

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession elektrischer Strassenbahnen zwischen den Berg- und Talgemeinden im Kanton Zug.

(Vom 11. Dezember 1908.)

Tit.

Unterm 7. Mai 1907 ersuchte ein durch Herrn Regierungsrat Spillmann in Zug vertretenes Initiativkomitee um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb folgender Strassenbahnlinien im Kanton Zug:

1. Zug-Nidfurren-Oberägeri;
2. Zug-Baar-Talacker;
3. Nidfurren-Edlibach-Menzingen.

Wie dem allgemeinen Bericht zu entnehmen ist, bezweckt man mit der Erstellung dieser Strassenbahnen, die zugerischen Berg- und Talgemeinden unter einander und mit der Stadt Zug zu verbinden. Durch den allgemeinen Aufschwung dieser Gemeinden und die starke Entwicklung des Fremdenverkehrs in den letzten Jahren im Ägerital und in Menzingen sei die Existenzfähigkeit der angestrebten Strassenbahnlinien gesichert.

Wie durch eine bessere und möglichst rasche Verbindung der Verkehr gehoben werden könne, zeige deutlich der gegenwärtig bestehende Automobilverkehr. Der Verkehr habe sich seit der Einführung desselben zum mindesten verfünffacht und

werde noch stark zunehmen, sobald eine Schienenverbindung die Berggemeinden mit dem Tale verbinde.

In der Voraussetzung, dass mit der Zuger Berg- und Strassenbahn ein Abkommen für gemeinsame Benützung der Linie Kolinplatz bis Bahnhof werde getroffen werden, beginne die erste Linie auf dem Kolinplatz in Zug. Sie folge der Kantonsstrasse bis Untertalacker, werde dort von der neuen Strasse aufgenommen und über die Lorzentobelbrücke nach Nidfurren und Neuägeri weitergeführt. Von da an folge sie wieder der alten Kantonsstrasse bis nach Oberägeri, wo sie bei der Post ihren Abschluss finde.

Die zweite Linie beginne in Zug beim Durchgange der Gotthardbahn, folge der Baarerstrasse, führe zum Bahnhofs in Baar und durch die Marktgasse bis Bühl, wo sie von der neuen Baar-Talackerstrasse aufgenommen werde. Beim Talacker schliesse diese Linie an diejenige von Zug-Ägeri an.

Die dritte Linie sei die Abzweigung von Nidfurren bis Menzingen. Sie folge der neuen Strasse bis Edlibach und von da der bestehenden Kantonsstrasse bis Menzingen.

Dem technischen Bericht sind folgende Hauptangaben zu entnehmen:

Länge der Bahn: I. Linie . . . . .	12,350 m
II.  " . . . . .	6,940  "
III.  " . . . . .	3,660  "
	Zusammen 23,950 m

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: I. Linie 70 ‰ auf 60 m, sonst 60 ‰; II. Linie 50 ‰; III. Linie 63 ‰.

Höhenkoten: Zug, Kolinplatz 423,4 m, Obertalacker 567,1 m, Nidfurren 651 m, Oberägeri 736 m, Menzingen 805 m, Baar 447 m.

Minimalradius: 40 m.

Zwischenstationen und Haltstellen I. Linie . . . . .	10
II.  " . . . . .	8
III.  " . . . . .	3

Betriebssystem: Elektrizität. Kraftbeschaffung voraussichtlich aus dem Wasserwerk Zug.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	85,400
Landentschädigungen etc. . . . .	„	48,000
Unterbau . . . . .	„	99,850
Oberbau . . . . .	„	450,000
Hochbau . . . . .	„	424,000
Rollmaterial . . . . .	„	362,000
Reservematerial . . . . .	„	18,850
Verschiedenes . . . . .	„	179,400
Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	62,500
Total		Fr. 1,730,000

oder per km zirka Fr. 75,000.

Der Rentabilitätsberechnung ist zu entnehmen, dass nach der Ansicht der Initianten der Betrieb des gesamten Bahnnetzes einen jährlichen Reingewinn von Fr. 59,000, gleich 3,47 % des Anlagekapitals abwerfen wird.

In seiner Versammlung vom 18./19. November 1908 erwähnt der Regierungsrat des Kantons Zug den Umstand, dass Herr Ständerat Meyer in Steinhausen, welcher bereits im Jahre 1904/05 ein Konzessionsgesuch für verschiedene Strassenbahnlinien im Kanton Zug eingereicht hatte, dasselbe zurückgezogen habe. Im übrigen empfiehlt er die Erteilung der vom Initiativkomitee nachgesuchten Konzession.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 30. November 1908 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf fand allseitige Zustimmung. Auf Wunsch der Konzessionsbewerber wurde beschlossen, in Art. 14 und 15 noch Bestimmungen betreffend die eventuelle Einführung einer zweiten Wagenklasse aufzunehmen und die definitive Redaktion dieser Artikel dem Eisenbahndepartement zu überlassen. Mit dem vorliegenden Entwurf hat sich der Regierungsrat des Kantons Zug nachträglich noch mit Zuschrift vom 5. Dezember 1908 einverstanden erklärt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Dezember 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession elektrischer Strassenbahnen zwischen den Berg- und Talgemeinden im Kanton Zug.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des durch Herrn Regierungsrat Spillmann in Zug vertretenen Initiativkomitees für eine Schienen-Verbindung zwischen den zugerischen Berg- und Talgemeinden vom 7. Mai 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 1908,

beschliesst:

I. Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn Regierungsrat Spillmann in Zug, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft unter den in den nachstehenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb eines Netzes elektrischer Strassenbahnen behufs Verbindung der zugerischen Berg- und Talgemeinden, umfassend folgende Linien, welche als Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt werden:

1. Zug-Nidfurren-Oberägeri;
2. Zug-Baar-Talacker;
3. Nidfurren-Edlibach-Menzingen.

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 80 Jahren, vom Inkrafttreten 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 weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist das ganze konzessionierte Bahnnetz zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des unterm 24. September 1908 vom Kantonsrate des Kantons Zug gefassten Beschlusses betreffend Konzession elektrischer Strassenbahnen zwischen den Berg- und Talgemeinden, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss. Mit Zustimmung des Bundesrates kann jedoch eine zweite Wagenklasse eingeführt werden.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen, per Kilometer der Bahnlänge, eine Taxe bis auf den Betrag von 8 Rappen für die Tallinie Zug-Baar und bis auf den Betrag von 10 Rappen für die übrigen Linien beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat nach Anhörung der Bahngesellschaft die Taxen hierfür fest.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 5 Rappen, und deren niedrigste nicht über  $2\frac{1}{2}$  Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens  $2\frac{1}{2}$  Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 25 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 4 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen soll nicht mehr als 40 Rappen betragen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf der Station Zug sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zug, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Zug den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1909 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession elektrischer Strassenbahnen zwischen den Berg- und Talgemeinden im Kanton Zug. (Vom 11. Dezember 1908.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1908
Date	
Data	
Seite	260-271
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 154

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.