bei zweispurigem Bau gestattet, vorerst nur ein Geleise zu legen.

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 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 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 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.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe 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 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 sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

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;
„ „ zweiten	7	„
„ „ dritten	5	„

per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen niedriger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzten.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements sind die Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

Art. 16. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxen, bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgestellt werden.

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 Esel 16 Rp.;

„ Stiere, Ochsena und Kühe 8 Rp.;

„ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Die Taxen sollen für den Transport von Herden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

Art. 18. Die höchste Taxe, welche für den Transport von 50 Kilogramm Waaren vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Kilometer bezogen werden darf, beträgt 1 Rp. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als 0,25 Rappen per Kilometer und 50 Kilogramm bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rp. zu bezahlen ist.

Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

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.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen, mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Taxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm, Bruchtheile von 500 Fr. bei Geldsendungen für volle 500 Franken.

Art. 20. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn

selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen durch diese Konzession geforderten Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Art. 24. 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. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Glarus und St. Gallen, gelten nachfolgende Bestimmungen:

Der Bund, resp. die Kantone Glarus und St. Gallen sind berechtigt, die hier konzessionirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 33., 48., 63., 78. und 93. Jahres, vom 1. Februar 1872 an gerechnet, und auf 1. Januar 1969 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern sie die Gesellschaft jeweils fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt haben.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Strecke Ziegelbrücke-Näfels der Gesellschaft abgenommen wird.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 33., 48. und 63. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rück-

kaufes im 78. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 93. Jahre der 20fache, und im Falle des Rückkaufes auf 1. Jänner 1969 der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigen Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, resp. den Kantonen Glarus und St. Gallen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 26. Haben die Kantone Glarus und St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Glarus und St. Gallen 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. 27. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Glarus nach Linththal.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Direktion der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft, vom 1. November 1873;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 12. Dezember 1873,

b e s c h l i e ß t:

Der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glarus nach Linththal unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

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 auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1874 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Zürich.

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-schriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 31. Dezember 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. Dezember 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau, mit normaler Spurweite, im Uebrigen nach den Verhältnissen einer sekundären Bahn 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 Glarus 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 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 dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahr-geschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe 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 Wagen nach amerikanischem System mit 3 Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

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,
„ „	zweiten „	7 „
„ „	dritten „	5 „
per Kilometer der Bahnlänge.		

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen mindestens um 20% niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sizplatz 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 mindestens 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.

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 kan-

tonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement 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 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 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20⁰/₁₀ zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über ⁵/₁₀ Rappen per 50 Kilogramm 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 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 40⁰/₁₀ und diejenige für Waaren um 100⁰/₁₀ 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, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm 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 Stükes 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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 Artikeln 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 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 Ver-

standigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansatze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 27. Für die Geltendmachung des Ruckkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Glarus gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann fruhbestens 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 Ruckkufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehoren. 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 Glarus abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhaltnimaiger Betrag von der Ruckkaufsumme 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 10 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 22¹/₂fachen 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 welchen 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Glarus den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Glarus 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 der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession von Eisenbahnen von Ziegelbrücke bis Näfels und von Glarus nach Linththal. (Vom 12. Dezember 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	56
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.12.1873
Date	
Data	
Seite	686-702
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 008

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.