

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn).

(Vom 7. April 1904.)

Tit.

Die durch Bundesbeschluß vom 5. April 1895 (E. A. S. XIII, 336) dem Herrn J. Glaser, Ingenieur in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte, unterm 24. Juni 1896 (E. A. S. XIV, 194) abgeänderte und am 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 235) erneuerte Konzession für eine Eisenbahn von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn) ist infolge unbenützten Ablaufs der zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen angesetzten Frist am 23. Dezember 1902 (E. A. S. XVIII, 299) erloschen.

Mittelst Eingabe vom 28. Januar 1903 stellten die Herren Architekt Hurlimann in Brunnen und Konsorten das Gesuch um Erteilung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn). Um die nämliche Konzession bewarben sich sodann unterm 14. Februar d. J. auch die Herren Rothacher & Cie. in St. Immer und Konsorten.

Die von den beiden Konsortien vorgelegten Projekte zeigen nur kleine Traceunterschiede. In der Folge einigten sich sämtliche Konzessionsbewerber auf das Projekt Hürlimann; hierüber liegt ein Vertrag der beiden Konsortien vom 3. Juni 1903 bei den Akten.

Wir haben uns daher nur mit dem Konzessionsgesuch Hürlimann und Konsorten zu befassen.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, Andermatt habe in den letzten Jahren als Zentralplatz für die Befestigungsanlagen am Gotthard, sowie als Aufenthaltsort für Fremde einen bedeutenden Aufschwung genommen.

Die Straße von Andermatt nach Göschenen, der allbekannte Weg der Schöllenen durchs Urnerloch, sei denn auch am meisten begangen im Gotthardgebiete. Zur Bewältigung des regen Verkehrs sei hier die Anlage einer Eisenbahn wünschenswert und es könnten für den Betrieb die Wasserkräfte der Reuß nutzbar gemacht werden. Eine Beeinträchtigung der Naturschönheiten würde sich durch eine Schöllenenbahn wohl kaum mehr ergeben, da jetzt schon zu viel Omnibusse, Wagen etc. durch die Schöllenen fahren. In dem vorgelegten Projekte sei außerdem berücksichtigt, daß sich die Bahn dem Terrain möglichst anpasse und wenig auffällig sei, ohne daß der Ausblick von der Bahn aus dadurch gehindert wäre.

Das hohe wirtschaftliche Interesse, das Andermatt und mit ihm das ganze Ursenertal für eine Bahn empfinde, habe schon wiederholt Bahnprojekten gerufen, von denen leider bis heute noch keines zur Ausführung gekommen sei.

Aus diesen Gründen hätten sich die Konzessionsbewerber veranlaßt gesehen, ein neues Projekt auszuarbeiten und um die daherige Konzession zu ersuchen.

Gemäß dem technischen Bericht befindet sich der Einsteigeplatz in Göschenen vor dem Südenende des Gotthardbahngebäudes und in Andermatt zwischen den Stallungen des Hotel Bellevue und der ersten Wegkehre der Oberalpstraße, oder dann gleich gegenüber auf der rechten Straßenseite vor dem Terrain der Militärbehörde. Nach dem Verlassen des Bahnhofes Göschenen und der Unterführung der Straße gegenüber dem Portal des Gotthardtunnels ziehe sich die Linie bis zur Teufelsbrücke dem linken Reußufer entlang. Der Felsvorsprung bei der Teufelsbrücke erhalte einen Tunnel und nach diesem folge eine Brücke über die Reuß. Auf dem Plateau von Andermatt folge die Bahn der

Straße, meist mit einer Steigung von 0,8 % und auf einer kurzen Strecke von 2,4 %. An der Wegkehre bei km. 1,075 und auf gleicher Höhe mit derselben (1244,6 m.) sei eine Ausweich- und Haltestelle vorgesehen, ebenso bei km. 2,9, und zwar mit Rücksicht auf den Gütertransport der eidgenössischen Militärverwaltung. Auf der 3,9 km. langen Linie kommen nirgends Gegenrampen vor und es werden 2,5 km. mit und 1,3 km. ohne Zahnstange gebaut. Erstere Strecke erhalte zirka 14 und letztere zirka 2,4 % Höchststeigung. Die Station Göschenen habe 1109 m. und die Station Andermatt 1444 m. Höhenlage, wonach sich eine Differenz von 335 m. ergebe. Auf der ganzen Bahnlänge solle nur ein Kurvenradius zur Anwendung kommen, mit Rücksicht auf die sehr beschränkte Entwicklungsfähigkeit auf den steilen Felslehnen ein solcher von zirka 60 m., welchen die vorgesehenen vierachsigen Automobil- und Anhänger-Personenwagen mit ihren Drehschemeln anstandslos gestatten.

Für die Verkehrs- und Traceverhältnisse der Schöllenenbahn sei das gemischte Adhäsions- und Zahnrad-System das richtigste, da von Göschenen bis zum Urnerloch eine durchschnittliche Steigung von 12,8 % zu überwinden sei, während von hier bis Andermatt eine nahezu horizontale Strecke folge. Es sei elektrischer Betrieb in Aussicht genommen; dennoch solle die Einführung von Dampfbetrieb nicht ausgeschlossen sein, indem die Konzessionsbewerber beabsichtigen, nötigenfalls bei ungünstigem Verlauf der Finanzierung einstweilen vom Dampfbetrieb, weil weniger Anlagekapital erfordernd, Gebrauch zu machen.

Der zu erwartende Verkehr, sowie das in erster Linie in Aussicht genommene elektrische Betriebssystem und die Rücksichten auf allfällige spätere Fortsetzung der Linie machen es zur Notwendigkeit, die Schöllenenbahn meterspurig zu projektieren. Die Züge werden gewöhnlich zusammengesetzt sein aus einem Automobilwagen für 40 Personen und mit einem Gepäckraum und einem Anhängewagen von gleichem Fassungsraume, oder statt dessen einem Güterwagen für 5000 kg. Nutzlast. Die Wagenkasten erhalten Coupésystem für zweite und dritte Klasse und eine äußerste Breite von 2,2 m. Der Automobilwagen werde etwa 17,500 kg., ein Personen-Anhängewagen 7500 kg. und ein Güterwagen 8000 kg. Bruttogewicht erreichen, so daß sich ein größtes Zugsgewicht von 25,000 kg. ergebe.

Bei der Wahl von Drehstrom berechne sich der Kraftbedarf für einen solchen Zug zu 126 Pferdestärken auf der Zahnstange

und zu 60 Pferdestärken auf der Adhäsionsstrecke, wobei auf ersterer die zulässige Fahrgeschwindigkeit zu 9 km. per Stunde und auf letzterer zu 18 km. per Stunde angenommen sei, so daß eine Fahrt mit Berücksichtigung der Aufenthalte von je einer Minute auf den beiden Haltestellen 25 Minuten in Anspruch nehme.

Transformatorstationen seien auf den beiden Ausweichstellen vorgesehen. Das gewöhnliche Kontaktleitungssystem passe für die vorliegenden Verhältnisse, namentlich wegen Lawinengefahr und auch aus ästhetischen Gründen, nicht gut, weshalb auf eine geeignetere Konstruktion Bedacht genommen werde.

Der summarische Kostenvoranschlag, welcher eine vergleichende Gegenüberstellung der Anlagekosten für den elektrischen und den Dampfbetrieb enthält, sieht folgende Hauptposten vor:

	Dampf Fr.	Elektrizität Fr.
1. Allgemeine Verwaltung und Bauleitung .	25,000	25,000
2. Verzinsung des Baukapitals	30,000	30,000
3. Expropriation	25,000	25,000
4. Unterbau komplet, inklusive Beschotterung, Schutzbauten, Zufahrtsstraßen, Straßenver- legungen	480,000	480,000
5. Oberbau, inklusive Weichen, Schienen von 10 cm. Höhe und 20,6 kg. per m.	180,000	180,000
6. Hochbauten: Aufnahmegebäude in Ander- matt, gedeckter Perron in Göschenen, zwei Abtritte bei den Ausweichstellen, zwei Remisen	60,000	60,000
7. Telegraph, Signale, Bahnzeichen	6,000	6,000
8. Rollmaterial:	Dampf Fr.	
4 Lokomotiven	140,000	
6 Personenwagen	72,000	
2 offene und 2 gedeckte Güterwagen	18,000	
Reservematerial	2,000	
		232,000
Übertrag	1,038,000	806,000

	Dampf Fr.	Elektrizität Fr.
Übertrag	1,038,000	806,000
Elektrizität Fr.		
4 Automobile	128,000	
4 Anhängewagen . . .	36,000	
4 Güterwagen	18,000	
1 Montagewagen . . .	1,500	
Reservematerial . . .	2,000	
		185,500
9. Elektrische Installation:		
a. Hochspannungsleitung .	19,000	
b. Transformatoren- stationen	36,000	
c. Arbeitsleitung . . .	42,000	
d. Schienenstoßverbin- dungen	5,000	
e. Reservematerial . . .	3,000	
		105,000
10. Mobiliar und Gerätschaften	5,000	5,000
11. Unvorhergesehenes	73,500	73,500
Gesamtkosten	1,116,500	1,175,000

oder per Bahnkilometer Fr. 279,125 für Dampf und Fr. 293,750 für Elektrizität.

Die elektrische Anlage wäre sonach gegenüber einer Dampfbahn nur um Fr. 58,500 teurer, oder wenn die Hochspannungsleitung nicht durch die Bahngesellschaft, sondern durch den Kraftlieferanten zu beschaffen wäre, nur um Fr. 40,500.

In seiner Vernehmlassung vom 12. Juni 1903 teilte der Regierungsrat des Kantons Uri mit, die Gemeinde Göschenen beantrage Ablehnung des Konzessionsgesuches mit der Begründung, daß durch den Betrieb einer solchen Bahn die Interessen des Fremdenortes Göschenen erheblich geschädigt würden. Die Gemeindeversammlung der Korporation Ursern (bestehend aus den Gemeinden Andermatt, Hospenthal und Realp) und einzeln auch die Gemeinden Andermatt und Hospenthal begrüßen dagegen die Erstellung einer Schöllenenbahn, indem sie eine bessere Verbindung mit der Gotthardbahn als dringendes Bedürfnis erachten.

Die Regierung ihrerseits erhebe gegen die Erteilung der Konzession keine Einsprache, dagegen stelle sie folgende Begehren:

1. Für die einheimische Bevölkerung seien die Fahrtaxen um 40 % zu ermäßigen.

2. Der Sitz der Gesellschaft solle in Andermatt sein.

3. Die Schöllenenbahn sei, soweit möglich, auch im Winter zu betreiben, mit mindestens täglich 2 Zügen nach jeder Richtung.

Der Regierungsrat erkläre sich bereit, an die Kosten der Schneewegräumung auf der Bahnlinie einen Beitrag zu entrichten, sofern die Jahreseinnahmen der Bahn für das Aktienkapital nicht einen Zins von 5 % oder mehr ergeben und der Kanton die Straße durch die Schöllenen nicht offen halten müsse. Im Falle der Betriebseinstellung der Bahn während des Winters sei die Bahngesellschaft pflichtig, auf ihre Kosten für die Beförderung von Personen, Gepäck und Postsendungen in angemessener Weise zu sorgen. Die Anlage der Bahn solle immerhin derart gebaut werden, daß der Betrieb derselben ohne große Schwierigkeiten auch im Winter möglich sei, indem dies im hohen Interesse nicht nur der drei Gemeinden Andermatt, Hospenthal und Realp, sondern auch der dortigen Festungen und des Waffenplatzes sei.

4. Im übrigen seien die Konzessionsbedingungen, welche in der unterm 5. April 1895 Herrn Ingenieur Glaser erteilten und seither erloschenen Konzession aufgestellt worden seien, soweit zutreffend, auch in die zu erteilende Konzession wieder aufzunehmen.

5. Mit Bezug auf die Anlage der Bahn werde, unter Wahrung aller Rechte, ausdrücklich das Verlangen gestellt, daß durch dieselbe die bisherige Ausbeutung von Straßenkies am Kalkfelsen bei der alten Kirche in Andermatt weder verunmöglicht noch erschwert werde, indem diese Stelle für eine große Strecke der kantonalen Straßen der einzige Ort sei, wo gutes Kies für den Straßenunterhalt bezogen werden könne.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 19. Juni 1903 in Bern statt. Dieselben führten jedoch nicht in allen Punkten zu einer Einigung. Auf die Divergenzen werden wir zu sprechen kommen bei Anlaß der nachstehenden Bemerkungen zu einzelnen Artikeln des Beschlussesentwurfes.

Aus der Konzession vom 5. April 1895 hatte das Eisenbahndepartement in den Artikel 7 folgende Bestimmung hinübergenommen:

„Die Gesellschaft ist verpflichtet, die allfällig im Interesse der Landesverteidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehren auf eigene Kosten zu erstellen. In betreff der im Vorterrain der Befestigungswerke gelegenen Bauobjekte jeder Art wird das Recht der Zerstörung im Kriegsfall ohne Entschädigung vorbehalten.“

Die Konzessionsbewerber wünschten aber die Streichung des zweiten Satzes dieser Bestimmung, was sie damit begründeten, daß er im Widerspruch stehe mit den Bestimmungen des Artikels 24 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 und des Art. 215 der Militärorganisation vom 13. November 1874, welche den Bahnverwaltungen eine Entschädigung für das zu Kriegszwecken verwendete Bahneigentum garantieren. Wir halten diese Argumentation nicht für zutreffend. Es handelt sich um eine Bahn im Gebiet der bestehenden Befestigungsanlagen, für welche man aus militärischen Gründen unbedenklich die Konzession verweigern könnte. Will man aber aus Rücksicht auf die interessierte Landesgegend nicht so weit gehen, so gebietet das Landesinteresse, die Konzession an die Bedingung zu knüpfen, daß im Kriegsfall für die Entfernung der der Landesverteidigung hinderlichen Anlagen keine Entschädigung bezahlt werden müsse.

Im Entwurfe des Eisenbahndepartements war im Artikel 14 zufolge eines Begehrens der Regierung des Kantons Uri die Verpflichtung zur Einführung eines beschränkten Winterbetriebes aufgenommen worden. Die bezügliche Bestimmung lautete:

„Für die Zeit vom November bis April sind, soweit es die Verhältnisse ohne besondere Schwierigkeiten gestatten, täglich mindestens zwei Züge nach beiden Richtungen zu führen.“

Diese Bestimmung erklärten die Vertreter der Konzessionsbewerber nicht annehmen zu können; eher würden sie auf die Konzession verzichten. Auch dem von den Vertretern der Urner Regierung modifizierten Begehren (Führung von zwei täglichen Zügen, soweit möglich, im November und April) verweigern sie ihre Zustimmung.

In der Folge richteten die beteiligten Gemeindebehörden, d. h. der Korporationsrat Urseren, der Gemeinderat Andermatt und der Gemeinderat Hospenthal, eine Eingabe an das Eisenbahndepartement, des Inhalts, daß sie auf der Einführung eines Winterbetriebes erst dann bestehen, wenn die Bahnunternehmung eine Rendite von 5 % abwerfe. Dabei beriefen sie sich ausdrücklich

auf Art. 23 der durch Bundesbeschluß vom 24. Juni 1896 (E. A. S. XIV, 194) abgeänderten Konzession Glaser.

In ihrer Eingabe vom 26. November 1903 stimmte die kantonale Regierung dieser Erklärung zu, hielt aber an der weitergehenden Forderung fest, daß wenigstens in den Monaten April und November nach jeder Richtung zwei tägliche Züge ausgeführt werden sollen.

Dieses Begehren der Regierung kann unseres Erachtens nicht geschützt werden. Nicht nur haben die Konzessionsbewerber erklärt, auf die Konzession zu verzichten, wenn an der Forderung des Winterbetriebes festgehalten werde, sondern es ist auch die Kundgebung der Gemeinden offenbar von dem Gedanken beeinflusst: lieber eine Sommerbahn als gar keine! Darum spricht auch ihre Eingabe von einem „Hemmnis“, das die regierungsrätliche Schlußnahme für die Verwirklichung des Projektes bilden könnte. Wenn aber die zunächst interessierte Landesgegend nichts von der sofortigen Einführung eines, wenn auch beschränkten, Winterbetriebes wissen, sondern sich mit der Fassung der früheren modifizierten Konzession begnügen will, so haben die Bundesbehörden keine Veranlassung, weitergehende Forderungen auf die Gefahr hin zu stellen, daß die Konzessionsbewerber ihr Gesuch zurückziehen. Wir erlauben uns hierbei auf Art. 29 des Entwurfes zu verweisen, gemäß welchem der Bundesrat, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen fünf Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, bestimmen wird, ob und inwieweit die Taxen herabzusetzen, beziehungsweise ein Winterbetrieb einzuführen sei. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Im Konzessionsentwurfe haben wir daher, indem durch Artikel 29, Absatz 1, den Wünschen der interessierten Landesgegend in genügendem Maße Rechnung getragen worden ist, den frühern Absatz 2 des Artikels 14 weggelassen.

Ein weiterer Differenzpunkt betrifft die Beitragspflicht der Gesellschaft an die Kosten des Schneebruchs auf der Straße. Im Artikel 12 der durch Bundesbeschluß vom 24. Juni 1896 geänderten Konzession Glaser war folgende Bestimmung enthalten:

„Soweit sich ein Bedürfnis zeigt, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrates auf ihre eigenen Kosten auch während der Betriebseinstellung für die Beförderung von

Personen, Gepäck und Postsendungen in geeigneter Weise Vorsorge zu treffen. Die Gesellschaft hat dabei mit 50 % an die Kosten der Offenhaltung der Straße (Schneebruch) beizutragen. Kann sie sich hierüber mit der Regierung von Uri nicht verständigen, so entscheidet der Bundesrat.“

Diese Bestimmung war auch in den vom Eisenbahndepartement erstellten Entwurf aufgenommen worden, begegnete aber dem entschiedenen Widerspruche der Konzessionsbewerber, die darauf hinwiesen, daß der Kanton Uri vom Bunde jährlich Fr. 80,000 beziehe für die Freihaltung der Straßen, d. h. mehr, als er je für den Unterhalt der Straßen im ganzen Kanton ausgeben werde. Unter diesen Umständen wäre es unbillig, den Konzessionären der Schöllenenbahn die Leistung eines Beitrages an den Schneebruch zuzumuten. Wir teilen diese Auffassung und haben daher im nachstehenden Beschlussesentwurf die bezügliche Bestimmung nicht mehr aufgenommen.

Angesichts des sehr günstigen finanziellen Resultates der Rentabilitätsrechnung, wonach eine Dividende von 6,8 % erzielt würde, waren in dem vom Eisenbahndepartement erstellten Entwurf sämtliche Taxen gegenüber den von den Konzessionsbewerbern vorgeschlagenen um $\frac{1}{3}$ erniedrigt worden.

Die Vertretung der kantonalen Regierung erklärte sich jedoch mit den von den Konzessionsbewerbern gewünschten höheren Taxen (mit der Ausnahme, daß in der zweiten Wagenklasse Fr. 2. 50 statt Fr. 3 gesetzt werde) einverstanden mit dem Vorbehalte, daß die Verpflichtung zum Winterbetrieb und zur Leistung eines Beitrages an die Schneebruchkosten beibehalten werden. Diese Verpflichtungen wurden aber von den Konzessionsbewerbern wiederholt bestimmt abgelehnt.

Mit Rücksicht auf den von den Konzessionsbewerbern geltend gemachten Umstand, daß es Herrn Glaser sogar mit den höheren Taxen nicht gelungen sei, die Bahn zu finanzieren, haben wir im Konzessionsentwurfe die von den Konzessionsbewerbern gewünschten Taxen mit der oben erwähnten Modifikation (Fr. 2. 50 statt Fr. 3 in der II. Wagenklasse) aufgenommen.

Diese erhöhten Taxen können ohne Bedenken zugestanden werden, da gemäß Art. 29 eine Herabsetzung der Taxen, beziehungsweise die Einführung des Winterbetriebes vorgesehen ist, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen

fünf Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, während es sonst üblich ist, eine Herabsetzung der Taxen erst bei einem sechs Prozent übersteigenden Reinertrag vorzuschreiben.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. April 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenen-Bahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Architekt Hürlimann in Brunnen und Konsorten vom 28. Januar 1903;
2. einer Eingabe der Herren Rothacher & Cie. in St. Immer und Konsorten vom 14. Februar 1903;
3. eines Vertrages der beiden Konsortien vom 3. Juni 1903;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. April 1904,

beschließt:

Den Herren Architekt Hürlimann in Brunnen, Gustav Müller, Adelrich Meyer, Tobias Furrer und C. Camenzind in Andermatt, Ingenieur Stucki in Worb, Gribi, Hasler & Cie. in Burgdorf, Ingenieur R. Zschokke in Wengen und Ingenieur Glaser in Luzern wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt 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 Be-

trieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

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

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 Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte 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 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die allfällig im Interesse der Landesverteidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehren auf eigene Kosten zu erstellen. Bezüglich der im Vorterrain der Befestigungswerke gelegenen Bauobjekte jeder Art wird das Recht der Zerstörung im Kriegsfall ohne Entschädigung vorbehalten.

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

Wo die Steigungsverhältnisse es notwendig machen, wird eine Zahnstange eingelegt.

Die Bahn wird mittelst Elektrizität betrieben; der Bundesrat kann jedoch auch den Dampfbetrieb gestatten.

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 Uri 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 nötigen Falls 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 übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Die Beförderung von Personen soll vom 1. Mai bis 31. Oktober täglich mindestens siebenmal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Soweit sich ein Bedürfnis zeigt, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrates auf ihre eigenen Kosten auch während einer allfälligen Betriebseinstellung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Postsendungen in geeigneter Weise Vorsorge zu treffen.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen Personentaxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse Fr. 2. 50,

in der dritten Wagenklasse Fr. 1. 50.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 17. 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. 18. 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 1,5 Franken per 100 Kilogramm für die ganze Strecke 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. 19. Für den Transport von Waren darf eine Taxe von 60 Rappen per 100 Kilogramm für die ganze Strecke bezogen werden.

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. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 auf der ganzen Strecke höchstens 60 Rappen zu erheben.

Art. 21. Für den Verkehr mit allfälligen Zwischenstationen werden die in den Art. 16, 18, 19 und 20 vorgesehenen Taxen im Verhältnis der Längen der Transportstrecken berechnet.

Art. 22. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger 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 Gütertaxe zu erheben.

Art. 23. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. 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.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 26. Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 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 werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen fünf Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, wird der Bundesrat bestimmen, ob und inwieweit die Taxen herabzusetzen, beziehungsweise ein Winterbetrieb einzuführen sei. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. 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. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Uri, 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 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 getan 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. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 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 letzteren 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. 32. Hat der Kanton Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein bisheriges Recht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Mai 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Übertragung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt.

(Vom 9. April 1904.)

Tit.

Sie haben durch Bundesbeschluß vom 22. Juni 1901 (E. A. S. XVII, 85), den Herren A. Gay, Architekt in Montreux, G. Dietrich, Ingenieur in Eclépens, und Ernst Gay, Architekt in Sitten die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zinal nach Zermatt erteilt. Durch Bundesratsbeschluß wurde die Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen bis zum 22. Juni 1895 verlängert (E. A. S. XIX, 144).

Unterm 12. Februar abhin haben uns die Konzessionäre mitgeteilt, daß sie ihre Konzession an die Elektrizitätsgesellschaft des Einfischtales, die sich in Siders am 24. Januar konstituiert habe, abgetreten haben. Sie ersuchen nun deshalb die Bundesbehörden um Übertragung der Konzession auf die genannte Gesellschaft.

Der Staatsrat des Kantons Wallis empfiehlt in seiner Vernehmlassung vom 12. März 1904 das Gesuch. Dasselbe gibt auch uns zu keinen Einwendungen Anlaß.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt
(Schöllenenbahn). (Vom 7. April 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.04.1904
Date	
Data	
Seite	727-745
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 929

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.