

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßen-Eisenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen.

(Vom 15. Dezember 1890.)

Tit.

Unterm 9. September 1890 reichten die Herren Anton von Hettlingen, Gemeindevorsteher, und M. Styger, Kantonschreiber, beide in Schwyz, Namens eines ferner noch aus den Herren Kälin, Kanzleidirektor, C. Reichlin, Ständerath, Constantin von Hettlingen, Kantonsrath, Al. von Müller, Bezirksstatthalter, und Meinrad Theiler, sämmtlich in Schwyz, bestehenden Initiativkomites, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, ein Konzessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßen-Eisenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen.

In dem Konzessionsgesuche, welches mit den vorgeschriebenen Beilagen versehen war, wird ausgeführt, daß eine Schienenverbindung des Kantonshauptortes Schwyz mit dem Seeufer bei Brunnen und mit der zwei Kilometer entfernten Gotthardbahn-Station bei Seewen ein längst gefühltes Bedürfniß sei. Nachdem nun Schwyz als Festort für die Bundesfeier vom 1. August 1891 bestimmt worden sei, erscheine die Erstellung einer zweckmäßigen Straßenbahn nach den beiden Verkehrsstationen Brunnen und Seewen auf diesen Zeitpunkt um so wünschenswerther.

Die Bahn, welche von der Gotthardbahn-Station Schwyz-Seewen (Cote 458,50 m. ü. M.) nach dem Flecken Schwyz (Cote 515,0)

und von da über Ibach und Ingenbohl nach Brunnen (Cote 438,50) zum Anschluß an die Dampfschiffe des Vierwaldstättersees und die Gotthardbahn geführt werden soll, liegt ausschließlich im Kanton Schwyz und ist bestimmt, sowohl dem Lokal- als dem Fremdenverkehr zu dienen. Für die Bahnanlage wird, mit Ausnahme des Ueberganges über den Muottafluß bei Ibach, welcher mittelst einer neuen eisernen Brücke bewerkstelligt werden soll, überall der bestehende Straßenkörper verwendet werden. Der Oberbau besteht aus Schwellen und Schienen von Stahl, letztere im Gewichte von 12 kg. per laufenden Meter. In Ortschaften, namentlich in gepflasterten Straßen, sind Doppelschienen, welche eine Rille bilden, vorgesehen.

Im Gesuche ist eine Spurweite von 60 cm., nach den spätern Angaben der Petenten eine solche von 75 cm. in Aussicht genommen. Die Länge der Bahn beträgt 7000 Meter, nämlich:

Station Schwyz-Seewen bis Flecken Schwyz . .	1650 Meter
Flecken Schwyz bis Brunnen	5350
	n

Total 7000 Meter

Hievon entfallen auf gerade Strecken 5740 Meter und auf Kurven von 40 bis 400 m. Radius 1260 Meter.

Die Maximalsteigung beträgt sowohl auf der Strecke Seewen-Schwyz, bei einer Niveaudifferenz von 56,5 m., als zwischen Schwyz und Brunnen, bei einem Höhenunterschied von 76,50 m., 60 ‰. Zwischen Ibach und Brunnen folgen sich Steigungen von 9, 6, 4 und 2 ‰.

An Rollmaterial sind vorgesehen: zunächst 4 Dampflokomotiven mit je 2 Adhäsionstriebachsen und ca. 12 Tonnen Dienstgewicht; für den Personentransport 2 verschiedene Wagentypen, nämlich 2 Tramwaywagen zu je 16 Sitzplätzen im Innern und 8 Stehplätzen auf der Plattform, und 6 Wagen ohne Seitenwände zu 56 Sitzplätzen, gleich oder ähnlich denjenigen, welche auf der Décauville-Eisenbahn an der Pariser Ausstellung 1889 im Betrieb waren. Dieser letztere Typus soll hauptsächlich während der Saison an schönen Tagen zwischen Brunnen und Schwyz zur Verwendung kommen, während die geschlossenen Tramwaywagen für den Dienst bei schlechtem Wetter und namentlich für den Winterdienst zwischen Schwyz und der Station Schwyz-Seewen bestimmt sind. Endlich wird ein gedeckter Güterwagen für Stückgüter und Gepäck beschafft werden.

Die Bahn soll mit Dampf betrieben werden und zwar mittelst Adhäsionslokomotiven ohne Zahnrad oder Drahtseil.

Die beiden Theilstücke: Station Schwyz-Seewen — Flecken Schwyz und Schwyz — Brunnen, werden unter einer Leitung, jedoch nicht mit durchgehenden Zügen, sondern gesondert betrieben werden. Auf der erstern Strecke hätten sich die Zahl und die Abgangszeiten der Tramfahrten nach den Zügen der Gotthardbahn, welche auf der Station Schwyz-Seewen anhalten, zu richten. Dabei ist Jahresbetrieb in Aussicht genommen, wogegen die Strecke Schwyz — Brunnen nur während der Fremdensaison betrieben würde und für den Fahrtenplan die Kurse, resp. die Halte der Dampfschiffe in Brunnen während der Saison maßgebend wären.

Es ist eine Fahrgeschwindigkeit auf offener Strecke und bei geringer Steigung von 25 km., bei starken Steigungen und durch Ortschaften von 10 km. per Zeitstunde in Aussicht genommen; danach würde die Fahrzeit für Schwyz-Seewen sich auf 10 Minuten und für Schwyz-Brunnen (inklusive Haltstellen) auf 25 Minuten belaufen.

An Hochbauten sind eine Lokomotiv- und Wagenremise nebst kleiner Werkstätte, sowie in Schwyz und Ibach ein Wartlokal mit angebautem Stückgüterraum in Aussicht genommen.

Der summarisch gehaltene Voranschlag sieht für die ganze Bahnanlage, einschließlich Beschaffung des Rollmaterials, per Kilometer einen Kostenbetrag von Fr. 50,000 oder für die ganze, 7000 Meter lange Linie Fr. 350,000 vor.

Eine Rentabilitätsberechnung enthält das Gesuch nicht.

Die Petenten, welche auf Behandlung ihres Gesuches schon in Ihrer letzten Session Werth gesetzt hätten, wurden in der üblichen Weise zunächst darauf aufmerksam gemacht, daß von Seite der Bundesbehörden nach konstanter Praxis auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen erst eingetreten werde, wenn sich die Bewerber zuvor mit den kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden in Betreff der Benutzung öffentlicher Straßen für die Bahnanlage in abschließlicher Weise verständigt haben. Die nöthigen Schritte zur Erlangung der daherigen Bewilligung wurden vom Initiativkomitee ungesäumt eingeleitet und hatten den gewünschten Erfolg. Mit Schreiben vom 29. September dieses Jahres übermittelte die Kantonskanzlei von Schwyz die bezüglichen Beschlüsse des Bezirksrathes von Schwyz vom 22. September und der Kirchgemeinde von Schwyz vom 28. September 1890. Durch erstern wird die Kreuzung des Hauptplatzes in Schwyz, durch letztern die Benutzung der Bahnhofstraße Schwyz-Seewen für die projektirte Bahn bewilligt. Ferner theilte die Regierung unterm 29. November, beziehungsweise 1. Dezember auch den vom 28. November datirten

Beschluß des Kantonsrathes von Schwyz mit, laut welchem die Kantonsstraße von Schwyz über Ibach nach Brunnen unter gewissen Bedingungen zur Mitbenutzung für die projektirte Bahn überlassen wird, in dem Sinne aber, daß letztere in Brunnen nicht weiter als bis zum Kapellplatz geführt werden dürfe und vom Kapellplatz bis an die Landungsbrücke zur Vermittlung des Güterverkehrs nur die Legung eines Rollgleises mit Handbetrieb gestattet werde.

Für den Fall, daß durch das vorliegende Projekt in Brunnen eine Bahnüberschreitung à niveau in Aussicht genommen sei, sah sich im Fernern die Direktion der Gotthardbahn veranlaßt, mit Schreiben vom 2. Dezember 1890 gegen eine derartige Anlage aus Gründen der Betriebssicherheit Einsprache zu erheben.

Ferner wandte sich der Gemeinderath von Ingenbohl unterm 5. d. M. mit dem Begehren an unser Eisenbahndepartement, es möchte die Benutzung der Kantonsstraße nur bis zum Bahnübergang der Gotthardbahn am südlichen Ende der Station Brunnen gestattet und der Gesellschaft auf der Strecke Brunnen-Schwyz die Verpflichtung zum Betrieb auch während des Winters auferlegt, oder dann Aufrechterhaltung der jetzt bestehenden Postverbindung zugesichert werden.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Schwyz empfiehlt das Gesuch angelegentlich zur Entsprechung.

Am 25. September reichte ferner Herr Ingenieur Betschart in Schwyz, Namens eines Konsortiums, ein Konzessionsgesuch ein für eine normale spurige Eisenbahnverbindung zwischen dem Bahnhofe und der Ortschaft Schwyz. Petent will sich mit einem Projekte, welches zum Zwecke haben sollte, die Ortschaft Schwyz der Gotthardbahn näher zu rücken, schon seit längerer Zeit beschäftigt haben. In der Zwischenzeit sei nun auch ein anderes Projekt lancirt worden, ohne daß jedoch eine vollständige Planaufnahme dafür vorliegen würde, nämlich das hievordargestellte für eine Straßenbahn Seewen-Schwyz-Brunnen. Die Kosten des letztern würden jedoch so große werden, daß man mit der größten Phantasie niemals eine Verzinsung des Baukapitals werde herausrechnen können, ja die größten Bedenken bestehen, ob die Einnahmen nur die Betriebskosten zu decken im Stande wären. Diese Ueberzeugung habe den Petenten bestimmt, an seinem Gesuche festzuhalten, um so mehr, als er in einer das ganze Jahr bestehenden normalen Bahnverbindung der Ortschaft Schwyz mit der Hauptlinie der Gotthardbahn die Lösung aller bestehenden Uebelstände erblicke. In der That sei damit selbst für den Lokalverkehr

Schwyz-Brannen ausreichend gesorgt, welcher des Tags je fünfmal in beiden Richtungen stattfindet und rascher und billiger sei, als auf der Straßenbahn. Entscheidend aber sei, daß auf der kürzern Strecke Schwyz-Bahnhof die Kostendifferenz zwischen einer Normalspuranlage und einer Straßenbahn eine unmerkliche sei, eine normalspurige Eisenbahn aber viel leistungsfähiger sei, namentlich bezüglich des Güterdienstes.

Die Kosten werden per Kilometer auf Fr. 40,000 oder für die ganze, 1,7 km. lange Linie auf Fr. 68,000 berechnet. Das Projekt würde sich bezüglich Nivellette und Richtungsverhältnisse genau an die von der Gotthardbahn erstellte Zufahrtsstraße Seewen-Schwyz anschließen, dagegen einen kleinsten Kurvenradius von 150 statt 100 m. erhalten. Als Spurweite ist die normale und Betrieb mittelst Dampflokomotiven angenommen.

Das zuerst eingereichte Projekt sah Benutzung der Straße in der Weise vor, daß für die Geleiseanlage der Rand der bestehenden Straße und eine entsprechende Verbreiterung verwendet würde. Später gab Petent die Erklärung ab, daß er von jeder Benutzung der Straße Schwyz-Seewen definitiv abstrahire.

Die Regierung von Schwyz, welcher auch dieses zweite Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, übermittelte uns eine Begutachtung desselben durch den Gemeinderath von Schwyz, welcher dem Projekt Seewen-Schwyz-Brannen aus allen Gesichtspunkten den Vorzug gibt und dasjenige des Herrn Betschart als den Interessen und Wünschen der Bevölkerung widersprechend bezeichnet. Demgemäß wird Nichtertheilung der Konzession beantragt und damit gleichzeitig die Bewilligung zur theilweisen Inanspruchnahme des Straßenkörpers abgeschlagen. Die Regierung schließt sich dieser ablehnenden Stellungnahme an, um so mehr, als dem Schmalspurbahnprojekt Seewen-Schwyz-Brannen nun allseitig die erforderliche Ermächtigung zur Straßenbenutzung ertheilt sei.

Mit der Weigerung, die projektirte Inanspruchnahme der Straße zu gestatten, wäre, abgesehen von allfällig weiter hinzutretenden Gründen, die Konkurrenzfrage zwischen den beiden vorliegenden Gesuchen erledigt, wenn nicht in letzter Stunde Herr Betschart erklärt hätte, die von ihm projektirte Normalbahn ganz auf eigenen Bahnkörper legen zu wollen. Es scheint uns indessen, daß dieser nachträglichen Erklärung keine Bedeutung für Entscheidung der Frage, welchem der beiden Gesuche zu entsprechen sei, beigemessen werden kann. Vielmehr halten wir dafür, daß bei dem lokalen Charakter der beiden in Rede stehenden Projekte die Bundesbehörden keinen Grund haben, den bestimmten Anträgen der mit

den lokalen Verhältnissen und Bedürfnissen vertrauten Gemeinde- und Kantonsbehörde entgegenzutreten, und daß sonach dem von den letztern empfohlenen Gesuche, welches überdies um 14 Tage früher eingereicht wurde, zu entsprechen, dagegen auf das andere nicht einzutreten sei.

In Bezug auf das erstere fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen am 8. d. M. statt. Die dabei bezüglich der Konzessionsbedingungen gestellten Begehren werden hiernach bei den einzelnen Artikeln zur Sprache kommen.

Wir beantragen Ihnen, die Konzession im Sinne des unten folgenden Beschlußentwurfes zu ertheilen und gestatten uns zu den einzelnen Bestimmungen wenige kurze Bemerkungen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß im Eingang der Endpunkt „Brunnen“ nur allgemein bezeichnet ist, damit der Entscheidung der von der Gemeindebehörde von Ingenbohl angeregten, aber sachgemäß erst anlässlich der Prüfung und Genehmigung der Baupläne zu behandelnden Frage, ob die Fortsetzung der Bahn über den Stationsplatz in Brunnen hinaus gestattet werden solle, in keiner Weise präjudiziert wird. Ebenso hat die von der Gotthardbahn gegen eine allfällige Kreuzung ihrer Geleise à niveau erhobene Einsprache nicht bei der Konzessionsertheilung, sondern, wenn eine diesseitige Prüfung der Verhältnisse auf Grund von Detailplänen möglich sein wird, d. h. ebenfalls bei der Plan genehmigung, ihre Erledigung zu finden. Dasselbe gilt endlich für einen dritten Punkt, die Festsetzung der Spurweite. Im Gesuche ist dieselbe zu 60 cm. angegeben, während Petenten bei der Konzessionskonferenz sich für 75 cm. Spur erklärten. Da verschiedene Erwägungen dafür sprechen, ohne zwingenden Grund von der für Schmalspurbahnen als Norm angenommenen Spurweite von 1 m. nicht mehr abzugehen, so glaubten wir, mit unserem Eisenbahndepartement, dem Antrage der Petenten, in der Konzession 75 cm. vorzuschreiben, nicht ohne vorangegangene Prüfung der behaupteten besondern Verhältnisse zustimmen zu können und schlagen deßhalb vor, wie dies schon in andern Fällen geschehen, in der Konzession (Art. 8) die Spurweite offen zu lassen.

Art. 12 enthebt die Gesellschaft vom Viehtransport, was bei dem Charakter der Bahn und ihrer geringen Ausdehnung keinen Bedenken unterliegt.

Für die Strecke Schwyz-Brunnen ist im Gesuche bloß Saisonbetrieb vorgesehen und es wünschten daher Petenten bei der Konferenz, in Art. 14, von dem Winterbetrieb entlastet zu werden, indem sie betonten, daß im Winter der Lokalverkehr zwischen

den beiden Ortschaften minim sei, und ferner bemerkten, daß die Gesellschaft, wenn ihre finanziellen Verhältnisse es erlauben, einem daherigen Bedürfnisse von sich aus nachkommen werde. Wir sind der Ansicht, daß für diese Strecke denn doch nicht bloß der Touristenverkehr in Frage kommt, sondern auch der allgemeine Verkehr wenigstens in der Weise berücksichtigt werden sollte, daß die Gesellschaft nicht einfach vom Winterbetrieb befreit, sondern der Entscheid, ob und eventuell welche Beschränkung im Winter eintreten kann, dem Bundesrathe anheimgestellt wird, welcher dann den Verhältnissen nach beiden Richtungen billige Rücksicht tragen kann. Es liegt zu einer solchen Anordnung um so mehr Veranlassung vor, als bereits ein Begehren der Gemeinde Ingenbohl vorliegt, es möchte dafür Vorsorge getroffen werden, daß die künftigen Verkehrsverhältnisse während des Winters mindestens nicht schlechter als jetzt bei der Post gestaltet werden, der Postverwaltung aber nicht wird zugemuthet werden können, im Winter für Verbindung zwischen Schwyz und Brunnen zu sorgen, dagegen im Sommer den lukrativen Transport der Bahn zu überlassen.

Alinea 2, 3 und 4 des Art. 14 enthalten bei Spezialbahnen übliche Bestimmungen.

Im Art. 16 sind die Personentaxen nach den Anträgen der Petenten aufgenommen. Die Anwendung der Grundsätze der Botschaft vom 11. September 1873 würde zwar bloß eine Durchschnittstaxe von ca. 17 Rappen für erste und 8,5 Rappen für dritte Klasse ergeben. Allein wenn man bedenkt, daß die Betriebsmittel (Lokomotiven) und der Betrieb nach der Maximalsteigung von 60 ‰ sich richten müssen, so erscheint eine etwelche Erhöhung auf 20 und 10 Rappen, welche Ansätze von den Petenten nachdrücklich festgehalten werden und mit welchen auch die Regierung einverstanden ist, nicht unbegründet. Um so weniger Grund ist aber dann vorhanden, die ähnlichen Unternehmungen (Neuenburg-St-Blaise, Orbe-Chavornay, Pruntrut-Bonfol) regelmäßig auferlegte Verpflichtung zur Gewährung halber Taxe für Kinder von 3 bis 10 Jahren, sowie zur Ausgabe von Retourbilleten zu ermäßigten Preisen, zu erlassen. Ebenso wenig erblicken wir einen Grund, das frei zu befördernde Handgepäck hier auf 5 Kilogramm, statt der üblichen 10, herabzusetzen. Die von den Petenten beantragte Gepäcktaxe von 15, eventuell 20 Rappen schlagen wir vor, nach der Regel, gleich der Personentaxe in der untersten Wagenklasse, also auf 10 Rappen zu bestimmen.

Einer Herabsetzung bedarf ferner auch die vorgeschlagene höchste Gütertaxe, welche mit 6 Rappen in keinem richtigen Verhältniß zu den andern Taxen stehen würde. Wir beantragen, in

der üblichen Weise die Aufstellung von Klassen vorzuschreiben, mit einer Taxe von 4 Rappen für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste.

Die Gesuchsteller wünschten anlässlich der Konferenz ferner die in Alinea 2, 3 und 4 des Art. 18 enthaltenen Bestimmungen gestrichen, was aber in den Verhältnissen der vorliegenden Unternehmung nicht hinreichend begründet erscheint. Die Minimaltaxe von 30 Rappen mag dagegen admittirt werden.

Dem Begehren der Gesuchsteller, in Art. 24 statt sechs acht Prozent einzusetzen, ist im Hinblick auf die konstante Praxis im Entwurf nicht Rechnung getragen.

Art. 26 unterwirft die Gesellschaft in der bei Straßenbahnen üblichen Weise den von den kantonalen Behörden aufgestellten Bedingungen betreffend Straßenbenutzung, soweit dieselben mit der Konzession und der Gesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Dezember 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession für eine Straßen-Eisenbahn von Schwyz nach
Seewen und von Schwyz nach Brunnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Anton von Hettlingen, Gemein-
präsident, und Mithaften, vom 9. September 1890;
- 2) einer Eingabe des Herrn Ingenieur Betschart in Schwyz, vom
24. September 1890;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 15. Dezember 1890,

beschließt:

I. Dem Herrn Anton von Hettlingen, Gemein-
präsident von Schwyz; Kälin, Kanzleidirektor; C. Reichlin, Ständerath
Const. von Hettlingen, Kantonsrath; M. Styger, Kantons-
schreiber; Al. von Müller, Bezirksstatthalter, und Meinrad
Theiler, sämmtlich in Schwyz, zu Handen einer zu bildenden
Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb
einer schmalspurigen Straßen-Eisenbahn von Schwyz nach
Seewen und von Schwyz nach Brunnen unter den in den
nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren,
vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Arbeiten für die Erstellung der Straßenbahn zu machen.

Art. 6. Binnen 12 Monaten nach erfolgter Plangenehmigung ist die ganze konzessionirte Linie 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

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

Art. 8. Die Straßenbahn wird schmalspurig 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 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, der Stationen 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Die Beförderung von Personen hat im Anschluß an die auf der Station Schwyz - Seewen anhaltenden Tagespersonenzüge der Gotthardbahn und die Kurse der Dampfschiffe in Brunnen zu geschehen. Wie weit die Fahrten auf der Strecke Schwyz-Brunnen außer der Fremdensaison beschränkt werden können, entscheidet auf den Antrag der Gesellschaft der Bundesrath.

Jedenfalls sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

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.

Dem Bundesrath ist vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

Art. 15. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus vom Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 20 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des 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 10 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 verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., 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.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 30 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 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 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 Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage der Bahn gelten die Bestimmungen der Beschlüsse des Bezirksrathes von Schwyz, vom 22. September 1890, der Kirchgemeinde Schwyz, vom 28. September 1890, und des Kantonsrathes des Kantons Schwyz, vom 28. November 1890, soweit diese Bestimmungen nicht der gegenwärtigen Konzession und den gesetzlichen Vorschriften zuwiderlaufen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schwyz, 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 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 Rückkäufern 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. 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 hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf das Konzessionsbegehren des Herrn Ingenieur Betschart in Schwyz für eine normalspurige Eisenbahn von Schwyz nach Seewen, vom 24. September 1890, wird nicht eingetreten.

III. 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 Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
Straßen-Eisenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen. (Vom 15.
Dezember 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1890
Date	
Data	
Seite	440-454
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 074

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.