

Bericht

der

nationalrätlichen Kommission betreffend die Uebertragung
der Konzession für eine Eisenbahn von der luzernerisch-
schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über
Rigikulm auf Arth und Goldau.

(Vom 25. Juli 1873.)

Tit.!

1) Am 23. Juni 1870 ertheilte der Kantonsrath von Schwyz einer Gesellschaft von elf Personen von Arth zu Handen einer durch sie zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn in der in der Aufschrift genannten Richtung.

2) Der Bund genehmigte diese Konzession seiner Zeit mit den üblichen Vorbehalten, namentlich bezüglich des Rückkaufes.

3) Die Bahnstrecke Luzerner-Schwyzergrenze (Staffelhöhe) bis Rigikulm wurde von der ersten Gesellschaft für eigene Rechnung gebaut und unlängst dem Betrieb übergeben. Der Bau war den Herren Riggenbach und Zschokke übertragen worden, wie es scheint à forfait. Der Bauvertrag liegt nicht vor.

4) Laut Mittheilung des Hrn. G. Bürgi, „Namens des Verwaltungsrathes der Arther-Rigibahngesellschaft, als Präsident“, wurde behufs Ausführung der übrigen Bahnstrecke auf Arth-Goldau hinunter eine Aktiengesellschaft gebildet und zu diesem Behufe mit

der Bank von Winterthur ein Finanzvertrag abgeschlossen. Die Mittheilung des Hrn. Bürgi datirt vom 20. Juni 1873; der zu den Akten gebrachte Finanzvertrag mit der Bank in Winterthur vom 17. Januar 1873 mit Nachträgen vom 1. und vom 3. März 1873. Bei den Akten liegt ein gedrucktes Exemplar Statuten, ohne Datum und ohne Originalunterschriften, und mit der gedruckten Notiz versehen: „Die vorliegenden Statuten werden in dem Staatsarchiv von Schwyz deponirt (§ 15 der Konzession).“

5) Landammann und Regierungsrath des Kantons Schwyz theilte auf eine Anfrage des eidg. Departements des Innern hin unterm 21. Mai 1873 mit: der Kantonsrath sei mit der sogenannten Abtretung der Konzession vom 23. Juni 1870 an die neue Arther-Rigibahnsgesellschaft nicht behelligt worden, somit die Konzession ursprünglich „zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft ertheilt worden.“ Die neu gebildete Aktiengesellschaft erscheine einfach als Erweiterung der Zahl der ursprünglichen Konzessionäre, so daß nach der Anschauung der Regierung eine Abtretung nicht stattgefunden habe.

6) Der Bundesrath in seiner Botschaft vom 27. Juni abhin behandelt indeß den Vorgang als eine wirkliche Abtretung und beantragt, dieselbe ohne irgend welchen Vorbehalt einfach zu genehmigen.

7) Der Ständerath jedoch beschloß am 14. dieß: Rückweisung an den Bundesrath zur nähern Untersuchung der Frage, ob nicht als Vorbedingung der Genehmigung des Ueberganges Cautelen zu verlangen seien, welche eine Erhöhung der Rückkaufsumme für den Staat aus Grund dieser Abtretung ausschließen.

Die nationalrätliche Kommission findet:

- a. Es sei der Uebergang der Konzession von den ersten Konzessionären auf die definitive oder „anonyme“ (Aktien)-Gesellschaft allerdings als eine Cession zu behandeln. Letztere ist eine von der ursprünglichen Civilgesellschaft von elf Konzessionären ganz verschiedene Person und hat bezüglich auf persönliche Haftbarkeit einen ganz andern juristischen Charakter.

Dazu kommt, daß die rechtliche Konstituierung der neuen Gesellschaft vor dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes offiziell gar nicht erfolgt ist, indem keine authentischen Statuten, keine beglaubigten Protokollsauszüge etc. vorliegen. Dieser Mangel ist durch nachträgliche bundesrätliche Genehmigung der in authentischer Form mitzutheilenden Statuten zu beseitigen.

- b. Die Rückweisung zum Zwecke der Aufstellung von Cautelen gegen eine ungerechtfertigte Erhöhung der Rückkaufsumme aus Grund der Abtretung erscheint nicht als nothwendig, da solche Cautelen von vorneherein in den Genehmigungsbeschluß der Abtretung aufgenommen werden können. Aus den vorliegenden Akten ist nicht ganz klar zu entnehmen, ob und welche Belästigungen des Bahnkosten-Contos speziell an die Konzessionsübertragung sich knüpfen. Laut den Angaben im Finanzvertrage mit der Bank in Winterthur sind $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken für den Ankauf der Bahn Staffelhöhe-Kulm bestimmt. Wie viel dagegen die Konzessionäre nach dem Forfait-Vertrag an die Herren Riggenbach und Zschokke für den Bau bezahlten, und wie viel sonstige wirkliche Auslagen sie hatten, ist nicht klar, da der Bauvertrag und andere Auslagenbelege nicht vorliegen. Selbstverständlich ist, daß was über die wirklichen nachweisbaren Auslagen der neuen Gesellschaft in Rechnung gesetzt wird, gegenüber dem Bunde in die Baukosten-Rechnung nicht fallen darf. Es verhält sich diesfalls gleich, wie wenn eine ganz leere, d. h. mit noch gar keinen Bauten begleitete Konzession um eine größere oder geringere Summe verkauft wird, wie dies in der Schweiz auch schon vorgekommen ist. Solche Gründungsgewinne dürfen die Baukosten nicht belasten.

Es muß auch die fernere Frage aufgeworfen werden, ob die Emissions- oder Placirungsspesen des Kapitals der neuen Gesellschaft auf die Baukosten-Rechnung gehören: wenn die Gesellschaft ihre Aktien unter pari ausgibt, oder um die Sache frappant darzustellen, für Fr. 100 empfangenes Kapital einen Aktiensehein von Fr. 200 ausstellt, darf die Baukosten-Rechnung ebenfalls mit Fr. 200, statt bloß mit Fr. 100 belastet werden?

Endlich kann gefragt werden, ob Uebermäßigkeit in den Bauspesen bei Feststellung der Baukosten-Rechnung in Betracht zu ziehen sei. Wenn Forfait-Verträge mit notorisch viel zu hohen Preisen abgeschlossen werden, wenn für Bauaufsicht u. dgl. übertrieben hohe Summen figuriren, soll dies Alles von Einfluß sein bei Feststellung der Baukosten-Rechnung gegenüber dem Bunde?

Die nationalrätliche Kommission hält dafür, es seien alle diese Fragen nicht anläßlich der Genehmigung der Konzessionsübertragung zu erledigen, sondern bei Anlaß der Aufstellung der Baukosten-Rechnung, welche in § 18 des Eisenbahngesetzes vorbehalten wird.

Ein diesfälliger ausdrücklicher Vorbehalt in dem Dekrete der Abtretungsgenehmigung kann vollständig beruhigen.

Es ist übrigens sehr zu wünschen, daß in gleicher Weise auch bei den alten Konzessionen verfahren werde, da auch schon das alte Eisenbahngesetz die nämlichen Bestimmungen enthielt. Zu dem Zwecke ist auf einen frühern Beschluß der Räthe, vor einer Aufstellung der Baukosten-Rechnung zurückzukommen, diese Angelegenheit beförderlichst in prinzipieller Weise zu ordnen und zwar für alte und neue Konzessionen in gleicher Weise.

- c. Außer der oben angeregten Frage können anlässlich einer Abtretungs- oder Fusionsgenehmigung auch noch andere, den Inhalt der Konzessionen berührende Punkte in Erwägung kommen, da nach § 10 des Eisenbahngesetzes die Bundesversammlung „alle in Betracht kommenden Verhältnisse zu „prüfen und darnach zu entscheiden hat.“ Sie ist also nicht in der Lage, einfach Ja oder Nein sagen zu dürfen, sie kann auch Bedingungen aufstellen. Bei vorliegender Konzession finden wir nicht, daß solche Bedingungen zu stellen seien.

Unser Antrag geht dahin:

(Derselbe ist von den Räthen angenommen worden, vide Gesezsammlung, Bd. XI, S. 247.)

Bern, 25. Juli 1873.

Namens der nationalrätlichen Kommission:

Der Berichterstatter:

Stämpfli.

Bericht

der

nationalrätlichen Kommission betreffend Uebertragung der
Konzession Rigi-Kaltbad-Rigi-Scheidegg.

(Vom 25. Juli 1873.)

Tit.!

1) Das Bahnprojekt Rigi-Kaltbad-Rigi-Scheidegg fußt auf zwei Konzessionen :

- a. des Kantons Luzern für die Strecke Rigi-Kaltbad bis an die Kantonsgrenze gegen Rigi-Klösterli vom 27. November 1872, vom Bunde genehmigt den 12. Hornung 1873;
- b. des Kantons Schwyz für die Strecke von der Kantonsgrenze Schwyz (auf der First) bis Rigi-Scheidegg, d. d. 29. November 1872, mit Bundesgenehmigung vom 12. Hornung 1873.

Beide lauten zu Gunsten von Riggenbach, Zschokke und Jos. Müller von Rigi-Scheidegg „für sich oder zu Handen einer Aktiengesellschaft.“

2) Mit Eingabe vom 11. März machte der Verwaltungsrath der Gesellschaft „Regina Montium“ dem Bundesrathe die Anzeige, die Konzessionen für die Bahn Rigi-Kaltbad-Rigi-Scheidegg seien von den ersten Konzessionären an sie übertragen worden, und verlangen die Genehmigung dieser Uebertragung. Beilagen, unterzeichnet von den

**Bericht der nationalrätlichen Kommission betreffend die Uebertragung der Konzession
für eine Eisenbahn von der luzernerisch-schwyzerischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad
über Rigikulm auf Arth und Goldau. (Vom 25. Juli 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.09.1873
Date	
Data	
Seite	537-541
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 828

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.