

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Zug.

(Vom 27. November 1896.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 14. Juli 1894 stellten die Herren Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur und Elektrotechniker aus London, in Zürich, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich, welche die „Unternehmung für schweizerische Straßenbahnen“ bilden, das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen auf folgenden Strecken:

- I. Zug-Ägeri-Sattel;
- II. Zug-Baar-Spinnerei Lorze;
- III. Neu-Ägeri-Edlibach-Menzingen;
- IV. Zug-Cham.

Der technische Bericht führte aus, die zweckmäßigste Lösung des Problems einer Bahnverbindung zwischen den Thal- und Berggemeinden des Kantons Zug unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Schwyzer Gemeinden Morgarten und Sattel und des Anschlusses an die Südostbahn in Sattel, könne nur durch Straßenbahnen erreicht werden, da die Erstellung von Normalbahnen, wie verschiedene Beispiele aus der Nachbarschaft (Südostbahn und Sihlthalbahn) zeigen, zu teuer zu stehen käme, als daß eine Rendite möglich wäre. Die entscheidenden Vorteile, welche die mit Elektrizität zu betreibende Straßenbahn biete, seien folgende:

- a. die geringeren Anlage- und Betriebskosten entsprechen den Verkehrsverhältnissen der Landesgegend;

- b. die Bahn könne die Ortschaften direkt erreichen, dieselben erheblich besser bedienen und den Verkehr daher weit rascher entfalten;
- c. der elektrische Betrieb gestatte eine wesentlich bessere Ausnützung der Kraft und biete den Ortschaften weit häufigere und bequemere Fahrgelegenheit, als es mit gewöhnlichem Bahnmaterial oder auch mit Dampfmotorwagen (wie sie z. B. in Stockholm, Saarbrücken und Tours im Betrieb seien), möglich wäre;
- d. der elektrische Betrieb gestatte mit vollkommener Sicherheit und einfacher Adhäsion die Überwindung von Steigungen bis über 8 Prozent.

Für das zweckmäßigste Tracé behufs Verbindung der Thal- und Berggemeinden biete sich eine Alternative: entweder von Zug über Baar, Hinterburg und Edlibach (Menzingen) nach Ägeri und Sattel, oder von Zug über Allenwinden direkt nach Ägeri und Sattel, mit Abzweigungen nach Baar und eventuell nach Menzingen. In Anbetracht, daß die kantonalen Interessen der verschiedenen Gemeinden sich in Zug konzentrieren, und daß die Kantonshauptstadt außerdem nach Eröffnung der Gotthardzufahrtslinie Zürich-Thalweil-Zug-Goldau erheblich an Wichtigkeit als Verkehrsknotenpunkt gewinnen werde, sei die direkte Verbindung zwischen Zug und Ägeri resp. Sattel über Allenwinden, mit Abzweigungen nach Baar, nach Cham und eventuell nach Menzingen, unter allen Umständen geboten und deshalb, trotz der größeren kilometrischen Betriebslänge des Ganzen, als Prinzip festzuhalten.

Die durch die verschiedenen Linien direkt angeschlossene Bevölkerung der Gemeinden Zug, Cham, Baar, Menzingen, Ägeri, Morgarten und Sattel belaufe sich auf 25,000 Einwohner oder 730 Einwohner per Kilometer Bahnlänge. Überdies sei auf die hervorragende industrielle Bedeutung der Landesgegend (Metallwarenfabrik Zug, Lorze- und Ägeri-Baumwollspinnereien etc.) und auf die ergiebige Produktion von Holz und von geschätztem Baumaterial aus den Molasse-Steinbrüchen hinzuweisen. Ein weiterer Vorteil liege erfahrungsgemäß auch für die Kantonal Finanzen in der Entlastung der Straßen und einer entsprechenden Ersparnis der Unterhaltungskosten, sowie für die eidgenössische Postverwaltung in einer wesentlichen Verbesserung und Kostenverminderung des Postdienstes.

Mitteltst Eingabe vom 8. Juni 1896 modifizierten sodann die Konzessionsbewerber, in Übereinstimmung mit der vom Kantonsrate von Zug erteilten Konzession, ihr Projekt dahin, daß sie sich auf die Linien:

- I. Zug-Baar (Ziegelbrücke, beziehungsweise Spinnerei Lorze);
- II. Zug-Cham, und
- III. Zug-Oberägeri, eventuell mit Abzweigungen Baar-Moosrank und Moosrank-Menzingen (anstatt Zug-Ägeri-Sattel und Verbindung dieser Linie mit Menzingen)

beschränkten.

Die Linie Zug-Baar-Spinnerei Lorze hat ihren Ausgangspunkt beim Stadthaus, eventuell beim Schulhaus in Zug und liegt ihrer ganzen Länge nach auf der Kantonalstraße bis an die Lorzebrücke, vor welcher sie nach dem Ladeschuppen der Spinnerei Lorze einbiegt, um hier mit einer Totallänge von 4,5 km. ihren Endpunkt zu finden.

Die Linie Zug-Cham zweigt von der vorgenannten beim Postplatz ab, um die Straße nach Cham zu erreichen, welche sie bis in das Centrum dieser Ortschaft verfolgt. Haltestellen sind beim Schutzengel, in Lorzen und bei der Kollermühle vorgesehen. Totallänge 5,3 km.

Der Ausgangspunkt für die Linie Zug-Oberägeri ist ebenfalls beim Stadthaus, eventuell beim Schulhaus in Zug. Vom Kolinsplatz führt dann die Linie durch die Linden hinauf und folgt der Kantonsstraße bis Moosrank (3,075 km.), wo eine Deviation von einem Kilometer nötig ist, um die zu scharfen Kehren der Straße zwischen Moosrank und Inkenberg zu vermeiden. Von der letztern Ortschaft aus folgt die Linie wieder der Kantonsstraße bis nach Oberägeri (11,70 km.). Stationen und Haltestellen sind vorgesehen bei Loretto-Gütsch, Moosrank, Inkenberg, Egg, Allenwinden, Neu-Ägeri (Säge und Spinnerei), Spinnerei Unterägeri, Unterägeri und Oberägeri.

Die Abzweigungen Baar-Moosrank und Moosrank-Menzingen würden jeweilen der betreffenden, noch zu erstellenden Straße folgen; die bezüglichen Voraussetzungen sind in Art. 6 des Konzessionsentwurfes enthalten.

Die, nur ausnahmsweise vorkommenden, Minimalradien sind 30 m. für die Linie Zug-Baar, 35 für Zug-Cham und 40 für Zug-Oberägeri. Die Maximalsteigung beträgt bei den verschiedenen Linien 2, 3,33 und 6,66 ‰.

Die Spurweite ist 1 m., so daß auf den Straßen von 7, 6 und 5 m. Breite eine freibleibende Straßenbreite, von der inneren Schiene bis zum entgegengesetzten Straßensaum gemessen, von 4,75, 3,50 und 3,25 m. vorhanden ist.

Für den Oberbau sind Stahlschienen mit eisernen Schwellen, außerdem Schutzschienen in der städtischen Strecke von Zug, in

engen Kurven, bei geplasterten Straßenübergängen und bei Niveaure Kreuzungen mit andern Bahnen vorgesehen.

Die definitive Lage der Kraftstation, der Remisen, der Reparaturwerkstätten etc. ist noch nicht bestimmt.

Für das Betriebssystem sind Luftleitungen in einer Höhe von 5,5 m. über den Schienen, mit Polstangen in Äquidistanzen von 30 m., Motorwagen für 32—36 Personen, ausgerüstet mit je zwei Motoren von zusammen 60 Pferdekräften bei 600 Volts Spannung, Schlepp-Personenwagen und Güterwagen von 5 t. Tragkraft in Aussicht genommen. Für den Winter sollen die Personenwagen geheizt und die Plattformen derselben durch Glasverschluß geschützt werden.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

Oberbau und Ausrüstung	Fr.	955,000
Deviationen, Pflasterungen, Niveaure Kreuzungen, Schutzvorrichtungen und verschiedene Arbeiten	„	115,000
Grunderwerb und Gebäulichkeiten	„	80,000
Centralreparaturwerkstätte und Remisen	„	28,000
Elektrische Installation mit Transmission und Leitungen	„	520,000
Rollmaterial	„	272,000
Definitive Baupläne, Bauleitung und Verwaltung	„	30,000
Unvorhergesehenes	„	115,000
Bauzinsen	„	85,000
	Total	Fr. 2,200,000

Die Einnahmen werden geschätzt wie folgt:

Personenverkehr 400,000 Passagiere, im Mittel 45 Rp.	Fr.	180,000
Güterverkehr 20,000 t., im Mittel Fr. 3	„	60,000
Gepäck-, Post- und Paketverkehr	„	6,000
		Fr. 246,000

Betriebsausgaben für circa 270,600 Zugskilometer, inklusive Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfonds, à 50 Rp.	„	135,300
---	---	---------

Überschuß Fr. 110,700

was eine 5 %ige Verzinsung der Anlagekapitals erlauben würde.

Mittelst Eingabe vom 11. September abhin teilte der Regierungsrat des Kantons Zug mit, der Kantonsrat habe in seiner Sitzung vom 16. Juli 1896 die Bewilligung zur Benützung der in Frage kommenden Straßen erteilt. Gleichzeitig übermittelte er dem Eisenbahndepartement die kantonale Konzession, welcher ein Entwurf zu einer Bundeskonzession vorgedruckt war; dabei bemerkte der

Regierungsrat, für den Fall, daß dieser Entwurf wesentliche Änderungen erfahren sollte, habe sich der Kantonsrat vorbehalten, aus seinen Beschluß zurückzukommen und die erteilte Konzession zu widerrufen.

Die vorschriftsmäßigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 12. d. Mts. statt und führten zur einstimmigen Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes. Derselbe veranlaßt uns zu folgenden Bemerkungen:

Artikel 6. Das Eisenbahndepartement hatte zunächst vorgeschlagen, nach dem ersten Satze einfach zu sagen: „Für die Zweiglinien wird der Bundesrat eventuell die Fristen später festsetzen.“ Da jedoch der Vertreter der zugerischen Regierung geltend machte, daß diese Fassung den interessierten Gemeinden zu wenig Garantie dafür biete, daß die Zweiglinien thunlichst bald erstellt werden, daß vielmehr Aufnahme der Formulierung, wie sie in dem der zugerischen Konzession vorgedruckten Entwurf zu einer Bundeskonzession enthalten sei, gewünscht werde, wurde diesem Begehren entsprochen, da man sonst hätte gewärtigen müssen, daß der Kantonsrat von Zug auf seinen Beschluß zurückkommen und die Bewilligung zur Benützung der Straßen widerrufen würde.

Artikel 12. Dieser Artikel wurde auf Wunsch der Konzessionsbewerber aufgenommen, da das Betriebssystem zuerst erprobt werden müsse, bevor der Güterdienst eingerichtet werden könne.

Die Taxen in den Artikeln 16, 18 und 19 sind den Betriebsverhältnissen angepaßt.

Wir beehren uns, Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 27. November 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Unternehmung für schweizerische Straßenbahnen (Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich) vom 14. Juli 1894, ergänzt durch Eingabe vom 8. Juni 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. November 1896,

beschließt:

Den Herren Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur, und E. Stauder, Direktor der Zürichbergbahn, in Zürich, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen von Zug nach Baar (Ziegelbrücke, resp. Spinnerei a. d. Lorze), von Zug nach Cham und von Zug nach Oberägeri, eventuell mit Abzweigungen von Baar nach Moosrank und von Moosrank nach Menzingen, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 70 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linien Zug-Baar (Ziegelbrücke), Zug-Cham und Zug-Oberägeri nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung durch die Bundesbehörden ist der Anfang mit den Bauarbeiten zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Bauarbeiten an gerechnet, sind die genannten drei Stammlinien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, vorbehältlich der vorherigen, rechtzeitigen Vollendung der Korrektur der Langgasse in Baar auf Kosten des Kantons Zug.

Wenn die neuen Straßenanlagen Baar-Moosrank, Moosrank-Schönbrunn-Ägeri mit Abzweigung gegen Menzingen in einer Breite von $5\frac{1}{2}$ Meter mit günstigen Steigungsverhältnissen ausgeführt werden, so ist der Konzessionär verpflichtet, die Straßenbahn Moosrank-Allenwinden-Ägeri ohne Entschädigung auf die neue Straße zu verlegen und die Abzweigungen Baar-Moosrank und Moosrank-Menzingen längstens ein Jahr später zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Diese Verpflichtung zur Erstellung der neuen Abzweigungen fällt jedoch dahin, wenn die neuen Straßenanlagen Baar-Moosrank nicht innert 4 und diejenige Moosrank-Schönbrunn-Ägeri nicht innert 12 Jahren vom Kantone in Angriff genommen werden.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Zug und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Spätestens ein Jahr nach Eröffnung des Personenverkehrs ist auch mit dem Transport von Gütern und von Vieh zu beginnen.

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

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen.

Immerhin soll die Beförderung von Personen auf den Thallinien mindestens 12 Mal per Tag und auf der Berglinie mindestens 5 Mal per Tag in jeder Richtung stattfinden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

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

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen auf den Thallinien Taxen bis auf 7 Rappen und auf der Berglinie bis auf 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 6 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.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilletten zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Für Vieh dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

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

Art. 19. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste für die Bergstrecke nicht über 4,5 und für die Thalstrecke nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 für die Bergstrecke und 1,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer für die Thalstrecke betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren 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. 20. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 22. Die in Art. 16, 18 und 19 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren 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 Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Straßenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 27. In Bezug auf Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die Bestimmungen des Beschlusses des Kantonsrates von Zug betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen, vom 21. Mai 1896, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zug gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte

dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Zug. (Vom 27. November 1896.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1896
Date	
Data	
Seite	825-836
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 638

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.