

## B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Konzession für eine Eisenbahn Wignau-Rigistaffel,  
Luzerner Kantonsgrenze.

(Vom 9. Juli 1869.)

Tit.!

Der Große Rath des Kantons Luzern hat unterm 9. Juni d. J. den Herren Ad. Käff, Ingenieur in St. Gallen, Olivier Bschoffe, Ingenieur in Aarau, und N. Riggerbach, Vorsteher der Maschinenwerkstätte in Olten, für sich oder zuhanden einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Seeufer in Wignau nach Kaltbad und bis an die Kantonsgrenze gegen Rigi-Staffel eine Konzession erteilt, welche von der dortigen Regierung unterm 24. Juni behufs Einholung der Bundesgenehmigung eingeschickt worden ist.

Diese Konzession unterscheidet sich von den gewöhnlichen Eisenbahnkonzessionen in mehrfacher Beziehung.

Zunächst in Betreff des bei der Anlage der Bahn und dem Bau der Lokomotiven anzuwendenden Systems.

Die Fahrbahn wird durch zwei Schienenstränge von Hoch- oder Flachschienen gebildet, auf welchen die Tragräder der Lokomotive und Wagen laufen, ferner durch eine in der Mitte der Fahrbahn liegende Zahnstange, in welcher die gezahnten Triebräder der Lokomotive behufs Fortbewegung der Last eingreifen.

Die Lokomotiven sind dem Zahnstangensystem entsprechend konstruirt, ebenso die Gepätk- und Personenwagen.

Dieses System stammt aus Amerika, wo es zur Befahrung des Mount Washington zur Ausführung gekommen ist und im Betriebe steht, während es unseres Wissens bis jetzt in Europa noch nirgends Anwendung gefunden hat.

Sodann in Betreff des Betriebes der Bahn.

Die Verpflichtung zum Bahnbetrieb erstreckt sich nur auf die Monate der Bergtouristen-Saison (Art. 8.)

Der Gesellschaft bleibt es jederzeit unbenommen, auf die KonzeSSION zu verzichten und die Liquidation des Unternehmens eintreten zu lassen. In diesem Falle hat der Unterbau der Bahn als Fahrbahn zu verbleiben (Art. 4, Litt. 2 und 3).

Die Zahl der täglichen Bahnzüge und deren Zeiteintheilung richtet sich nach dem jeweiligen Bedürfnisse der Beförderung der Reisenden und deren Gepäck einer- und der Leistungsfähigkeit der Bahn andererseits (Art. 20).

Die Berechtigung auf Fahrbillets zu und von der bei dem sogenannten Fessenthor beabsichtigten Haltstelle bleibt auf die jeweiligen disponiblen Plätze beschränkt (Art. 9).

Die KonzeSSIONÄRE sind erst nach Ablauf von fünf Betriebsjahren verpflichtet, zwei Wagenklassen einzuführen, oder statt dessen die Tage für die einheitliche Wagenklasse zu reduzieren (Art. 21).

Das Maximum der Tage ist, so lange nur eine Wagenklasse besteht, für die Bergfahrt Fr. 5, für die Thalfahrt Fr. 2. 50, also das 10—15fache der gewöhnlichen Tarife (Art. 21).

Die Militärpersonen haben keinen Anspruch auf Taxermäßigung (Art. 25). Von der im Art. 8 des Eisenbahngesetzes von 1852 den Eisenbahnverwaltungen auferlegten Verpflichtungen übernimmt die Gesellschaft nach Art. 26 der KonzeSSION nur die unentgeltliche Beförderung der Briefpost und beschränkt die im Art. 9 des genannten Gesetzes in Betreff der Telegraphenanlage und Besorgung aufgestellten Verpflichtungen dahin, daß dieselben nur während der Dauer des Bahnbetriebes für sie verbindlich sein sollen.

Bei solchen Verhältnissen und Ansprüchen konnte es fraglich sein, ob es sich hier um eine Eisenbahn handle, welche auf die den Eisenbahnen eingeräumten Rechte: Expropriation, regelmäßigen Personentransport, zollfreie Einföhrung des Materials u. s. w. Anspruch machen könne, überhaupt unter das allgemeine schweizerische Eisenbahngesetz falle.

Es hieß eine Zeit lang, daß von Anwohnern der betreffenden Gegend gegen die Behandlung dieser Bahn als eines Werkes von

öffentlichem Nutzen und gegen die Ertheilung des Expropriationsrechtes an dieselbe bei der Bundesversammlung Einsprache erhoben werden wolle. Ein solcher Einspruch ist nicht erfolgt, weder bei dem Großen Rathe von Luzern, noch bei der Bundesbehörde, und es hat unsers Wissens ersterer die Konzession ohne Anstand und einstimmig ertheilt.

Auch wir sehen uns trotz der oben genannten Abweichungen nicht veranlaßt, die Anwendbarkeit des Eisenbahngesetzes auf die fragliche Eisenbahn grundsätzlich in Frage zu stellen und zu bestreiten.

Was zunächst die Abweichungen in technischer Beziehung betrifft, so kann darin, nachdem Konzessionen genehmigt worden sind für eine pneumatische Bahn bei Lausanne und für eine nach Westlichem oder Fell'schem System zu erbauende Bahn von Winkeln nach Herisau, keine Schwierigkeit liegen, und was die eigenthümlichen Bestimmungen über den Betrieb betrifft, so sind diese durchaus nicht willkürlich und irrationell, vielmehr im Wesentlichen so sehr mit dem Zwecke der Bahn, ihren topographischen Verhältnissen und ihrer Benutzbarkeit zusammenhängend, daß die Erstellung der Bahn von vornherein unmöglich gemacht würde, wollte man von ihr die gewöhnlichen Betriebsbedingungen fordern.

Nun haben wir aber durchaus keinen Grund, dem Zustandekommen der Bahn irgendwie hinderlich zu sein.

Abgesehen von dem Umstande, daß der Fremdenbesuch einen nicht unwesentlichen Faktor der schweizerischen Dekonomie bildet, und daß die projektirte Bahn als Unicum in Europa zweifelsohne demselben Vorschub zu leisten geeignet ist, muß es für die Schweiz, welche in ihren gebirgigen Gegenden noch so viele Aufgaben in Betreff der Erstellung von Eisenbahnverbindungen zu lösen hat, von größtem Interesse sein, Versuche zur Lösung der mannigfaltigen Schwierigkeiten auf jenem Gebiete in's Leben treten zu sehen.

Zudem ist nicht einzusehen, wie aus den allerdings anormalen Betriebseinrichtungen für den schweizerischen Eisenbahnverkehr Schwierigkeiten und Hindernisse entstehen könnten. Die fragliche Anlage bildet eine getrennte, für sich bestehende Bahn, von deren Betriebsweise weder eine andere Eisenbahn, noch die Dampfschiffahrt irgendwie abhängig ist.

Nehmen wir somit keinen Anstand, die in Frage stehende Eisenbahn als in den Kreis derjenigen Unternehmungen fallend zu betrachten, auf welche das Eisenbahngesetz vom Jahr 1852 Anwendung finden kann, so folgt daraus von selbst, daß Ausnahmen von den Vorschriften dieses Gesetzes nur insoweit stattfinden dürfen, als die besondern technischen Verhältnisse dieser Bahn solche durchaus erfordern.

Wir erachten es der Folge wegen für sehr wichtig, daß das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auch in seinen Bestimmungen über die Leistungen dieser Bahn für die Post- und Telegraphenverwaltung überhaupt so weit in Ausführung komme, als die Vollziehung nicht technisch unzulässig, demnach mit dem Bestande der Bahn unverträglich erscheint. Die Postverwaltung kann nun ganz wohl auf ihre Berechtigung zur Errichtung von Bahnposten auf dieser Linie verzichten, ebenso kann sie auf den in den bisherigen Bundesbeschlüssen ausgesprochenen Vorbehalt einer Konzessionsgebühr als Ersatz für den Personentransport verzichten, da sie bisher für den Nigi niemals einen Postkurs für Personenbeförderung unterhalten hat. Ferner wird die Postverwaltung nicht beanstanden, sofern die Eisenbahnverwaltung für den eigentlichen Gütertransport gewisse, nach Umfang oder Gewicht beschränkende Bestimmungen im Allgemeinen aufstellen würde, diesen Beschränkungen auch für die über 10 Pfund schweren Poststücke Anwendung zu geben. Hingegen kann die Postverwaltung auf die nach Art. 8, Alinea 1 ihr zustehenden Berechtigungen nicht verzichten, deren Erfüllung der Bahnunternehmung keineswegs zu große Last auferlegt, da die Poststücke bis 10 Pfund stets von geringem Umfange sind und durch die Art des Verkehrs nach und von dem Nigi stets sehr beschränkt sein wird.

Was die Telegraphenverwaltung betrifft, so genügt es, im Bundesbeschlusse die einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes vorzubehalten, immerhin mit der Beschränkung, daß die bezüglichlichen Verpflichtungen der Bahngesellschaft nur während der Dauer des Bahnbetriebes überbunden werden.

Die Militärtransporte betreffend, sprechen verschiedene Gründe dafür, die im Art. 10 des Bundesgesetzes der Eisenbahnverwaltung auferlegten Verpflichtungen gegenüber der vorliegenden Bahn nicht in ihrem vollen Umfange geltend zu machen. Der fragliche Artikel verlangt nicht nur Beförderung einzelner Militärpersonen oder kleinerer Abtheilungen von Militär, sondern auch größerer Truppenkorps mit dem zugehörigen Kriegsmaterial. Diese letztere Aufgabe ist die Nigibahn kaum im Stande zu lösen. Sie transportirt keine Pferde; sie ist nicht darauf eingerichtet, große, schwere Wagen, Kanonen u. zu verladen; es hängt mit dem angewandten technischen System zusammen, daß Lokomotiven und Wagen möglichst leicht erstellt werden und demgemäß die transportable Last eine im Verhältniß zu den andern Eisenbahnen sehr beschränkte ist; die Sicherheit des Bahnbetriebes selbst gebietet, große Vorsicht in der Belastung anzuwenden. Dazu kommt, daß selbst bei Beförderung um die Hälfte der niedrigsten Bahntage diese so kostspielig würde, daß in gewöhnlichen Zeiten, selbst wenn die

Möglichkeit gegeben wäre, kaum je davon Gebrauch gemacht werden dürfte. Wir halten also dafür, daß zwar die Verpflichtung der Bahn zum Militärtransport festgehalten, davon jedoch ausgenommen werden soll die Pflicht zur Beförderung von größerem Kriegsmaterial, sowie größerer Truppenkorps.

Nach diesen Bemerkungen beehren wir uns, Ihnen beiliegenden Beschlußentwurf zur Annahme zu unterbreiten\*).

Genehmigen Sie, Lit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. Juli 1869.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Wetti.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiff.**

---

\*) Derselbe ist gleichlautend mit dem vorstehenden Beschlußentwurf, betreffend die Eisenbahn von Interlaken auf das Gummihorn.

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzessionen für eine Eisenbahn von Wald nach Rüti und von Uster über Pfäffikon nach Saaland.

(Vom 22. November 1871.)

### Tit. I

Mit Zuschrift vom 9/15. d. Mts. übermittelte die Regierung des Kantons Zürich die vom zürcherischen Kantonsrathe unterm 30. Oktober d. J. erteilten Konzessionen für

eine Eisenbahn von Wald nach Rüti, und  
eine solche von Uster nach Pfäffikon-Saaland,

und ersuchte um Auswirkung der Bundesgenehmigung für diese beiden Konzessionen.

Wie in den betreffenden Begleitschreiben bemerkt ist und die vorgenommene Vergleichung bestätigt hat, ist die Konzession für die Linie Rüti-Wald gleichlautend mit derjenigen für die Eisenbahn von Effretikon über Hinweil nach Wald, mit Ausnahme eines Zusatzes zu § 28, durch welchen eine verhältnismäßige Erhöhung der Tage für Bahnstrecken mit mehr als  $2\frac{1}{2}\%$  Steigung gestattet wird.

Auch die zweite der vorliegenden neuen Konzessionen ist mit Ausnahme dreier Modifikationen, welche für die Bundesgenehmigung nicht in Betracht fallen, genau der oben erwähnten Konzession Effretikon-Hinweil-Wald nachgebildet.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn Vitznau-Rigistaffel, Luzerner Kantonsgrenze. (Vom 9. Juli 1869.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1871
Date	
Data	
Seite	984-989
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 091

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.