

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn).

(Vom 11. Mai 1911.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 5. April 1911 haben Sie einem Gesuch der Konzessionäre der Schöllenenbahn um Änderung des Artikels 7 ihrer Konzession entsprochen und damit die Finanzierung der Bahn wesentlich erleichtert. Bereits unterm 5. März 1911 hatte der Vertreter der Konzessionäre, Herr Dr. Stucky in Worb, dem Eisenbahndepartement ein weiteres Gesuch um Erstreckung der in Art. 5 der Konzession festgesetzten Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, zugehen lassen. Obschon keine Einsprache gegen die nachgesuchte Fristverlängerung vorliegt, unterbreiten wir Ihnen die Eingabe der Konzessionäre zur Beschlussfassung, weil wir seinerzeit (E. A. S. XXV, 483) für die Schöllenenbahn, wie für eine Reihe von anderen Bahnprojekten, die gewährte Fristverlängerung als die letzte bezeichnet haben (vergl. auch unsere Botschaft betreffend Übertragung der Konzession der Chrischonabahn, Bundesbl. 1910, V, 162, und Geschäftsbericht des Eisenbahndepartementes pro 1910, Bundesbl. 1911, II, 664) und es daher Ihnen überlassen müssen, in solchen

Fällen einem weiteren Fristverlängerungsgesuche je nach Umständen zu entsprechen oder nicht.

In seiner oben erwähnten Eingabe vom 5. März 1911 führt Herr Dr. Stucky im wesentlichen aus, es sei zu befürchten, dass trotz aller Bemühungen die Finanzierung des Bahnprojektes vor Ablauf der gestellten letzten Frist (24. Juni 1911) nicht durchgeführt werden könne. Die Situation habe sich für die Schöllenenbahn im letzten Jahre infolge der Finanzierung der Furkabahn wesentlich verändert. Die Anschlussverhältnisse müssten nun neu geprüft werden und die ganze Bahnanlage werde man wegen der infolge der Erstellung der Furkabahn zu gewärtigenden Verkehrszunahme auf eine grössere Leistungsfähigkeit einrichten. Dies erfordere neue Studien und, was die Hauptschwierigkeit bereite, ein bedeutend höheres Baukapital. Die Verhandlungen für die Beschaffung dieses Kapitaless seien eingeleitet, aber die noch zur Verfügung bleibende Zeit bis zum Ablauf der gewährten letzten Frist werde kaum hinreichen, um die Finanzierung durchzuführen. Ferner müsse auch noch mit der eidg. Militärverwaltung weiter unterhandelt werden, was ebenfalls Zeit erfordere. Von den Konzessionären der Schöllenenbahn würde es als eine Unbilligkeit empfunden werden, wenn ihnen die Konzession unmittelfach vor der Verwirklichung des während mehreren Jahren verfolgten Projektes entzogen werden sollte. Deshalb müsse die Verlängerung der Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen um ein weiteres Jahr, d. h. bis zum 24. Juni 1912, nachgesucht werden.

In ihrer Vernehmlassung vom 27. März 1911 spricht sich die Regierung des Kantons Uri dahin aus, dass dem Fristverlängerungsgesuch entsprochen werden sollte. Dagegen scheine es angezeigt, die zu gewährende Frist nur bis Ende 1911 auszuweiten, indem es möglich sein sollte, in dieser Zeit Klarheit zu schaffen, sei es im Sinne des Zustandekommens oder des Scheiterns des Projektes.

Wir halten ebenfalls dafür, dass das Begehren der Konzessionäre berücksichtigt werden sollte. Durch den eingangs erwähnten Bundesbeschluss vom 5. April 1911 ist die Finanzierung der Bahn, die einen gewissen volkswirtschaftlichen Wert hat, wesentlich erleichtert worden. Nun muss den Konzessionären auch die nötige Zeit für die weiteren Unterhandlungen mit den übrigen Interessenten gewährt werden. Da derartige Verhandlungen bekanntlich immer eine gewisse Zeit erfordern, muss nach unserem Dafürhalten die Verlängerung der Frist um ein

volles Jahr in Aussicht genommen werden. Dabei sollte es aber wie seinerzeit bei der Chrischonabahn (E. A. S. XXVI, 350) die Meinung haben, dass diese Frist von 12 Monaten die letzte sei. Können die vorschriftsmässigen Vorlagen vor Ablauf dieser Frist (24. Juni 1912) wieder nicht eingereicht werden, so wäre die Konzession ohne weiteres als dahingefallen zu betrachten.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Mai 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für eine Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Konzessionäre der Schöllenenbahn vom 5. März 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Mai 1911,

beschliesst:

1. Die im Art. 5 der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn), vom 24. Juni 1904 (E. A. S. XX, 169), angesetzte und seither wiederholt erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird neuerdings, jedoch zum letzten Male, um ein Jahr, d. h. bis zum 24. Juni 1912, verlängert.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am 1. Juli 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn). (Vom 11. Mai 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	183
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.05.1911
Date	
Data	
Seite	91-94
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 198

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.