

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
Ablehnung der Fristverlängerung für das Theilstück  
Pfäffikon - Brunnen der Zürichsee - Gotthardbahn und  
Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn  
von Biberbrük bis zum Anschluß an die Gotthardbahn  
zwischen Schwyz und Brunnen.

(Vom 9. Dezember 1881.)

---

Tit.

Unterm 15. Oktober 1881 ist vom „Initiativkomite für eine Biberbrük-Gotthardbahn“ das Gesuch um Konzessionirung einer Eisenbahn eingegangen, welche, ganz auf schwyzerischem Kantonsgebiet sich bewegend, als Fortsetzung der dermaligen Wädenschweil-Einsiedelnbahn, von der Station Biberbrük der oben genannten Unternehmung ausgehend, über Rothenthurm, Sattel und Schwyz bis etwa 500 m. nördlich der Brücke über den Muottafluß gebaut und hier in die Linie der Gotthardbahn eingeführt werden soll, die alsdann bis zur Station Brunnen von den beiden Unternehmungen gemeinschaftlich benutzt würde. Bei der Einmündung soll eine vollständige Signalstation erstellt werden. Ein bezügliches Uebereinkommen mit der Gotthardbahngesellschaft ist noch nicht abgeschlossen.

Die projektirte Bahn ist von der Station Biberbrük an bis zur Einmündung in die Linie der Gotthardbahn 23,350 m. lang; sie wird zwischen den beiden Endpunkten drei Zwischenstationen:

Rothenthurm, bei 7,980 km., Sattel, bei 12,900 km., und Schwyz, bei 20,700 km. erhalten. Die Streke, auf welche man die Linie der Gotthardbahn zu benutzen gedenkt, mißt 2240 m.

Die Höhe der Ausgangsstation Biberbrük beträgt 831 m. ü. M., die des Scheitelpunkts der Bahn auf der Wasserscheide bei Biberegg 931 und bei der Station Brunnen 440 m.; die Maximalsteigung zwischen Biberbrük und Biberegg 30, Biberegg und Sattel 44,71 und Sattel und Schwyz 37,21 und die mittlere Steigung 23,1 ‰.

Der kleinste Kurvenradius ist, dem zu durchfahrenden schwierigen Terrain angepaßt, auf der Streke Biberbrük-Sattel 200 und zwischen Sattel und dem südlichen Endpunkt der Linie 180 m.

Tunnels werden fünf mit einer Gesamtlänge von 1120 m. projektirt; ferner ein Viadukt über den Aabach mit fünf Oeffnungen von 21,20 m. Spannweite, und sechs Brücken, die größte derselben indessen mit 17 m. Spannweite.

Der Oberbau wird normalspurig erstellt.

Die Baukosten sind im Ganzen auf Fr. 6,200,000 berechnet; per km. Baulänge also auf Fr. 262,712.

Was die Konzessionsbestimmungen anbetrifft, so entfernen sich die schließlich festgestellten Vorschläge der Konzessionspetenten von der Normalkonzession (Eisenbahnaktensammlung n. F., Bd. I, S. 38) nur in folgenden Punkten:

- 1) Die Beförderung der Personen soll nur in zwei Wagenklassen stattfinden (II. und III. Klasse);
- 2) die Bestimmung, daß die mit Waarenzügen zu befördernden Personen um wenigstens 20 ‰ billigere als die normalen Taxen genießen, soll fallen gelassen werden.

Die erste dieser Ausnahmsbedingungen schließt sich an die bei der Wädenschweil-Einsiedelnbahn thatsächlich bestehende Betriebsführung an; die Regierung von Schwyz hat sich damit einverstanden erklärt, ebenso auch mit dem zweiten Punkt, der gleicherweise in den besondern Verhältnissen des Unternehmens begründet und auch in der Konzession der Wädenschweil-Einsiedelnbahn nicht enthalten ist.

In Hinsicht auf die Taxen haben die Konzessionspetenten beantragt, das Maximum nach Maßgabe der Grundsätze vorzusehen, welche sich in der Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 11. September 1873 (Bundesblatt 1873, Bd. III, S. 708) entwickelt finden. Die Regierung von Schwyz bezeichnete

die daraus hergeleiteten Sätze als zu hoch und verwies auf die niedrigeren Taxen in der Konzession der Zürichsee-Gotthardbahn vom 25. Juni 1874 (Eisenbahnaktensammlung Bd. II, S. 163), wogegen das Gründungskomite darauf abstellte, daß die von ihm vorgeschlagenen Sätze in Wahrheit nicht höher seien; sie entsprechen der durch die erhöhten Steigungen erzielten Reduktion der Bahnlänge. Schließlich verständigte man sich auf die im beiliegenden Konzessionsentwurf eingesetzten Positionen, welche, was die Personentaxen anbetrifft, denjenigen der Bahn Wädenschweil-Einsiedeln entsprechen und damit unter den von den Petenten ursprünglich verlangten Normen (16 und 11 Rappen) stehen. Als Taxen für den Viehtransport wurden diejenigen adoptirt, welche sich aus der Berechnung nach der bereits erwähnten Botschaft ergaben, aber mit Aufrundung auf 36 und 18 Rappen (anstatt auf 40 und 20 Rappen) bei der I. und II. Klasse. Auf derselben Grundlage beruhen die Gepäk- und die Güterfrachtsätze, ebenso die Taxen für den Transport von baarem Geld. Die Bestimmung über die Behandlung von Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen ist dem entsprechenden Satze des Art. 29 der Konzession für Wädenschweil-Einsiedeln nachgebildet.

Für den Fall, als die Konzession an sich ertheilt wird, empfehlen wir Ihnen das demgemäß formulirte Konzessionsschema in allen Theilen zur Genehmigung. Es enthält nichts, was nicht unter gleichen und ähnlichen Verhältnissen schon wiederholt bewilligt worden ist.

Was die Hauptsache, die Frage der Konzessionsertheilung an sich anbetrifft, so haben wir daran zu erinnern, daß die bereits oben erwähnte Konzession für die Zürichsee-Gotthardbahn vom 25. Juni 1874 für dieselbe Zugsrichtung berechnet ist, der die Biberbrük-Gotthardbahn dienen soll. Die Zürichsee-Gotthardbahn-Konzession bezieht sich auf eine von Rapperschweil über Pfäffikon nach Biberbrük und von da, allerdings mit etwas anderem Trace als die Biberbrük-Gotthardbahn (mit Benutzung zugerschen Kantonsgebiets außerhalb Biberbrük und zwischen Rothenthurm und Sattel) ebenfalls über Schwyz nach Brunnen führende Linie. Bekanntlich ist aber bisher nur die Streke Rapperschweil-Pfäffikon gebaut worden; für den übrigen Theil des Projekts sind die Baufristen wiederholt, das letzte Mal durch Bundesbeschluß vom 16. Dezember 1878 (Eisenbahnaktensammlung Bd. V, S. 120) bis zum 25. Dezember 1881 verlängert worden, mit dem Beifügen immerhin, daß

„wenn vor Ablauf dieser Frist die Konzession von dritter Hand verlangt würde, welche bessere Garantien für deren Ausführung

biete, die Bundesversammlung sich vorbehalte, die Konzession auch vor Ablauf der verlängerten Frist zurückzuziehen und einem andern Bewerber zu übertragen, sofern die Verwaltung der Zürichsee-Gotthardbahn inner einer dannzumal anzusehenden Frist nicht die gleichen Garantien bieten könnte.“

Es ist klar, und darüber gibt sich auch das Gründungskomite der Biberbrük-Gotthardbahn keinem Zweifel hin, daß trotz der theilweise verschiedenen Tracirung der beiden Projekte das eine vom andern ausgeschlossen wird, und es stimmt damit nur, wenn das Gründungskomite der Biberbrük-Gotthardbahn in seinem Konzessionsgesuch den Nachweis antritt, daß die ökonomischen Verhältnisse der Zürichsee-Gotthardbahn eine Erweiterung ihres dermaligen Unternehmens unmöglich erscheinen lassen und damit den Schluß zu begründen versucht, daß also die Konzession einem neuen Erwerber ertheilt werden könne.

Wir haben, um in der Sache möglichst klar zu sehen, die Verwaltung der Zürichsee-Gotthardbahn und das Gründungskomite von Wädenschweil zu einer Konferenz einberufen. Die Besprechung ergab indessen bloß, daß die erstere die Unmöglichkeit, inner der ihr noch bleibenden Frist (bis 25. Dezember dieses Jahres) einen genügenden Finanzausweis zu leisten, zugestand, gleichzeitig aber ein Fristerstreckungsgesuch anmeldete und unterm 12. November auch einreichte, worin sie um Verlängerung der Baufristen um drei Jahre nachsuchte, in Wesentlichem unter folgender Begründung:

- 1) daß ihre Ansprüche auf die Konzession die ältern seien;
- 2) daß von ihr auf die technischen Vorarbeiten bereits über Fr. 140,000 verwendet worden seien;
- 3) daß die dermalige günstigere Lage des Geldmarktes nicht bloß den neuen Konzessionspetenten, sondern auch der Zürichsee-Gotthardbahn zu gut komme.

Die Kantonsregierungen von Schwyz und Zug widersezen sich der nachgesuchten Fristverlängerung nicht.

Gleichwohl beantragen wir nicht, dieselbe zu bewilligen. Die Finanzlage der Zürichsee-Gotthardbahn ist anerkanntermaßen dergestalt, daß an einen Bau der Fortsezung der Linie ab Pfäffikon inner der neu begehrten Frist vernünftigerweise nicht zu denken ist, und daß es also auch in Abgang eines neuen Konzessionsbewerbers nur gerechtfertigt wäre, das Gesuch abzulehnen. Denn auch die Verweisung auf die Kosten von Vorarbeiten, denen seit Jahren keine Folge gegeben wurde, ist von geringem Gewicht, und das ältere Recht vollends kann da nicht als das bessere gelten, wo

es nur darum so alt geworden ist, weil man, im Abgang eines anderweitigen Interesse, Fristen, auf deren Versäumniß von Anfang an der Verlust der Konzession gesetzt war, die aber nicht benutzt wurden, wiederholt erneuerte.

Wir beantragen aber die Ablehnung auch mit der Absicht, dagegen die Ertheilung der vom Gründungskomite in Wädenschweil für die von demselbem so genannte Biberbrük-Gotthardbahn gewünschten Konzession zu empfehlen. Allerdings hat dieses Gründungskomite ebenfalls einen Finanzausweis noch nicht geleistet; es ist aber ein solcher, um eine neue Konzession zu erwerben, vom Gesez auch nicht gefordert. Zudem wird man der Versicherung des Komite, daß es nur dann mit Aussicht auf einen praktischen Erfolg an die Finanzierung seines Projekts gehen könne, wenn es im Besiz einer Konzession sei, eine gewisse Berechtigung nicht absprechen können. Ferner dürfte die Annahme nicht ungerechtfertigt sein, daß, wenn man so ziemlich denselben Zwek mit einer Ausgabe von Fr. 6,200,000 erfüllen kann, für dessen Erreichung die Zürichsee-Gotthardbahn über 10 Millionen bündelt hatte, es eher möglich sein sollte, jenen bedeutend geringeren Bedarf für das neue Projekt aufzubringen.

Da überdem die Bedeutung und der Nutzen einer direkten Schienenverbindung von der Wädenschweil-Einsiedelnbahn aus bis zum Anschluß an die Gotthardbahn einen großen Theil der Ostschweiz den innern Kantonen erheblich näher bringt, ein allgemeines Interesse am Zustandekommen des Projekts also vorhanden ist, so hat man, nachdem die bisher eingesetzten Kräfte sich als unzulänglich erwiesen, allen Grund, neuen und frischen Kräften Gelegenheit zu geben, sich zu entwikeln.

Gerade dieses öffentliche Interesse am Zustandekommen der Schienenverbindung an sich und die immerhin bestehende Unsicherheit darüber, ob es dem Gründungskomite in Wädenschweil möglich sein wird, die erforderlichen Mittel aufzubringen, veranlaßt uns aber auch, in die dem leztern zu gewährende Konzession die Aufnahme einer ausnahmsweisen Bestimmung vorzuschlagen, in der Art, daß, ähnlich wie dies anlässlich der lezten Fristerstreckung für die Zürichsee-Gotthardbahn geschehen ist, der Bundesversammlung vorbehalten bleiben soll, diese neue Konzession auch vor Ablauf der in Art. 5 angesetzten Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen zu Gunsten eines andern Bewerbers zurückzuziehen, sofern die Inhaber derselben nicht dieselben Garantien für die wirkliche Ausführung des Unternehmens bieten könnten, die der andere Bewerber nachzuweisen im Falle wäre (Art. 29).

Eine solche Bestimmung wahrt namentlich auch die Interessen der Zürichsee-Gotthardbahngesellschaft, wenn diese unerwarteterweise vor dem Komite in Wädenschweil zu den zur Ausführung ihres Projekts nöthigen Mitteln kommen sollte, und wird bei dem letztern um so weniger Anstand finden, als sich dasselbe auch eine Doppelkonzession hätte gefallen lassen, welche Ihnen vorzuschlagen uns aber grundsätzliche Bedenken abgehalten haben.

Was schließlich die vom Gründungskomite in Wädenschweil projektirte Mitbenutzung der Gotthardbahnlinie vom Einmündungspunkt bei der Muottabrücke bis in die Station Brunnen anbetrifft, so sind die erforderlichen Verhandlungen zwischen dem Komite und der Verwaltung der Gotthardbahn noch zu gewärtigen. Wenn eine Verständigung nicht möglich sein und der Bundesrath einen Zwang im Sinne von Art. 30 des Eisenbahngesetzes nicht statthaft finden sollte, so wird es Aufgabe des Konzessionsinhabers sein, die ihm weiter nöthig scheinenden Anträge zu formuliren und einzubringen.

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

Bern, den 9. Dezember 1881.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schieß.**



(Entwurf)

**I.****Bundesbeschluß**

betreffend

**Verweigerung einer Fristverlängerung für das Theilstück  
Pfäffikon-Brunnen der Zürichsee-Gotthardbahn.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- a. einer Eingabe des Verwaltungsraths der Zürichsee-Gotthardbahn, vom 12. November 1881;
- b. einer Botschaft des Bundesraths vom 9. Dezember 1881,

beschließt:

1. Das Gesuch um weitere Verlängerung der in Art. 5 und 6 der Konzession für das Theilstück Pfäffikon-Brunnen der Zürichsee-Gotthardbahn vom 25. Juni 1874 (Eisenbahnaktensammlung n. F., Bd. II, S. 163) festgesetzten und durch Bundesbeschlüsse vom 16. Dezember 1875 (Eisenbahnaktensammlung n. F., Bd. III, S. 248), 27. März 1877 (ibid. Bd. IV, S. 196) und 16. Dezember 1878 (ibid. Bd. V, S. 120) schon dreimal verlängerten Fristen wird abgelehnt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

---

## II.

### Bundesbeschluss

betreffend

Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von  
Biberbrücke bis zum Anschluß an die Gotthardbahn  
zwischen Schwyz und Brunnen.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuchs des Initiativkomite für die Biberbrück-Gotthardbahn, vom 15. Oktober 1881;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Dezember 1881,

beschließt:

Dem Gründungskomite für die Biberbrück - Gotthardbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrück bis zum Anschluß an die Gotthardbahn beim Uebergang über die Muota zwischen Schwyz und Brunnen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen 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 bis zum 1. Januar 1969 ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1884 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1886 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 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 Schwyz und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben 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 im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweizerischen Eisenbahnen besteht, täglich mindestens drei Mal und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplans, täglich wenigstens zwei Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 15 Kilo-

metern 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 zwei — II. und III. — Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider 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. 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 zweiten Wagenklasse 15 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu bezahlen.

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 6 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren 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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die näheren 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 36 Rappen;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 18 Rappen;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rappen.

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 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 Franken per Kilometer höchstens 2 Rappen zu bezahlen sind.

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 in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waaren-sendungen 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 Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei 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 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. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahoriges 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 Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, 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 dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Schwyz abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch

die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 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  $22\frac{1}{2}$ fachen 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 gesamten 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 Zeitpunkt 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 Schwyz den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Schwyz 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. Wenn, bevor die Inhaber der gegenwärtigen Konzession die ihnen gemäß Art. 5 obliegenden technischen und finanziellen Vorlagen in genügender Weise gemacht haben, von anderer Seite die Ausführung der Bahn anboten und die Mittel zum Bau derselben nachgewiesen würden, so behält sich die Bundesversammlung vor, auch vor Ablauf der im Art. 5 angesetzten Frist die Konzession zurückzuziehen und einem andern Bewerber zu übertragen, sofern die gegenwärtigen Konzessionsinhaber nicht inner einer dannzumal anzusehenden Frist die gleichen Garantien bieten können.

Art. 30. 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 Ablehnung der  
Fristverlängerung für das Theilstük Pfäffikon - Brunnen der Zürichsee - Gotthardbahn  
und Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrük bis zum Ansch...**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1881             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 53               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 17.12.1881       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 673-687          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 011 304       |

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.