Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt.

(Vom 8. Oktober 1890.)

Tit.

Unterm 10. März 1890 reichte Herr C. A. Grüssy, Ingenieur in Bern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, das Gesuch ein um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt.

Zur Begründung wird im allgemeinen Bericht die als Luftkurort für Lungenkranke und Nervenleidende ausgezeichnete Lage des Dorfes Andermatt, nebst den landschaftlichen Schönheiten des Urserenthals und der nahen Gebirgswelt überhaupt betont. Infolge dieser günstigen Verhältnisse habe denn auch der Fremdenverkehr seit Eröffnung der Gotthardbahn nicht, wie anfänglich befürchtet worden, abgenommen, sondern es sei bloß an Stelle des frühern riesigen Passantenverkehrs der Verkehr derjenigen Touristen getreten, welche sich Andermatt für längere oder kürzere Zeit als Aufenthalt wählen.

Wenn aber Andermatt ein Luftkurort von Bedeutung werden solle, wozu im Uebrigen alle äußern Bedingungen vorhanden seien, so müsse mit Göschenen eine bessere Verbindung durch Anlage einer Eisenbahn hergestellt werden. Die Beförderung per Fuhrwerk sei langsam, unbequem, unsicher und nicht geeignet, einer größeren Fremdenfrequenz zu genügen.

Nach dem technischen und allgemeinen Bericht soll die Bahn in thunlichster Nähe des Gotthardbahnhofes in Göschenen ihren Anfang nehmen, um dem reisenden Publikum das Umsteigen so bequem als möglich zu machen. Bald nach Verlassen des Bahnhofes unterfährt sie mittelst eines 375 m. langen Tunnels die Gotthardstraße und den Göschenenberg, überschreitet nach Verlassen des Tunnels die Reuß auf einer eisernen Brücke von 30 m. Lichtweite und bleibt dann bis Andermatt auf der rechten Seite der Reuß. Das Tracé unterfährt das Teufelsthal vermittelst eines 425 m. langen Tunnels, dem dann eine Brücke von 20 m. Lichtweite folgt, und gelangt durch den 300 m. langen Gütschtunnel in die Ebene von Andermatt, wo die Station gleichen Namens unmittelbar hinter dem Hôtel „Tourist", in nächster Nähe der Poststraße, projektirt sei. In Bezug auf den Gütschtunnel bemerkt der Konzessionspetent, daß der Eingang desselben von Andermatt her so habe plazirt werden müssen, daß derselbe, ebenso wie das Urnerloch, vollständig unter dem Feuer des Fort Bühl bei Andermatt gehalten werden könne.

Die wichtigsten Bauobjekte sind die erwähnten drei Tunnels und zwei eiserne Brücken. Andermatt soll ein Stationsgebäude mit den nöthigen Wartsälen, Büreau für den Stationsvorstand und Güterexpedition, einen angebauten Güterschuppen und Wasserstation erhalten. In Göschenen wird nebst dem Stationsgebäude und Güterschuppen noch ein Kohlenschuppen erstellt werden.

Die Bahn erhält eine Länge von zirka 3,7 km.; die größte Steigung beträgt 20%, die mittlere 8,7%; die Spurweite ist zu 1 m. und der Minimalradius zu 200 m. angenommen.

Oberbausystem und Betriebsmaterial sollen demjenigen der Brünigbahn entsprechen.

An Betriebsmaterial ist vorgesehen: Zwei Lokomotiven, sechs Personenwagen I. und II. Klasse à 40 Plätze, zwei Gepäckwagen, vier offene Güterwagen.

Es ist nur Sommerbetrieb, vom 1. Mai bis 31. Oktober, in Aussicht genommen.

Die Baukosten werden auf Total Fr. 1,300,000 oder Fr. 351,351 per Kilometer veranschlagt.

Die Rentabilitätsrechnung basirt auf folgenden Voraussetzungen: Der Personen- resp. Touristenverkehr von Göschenen nach und über Andermatt soll nach Aufzeichnungen der verschiedenen Hôtelbesitzer in Andermatt, Hospenthal und Realp im Sommer 1889 die

Ziffer von rund 50,000 Reisenden erreicht haben. Daraus berechnet der Konzessionsbewerber eine Einnahme von . . .	Fr.	87,500
Aus dem Gepäcktransport zirka	„	10,000
Aus dem Gütertransport (gestützt auf den Waarentransport per Wagen in 1889)	„	20,000
Jahreseinnahmen Total	Fr.	117,500
welchen an Ausgaben gegenüberstehen zirka .	„	34,500
so daß sich eine Reineinnahme ergäbe von	Fr.	83,000

welche eine Verzinsung des Anlagekapitals zu zirka 6 % erlauben würde.

Mit Schreiben vom 14., eingelangt am 20. Mai 1890, bewarben sich ferner die Herren Nationalrath Arnold, Dr. jur. Alb. Müller und Martin Gisler, Bauinspektor, in Altdorf, für die gleiche Strecke, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, um die Konzession. Sie begründen ihr Begehren im Wesentlichen gleich wie der erste Konzessionsbewerber, indem sie ausführen, daß der stetig wachsende Verkehr zwischen Göschenen und Andermatt und weiter durch die vorhandenen Beförderungsmittel (Post und Omnibusse) nicht mehr bewältigt werden könne. Es rechtfertige sich daher die Erstellung einer Bahn, welche während der Sommermonate dem Touristenverkehr dienen, eventuell auch das erste Glied einer das Reuß- und Rhonethal verbindenden Bergbahn bilden würde, schon aus diesem Grunde, mehr noch aber mit Rücksicht auf die Landesvertheidigung, in welcher Hinsicht das Bahnprojekt von großer Bedeutung sei.

Nach dem allgemeinen technischen Bericht weicht das Projekt bezüglich Situirung, Länge und Konstruktion von demjenigen des Herrn Grüssy ab. Die Spurweite soll, wie bei der Monte Generoso-Bahn, nur 80 cm. und der Minimalkurvenradius 60 m. betragen. Die Maximalsteigung ist zu 14 %, die mittlere zu 7 % angenommen. Die Linie erhält eine Länge von nur 3 km. und zieht sich bis südlich des Urnerlochs der linken Seite der Reuß entlang.

Die Bahn soll bei der Südseite des Aufnahmsgebäudes der Gotthardbahn in Göschenen ihren Anfang nehmen, woselbst durch Abgrabung der Böschung und Erstellung einer entsprechend hohen Futtermauer Raum für die Einsteigestation gewonnen werden will. Sie bleibt dann unterhalb der Poststraße bis zur nächsten Reußbrücke, übersetzt hier die Poststraße vermittelst eines Viaduktes und zieht sich dann auf der linken Thalseite, stets oberhalb der Straße sich haltend, am Felsgehänge aufwärts. Unterhalb der

Teufelsbrücke tritt die Bahn in einen 200 m. langen Tunnel ein, zieht sich dann dem Wasserfall der Reuß entlang, übersetzt südlich des Ausgangs des Urnerlochs die Reuß und kreuzt die Poststraße à niveau, um bei Cote 1432 die Endstation in der Ebene vor dem Dorfe Andermatt zu erreichen.

Die Expedition von Reisenden und Gepäck soll auf der Station Göschenen in den Lokalitäten der Gotthardbahn stattfinden, in gleicher Weise, wie dies in Goldau für die Arth-Rigibahn geschieht; es ist also die Erstellung besonderer Gebäulichkeiten zu diesem Zwecke nicht vorgesehen. Dagegen soll am obern Ende der Bahn, am Ausgange des Urnerlochs, ein Stationsgebäude mit Wartsaal und Büreaulokalität, sowie eine Lokomotiv- und Wagenremise, nebst einer kleinen Werkstätte erstellt werden.

Der Oberbau soll dem der Monte Generoso-Bahn analog sein: 32 kg. schwere, 1,8 m. lange eiserne Schwellen, breitbasige, 92 mm. hohe Stahlschienen im Gewichte von 19,8 kg. per laufenden Meter und zwischen diesen die Abt'sche Zahnschiene, bestehend aus zwei Flußstahllamellen von je 20 mm. Stärke.

Auch das Rollmaterial soll dem der Monte Generoso-Bahn entsprechen. Es sind drei Lokomotiven, drei Personenwagen à 60 Plätze und zwei offene Güterwagen in Aussicht genommen.

Die Anlagekosten sind zu Fr. 1,040,000 veranschlagt. Eine Vergleichung der einzelnen Posten des Kostenvoranschlages der beiden Gesuche läßt sich nicht wohl bewerkstelligen, indem die Anordnung eine ungleiche ist. Die für das Projekt Grüssy vorgesehene, um Fr. 260,000 größere Bausumme hat ihren Grund zum Theil in der Nothwendigkeit der Erstellung dreier Tunnels, gegenüber einem einzigen des Projektes Arnold. Sodann ist im Projekt Grüssy auch für Göschenen ein Aufnahmsgebäude vorgesehen.

Eine Rentabilitätsrechnung liegt nicht vor, es sind nur einige Zahlen über den Verkehr vom Jahr 1889 angegeben.

Die jährliche Betriebszeit wird zu 120 Tagen angenommen und würden acht Züge per Tag verkehren.

Die Betriebskosten berechnen die Konzessionsbewerber zu Fr. 50,000 gegenüber Fr. 34,500 des Projektes Grüssy.

Beide Gesuche wurden vorschriftsgemäß zur Vernehmlassung an die Regierung von Uri gesandt und mit Rücksicht auf die mehrfachen Beziehungen der projektirten Linie zu den Befestigungsanlagen bei Andermatt auch dem Militärdepartement zur Begutachtung vom militärischen Standpunkte aus unterbreitet.

Angesichts der vorliegenden Konkurrenz zwischen zwei Bewerbern ermächtigten wir (wie dies auch in Sachen der Jungfraubahn-Konzessionirung geschehen war) unser Eisenbahndepartement, mit Herrn Grüssy die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen (Art. 2 des Eisenbahngesetzes) zu veranstalten, welche dann am 2. Oktober stattfanden. Denn wir hielten dafür, daß auch im vorliegenden Falle bei der Konzessionsertheilung über die Konkurrenzfrage zu entscheiden sei und es nicht angehe, dieselbe weiter fortdauern und sich zuspitzen zu lassen, sei es durch Ertheilung einer Konzession an beide Petenten, sei es durch Erlaß einer Alternativ- oder eventuellen Konzession zu Handen desjenigen, welcher zuerst einen Finanzausweis leisten würde oder dergleichen mehr.

Was nun die Konkurrenzfrage anbelangt, so ist ein allgemein gültiger Grundsatz, nach welchem bei Vorliegen mehrerer Konzessionsgesuche für die gleiche Linie zu entscheiden sei, im Gesetz nicht enthalten und auch die bisherige Praxis hat einen solchen nicht aufgestellt, vielmehr ist bis dahin regelmäßig nach den Verhältnissen des einzelnen Falles der Entscheid gefällt worden. So haben wir Ihnen noch in jüngster Zeit einen von diesem Standpunkte aus motivirten Antrag betreffend Konzessionsertheilung für die Jungfraubahn unterbreitet und wir sind der Ansicht, daß in gleichem Sinne auch in der vorliegenden Konkurrenzfrage zu verfahren sei.

In Bezug auf die beiden hier sich gegenüberstehenden Konzessionsbewerbungen ist nun vor Allem zu betonen, daß das Gesuch des Herrn Grüssy mehr als zwei Monate vor demjenigen der Herren Arnold und Konsorten bei der Behörde eingereicht wurde, also zwischen den beiden Vorlagen ein Zeitraum liegt, welcher reichlich genügte, um ein solches Gesuch zu verfassen und die nöthigen Beilagen technischer Natur auszuarbeiten.

Wir halten dafür, daß in einem solchen Falle, wo die Möglichkeit, wenn nicht Wahrscheinlichkeit, vorliegt, daß der zweite Bewerber die Arbeiten für sein Konzessionsgesuch erst an die Hand nahm, nachdem er von der Einreichung des ersten Gesuches Kenntniß erhalten, unbedenklich die Konzession dem ersten Bewerber zu ertheilen sei, vorausgesetzt, daß

1. dessen Gesuch den bestehenden gesetzlichen und reglementarischen Anforderungen entspricht und
2. nicht besondere Gründe, speziell allgemeine und öffentliche Interessen, die Konzessionsertheilung an den zweiten Bewerber erheischen.

Aus den nachstehenden kurzen Erörterungen ergibt sich, daß im vorliegenden Falle zu Gunsten des Grüssy'schen Gesuches die beiden genannten Voraussetzungen zutreffen und die zeitliche Priorität unterstützen.

Ad 1. In formeller Beziehung sind die Vorlagen des Herrn Grüssy den in Art. 1—6 der Vollziehungsverordnung zum Eisenbahngesetz aufgestellten Requisiten gemäß gehalten. Eine nähere materielle Prüfung ergibt dann allerdings, daß die Berichte und technischen Vorlagen (Situationsplan und Längenprofil) keine sehr gründlichen Arbeiten sind und auf Genauigkeit nicht Anspruch erheben dürfen. Allein es ist dabei nicht außer Acht zu lassen, daß schon viele andere Projekte, welche nicht gründlicher als das vorliegende des Herrn Grüssy bearbeitet waren, zur Konzessionirung vorgelegt und unbedenklich konzessionirt worden sind.

Ad 2. Es liegen sodann hier besondere Gründe vor, welche nicht bloß nicht für die Bevorzugung des zweitangebrachten Gesuches sprechen, sondern im Gegentheil in zwingender Weise die Abweisung des Konzessionsbegehrens der Herren Arnold und Konsorten fordern. Die Vernehmlassung der Kantonsregierung, welche ihrerseits in der Konkurrenzfrage nicht Stellung nimmt, ergibt allerdings in dieser Beziehung keinen genügenden Anhaltspunkt, obwohl sie bezüglich des Tracé der Herren Arnold und Mithaften verschiedene Ausstellungen macht, wohl aber das Gutachten des Militärdepartements, auf dessen Ausführungen wir zu verweisen uns gestatten, indem wir der Kürze wegen hier nur die in Betracht fallenden Schlüsse hervorheben.

Das Militärdepartement hält dafür, daß eine Eisenbahn Göschenen-Andermatt für die Landesvertheidigung, und zwar die Vertheidigung des Gotthardstockes, wie des am Défiléeingange nördlich Andermatt befindlichen Forts auf Bühl, unter gewissen Vorbehalten mehr Vortheile als Nachtheile aufweise.

Diese Vorbehalte betreffen nun in Bezug auf das Grüssy'sche Projekt nicht die (am rechten Reußufer) geplante Bahnanlage als solche, sondern nur eine unwesentliche Aenderung des Tracé beim Gütschtunnel und gewisse, an einzelnen Punkten im Interesse der ganzen Befestigungsanlage erforderliche Bauten, wie Erstellung eines Querstollens vom Gütschtunnel zum Urnerloch und Panzerthore bei zwei Tunnelausgängen. Die Bahnanlage nach Projekt Grüssy kann also mit wenigen Aenderungen und Installationen für die Befestigungszwecke nicht bloß unschädlich, sondern sogar nutzbar gemacht werden, während dagegen das von den Herren Arnold und Konsorten vorgeschlagene Tracé auf dem linken Reußufer in

einem sehr wesentlichen Theile mit den Befestigungsanlagen in Kollision geräth.

Der bezügliche Bericht des Geniebüreau, Abtheilung für Befestigungsbauten, hebt folgende Punkte speziell hervor:

1. Zwischen km. 2,2 und dem projektirten Tunneleingange durchkreuzt die Bahn den vom Bund bereits erstellten ersten Zug der von der Schöllenen nach dem Bäzberg hinauf führenden neuen Fahrstraße.
2. Dieser Tunnel führt direkt in das zwischen Teufelsbrücke und Urnerloch liegende Reduit, worin der Haupteingang zum Fort auf dem Bühl liegt, sowie die Installationen für elektrische Beleuchtung der Werke und des Vorterrains.
3. Zwischen dem Punkt km. 2,5 der Bahn und der Reuß kommen die Installationsgebäude und Turbinenanlagen zu stehen und sollen dieselben durch die Bahnanlage nicht verunmöglicht und nicht gefährdet werden.
4. Nach dem vorliegenden Längenprofil bewegt sich die Bahn von km. 2,6 bis 2,7 längs dem linken Reußufer auf Quote 1430 bis 1431, um jenseits des Urnerloches auf Quote 1432 anzukommen. Sie würde hiebei, wenn offen geführt, das erstellte Wachtlokal am Ausgange des Forttunnels, oder eventuell das Tunnelportal selbst, mitten durchschneiden, was nicht nur nicht zuläßig, sondern auch nicht ausführbar wäre.
5. Durch Anlage der offenen Bahnlinie von km. 2,6 bis 2,8 wird neben dem Urnerloch, welches von der Befestigungskommission sorgfältig verschlossen und zur Vertheidigung eingerichtet wurde, nun eine bequeme Verbindung zwischen Schöllenen und Urserenthal hergestellt.

Daraus geht hervor, daß eine Eisenbahn Göschenen-Andermatt, so wie sie die Herren Arnold und Konsorten projektiren, mit den Befestigungsanlagen unvereinbar ist und die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen würde. Nach Art. 3, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes liegt schon hierin ein hinlänglicher Grund zur Verweigerung der Konzession. Kommt aber noch dazu, daß das betreffende Konzessionsgesuch erst wesentlich später als dasjenige des Herrn Grüssy eingereicht wurde, so ist es um so mehr gerechtfertigt, dem letztern zu entsprechen und dasjenige der Herren Arnold und Konsorten abzuweisen.

Auf die vom Regierungsrathe des Kantons Uri erwähnte ablehnende Stellungnahme der Gemeinde Göschenen näher einzutreten, liegt für die Bundesbehörden keine Veranlassung vor, nachdem

die Kantonsregierung sich nicht zur Aufnahme der Einsprache entschloß, welche sich übrigens auf die bekannten und bei andern Anlässen widerlegten Gründe („schwere Schädigung der Gemeinde durch die Beeinträchtigung der bisherigen Verkehrsverhältnisse auf der Route Göschenen-Andermatt", d. h. Beeinträchtigung des Kutschergewerbes) stützt und außerdem durch die Zustimmung der mindestens in gleichem Maße interessirten Ortschaft Andermatt aufgewogen erscheint.

Was ferner das Begehren der Regierung anbelangt, es möchte der Bahnhof in Andermatt, im Interesse der gesammten Bevölkerung der Gemeinde und der ganzen Fremdenindustrie, in eine zentrale und nicht in augenfälliger Weise nur einem Hotel (Tourist) dienliche Lage zu stehen kommen, so ist auf diese Frage anläßlich der Konzessionsertheilung nicht näher einzugehen, sondern es bleibt der bezügliche Entscheid bis nach Vorlage der Detailpläne vorbehalten, welche s. Z. der Kantonsregierung wieder zur Vernehmlassung werden mitgetheilt werden. Der dannzumaligen, unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse zu treffenden Entscheidung ist durch die allgemein gehaltene Fassung der Konzessionsertheilung (für eine Eisenbahn von Göschenen nach Andermatt) in keiner Weise vorgegriffen.

Ebenso sind die Vorbehalte und Bedingungen, welche das Militärdepartement im Interesse der Landesvertheidigung an die Konzessionirung der Bahn zu knüpfen beantragt, ihrer Natur nach und gemäß der bisher ausnahmslos befolgten Praxis nicht in die Konzession aufzunehmen, bezw. anläßlich der Konzessionsertheilung zu erledigen, sondern bei Genehmigung der Detailpläne zu verfolgen und der Bahngesellschaft aufzuerlegen. Immerhin dürfte ein allgemeiner Vorbehalt der allfällig im militärischen Interesse zu verlangenden besondern Vorkehren und Bauten, welche zu Lasten der Bahnunternehmung fallen müssen, sowie der Zerstörung im Kriegsfalle der im Vorterrain der Befestigungswerke liegenden Bauobjekte aller Art ohne Entschädigung, am Platze sein.

Am 2. Oktober fanden, wie erwähnt, die konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen der Konzessionsbewerber sich den im nachstehenden Beschlußentwurf enthaltenen Bedingungen unterzog. Die Regierung von Uri war verhindert, der an sie ergangenen Einladung Folge zu leisten, theilte aber ihre bezüglichen Begehren, von welchen hienach die Rede sein wird, schriftlich mit.

Zu den vorgeschlagenen Konzessionsbedingungen ist kurz Folgendes zu bemerken:

Durch Bezeichnung von Andermatt als Sitz der Gesellschaft (Art. 3) ist dem bezüglichen Wunsche der Regierung von Uri

Rechnung getragen, ebenso in Art. 5 demjenigen nach möglichst kurzer Fristbestimmung durch Festsetzung von blos 6 Monaten, binnen welchen die technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen sind. Dagegen könnten wir einem, der Regierung von Uri nach ihrem Wunsche eine Vertretung im Verwaltungsrathe sichernden, ausnahmsweisen Zusatz zu Art. 4 nicht zustimmen, der hier übrigens auch nicht nothwendig erscheint, nachdem Petent die Einräumung einer Vertretung zugesagt hat.

Die zwei letzten Alineas von Art. 7 enthalten Bestimmungen, welche speziell durch die Rücksichtnahme auf die Befestigungsanlagen, in deren Rayon sich die Bahn zum Theil bewegt, geboten sind und einer besondern Rechtfertigung um so weniger bedürfen, als sie vom Petenten nicht bestritten sind. Es versteht sich, daß auch bei der Tracéführung den vom militärischen Standpunkt aus zu stellenden Forderungen in gleicher Weise Rechnung getragen werden muß.

In Art. 12, welcher Saisonbetrieb gestattet, ist hinwieder die gleiche Bestimmung wie bei Stansstad-Engelberg, Montreux-Montbovon aufgenommen, daß die Gesellschaft auch während der Betriebseinstellung in ihren Kosten für angemessene Verbindung zu sorgen hat.

Die Personentaxen des Art. 15 übersteigen die für ähnliche Unternehmungen admittirten Ansätze nicht. Die Gepäck- und Gütertaxen haben gegenüber den ursprünglichen Anträgen des Petenten eine nicht unwesentliche Reduktion erfahren und dürften nun nicht weiter zu beanstanden sein, um so weniger, als am Schlusse des Artikels, unter Zustimmung des Petenten, eine Bestimmung aufgenommen ist, welche zu Gunsten der einheimischen Bevölkerung ermäßigte Taxen vorbehält. Die Einführung einer III. Wagenklasse, wie die Regierung in erster Linie beantragte, darf bei den Verhältnissen der Unternehmung billigerweise nicht verlangt werden.

Die übrigen Artikel enthalten keine Bestimmungen, die zu besondern Bemerkungen Anlaß geben.

Indem wir Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlußentwurfes beantragen, benutzen wir, Tit., auch diese Gelegenheit zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Oktober 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) einer Eingabe des Herrn C. A. Grüssy, Ingenieur in Bern, vom 10. März 1890;
2) einer Eingabe der Herren Nationalrath Arnold und Mithaften, vom 14./19. Mai 1890;
3) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 8. Oktober 1890,

beschließt:

I. Dem Herrn C. A. Grüssy, Ingenieur in Bern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt 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 Betrieb 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 Andermatt.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern 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 Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die allfällig im Interesse der Landesvertheidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehren in eigenen Kosten zu erstellen.

In Betreff der im Vorterrain der Befestigungswerke gelegenen Bauobjekte jeder Art wird das Recht der Zerstörung im Kriegsfalle ohne Entschädigung vorbehalten.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter, eingeleisig und als Zahnradbahn 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 Uri 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, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen 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 Beförderung von Personen soll vom 1. Mai bis 31. Oktober täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen.

Soweit sich ein Bedürfniß zeigt, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrathes auf ihre eigenen Kosten auch während der Betriebseinstellung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Postsendungen in angemessener Weise Vorsorge zu treffen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

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

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen beide Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der	ersten	Wagenklasse	für die	Bergfahrt	Fr. 2. —
„ „	„	„ „		Thalfahrt	„ 1. 50
„ „	zweiten	„ „		Bergfahrt	„ 1. 50
„ „	„	„ „		Thalfahrt	„ 1. —

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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 100 Rp. per 100 Kilogramm bezogen werden, im Minimum 40 Rp.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

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

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. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Waaren auf der ganzen Strecke darf eine Taxe von 50 Rp. per 100 Kilogramm bezogen werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen 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 Fr. höchstens 5 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 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18. 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 niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 19. In Betreff des Gewichts 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.

Art. 20. Die in den Art. 15 und 17 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 und Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind, mindestens sechs Wochen ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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. 24. 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. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Uri, 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 konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch 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 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. 26. Hat der Kanton Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 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.

Art. 27. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Herren Nationalrath Arnold und Mithaften, vom 14./19. Mai 1890, wird nicht eingetreten.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt. (Vom 8. Oktober 1890.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1890
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	42
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	11.10.1890
Seite Page Pagina	487-502
Ref. No	10 014 986

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.