

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp.

(Vom 31. März 1891.)

Tit.

Die Herren A. Eberle Söhne in Morschach, Karl Müller auf Kurort Stoos und K. Hürlimann, Architekt in Brunnen, stellen mit Eingabe vom 16. September 1890, eingelangt am 26. gl. Mts., das Gesuch um Konzessionirung einer Zahnradbahn Brunnen-Axenstein-Morschach-Kurort Stoos-Frohnalp.

Zur Begründung dieses Gesuches weisen die Petenten auf die Thatsache hin, daß sich der Fremdenstrom hauptsächlich dahin ziehe, wo zu den Kurorten und schönen Aussichtspunkten bequeme Bahnverbindungen gebaut worden seien, und daß diejenigen Gegenden, wo diese Verkehrsmittel fehlen, erheblich im Fremdenverkehr verkürzt würden.

Es sei leicht nachzuweisen, daß auf den höhern Kurorten des innern Vierwaldstättersee's die Frequenz aus diesem Grunde gegen früher nachgelassen habe, und Petenten glauben in einer Bahn, welche Brunnen mit den Kurorten Axenstein, Morschach und Stoos, sowie mit dem beliebten und aussichtsreichen Frohnalpstock verbinde, ein Mittel zu erhalten, um der drohenden Gefahr zu begegnen, daß die Fremdenindustrie des innern Vierwaldstättersee's noch mehr reduziert und in andere Gegenden abgelenkt werde.

Die Petenten hoffen, daß durch eine Bahn in erwähnter Richtung für die Fremden ein neuer Anziehungspunkt geschaffen werde, für die Gegend neue Hilfsquellen des Erwerbs erschlossen und speziell der dortigen Fremdenindustrie die besten Dienste geleistet werden.

Sie seien überzeugt, daß die Bahn eine lebensfähige sein werde, wenn auch nicht eine große Rentabilität, sondern nur eine mäßige Verzinsung des eingeworfenen Kapitals zu erwarten sei.

Die Bahn beginnt in Brunnen; das Tracé wird in seinen Hauptpunkten durch die vorgesehenen Zwischenstationen Axenstein-Morschach und Stoos und die Endstation Frohnalp bezeichnet.

Die Gesamtlänge beträgt 9280 Meter, die Maximalsteigung 260 ‰, der Minimalradius 60 Meter, die Höhendifferenz 1455 Meter.

Die Bahn soll als Zahnradbahn nach System Abt und nach dem Muster der Monte Generoso-Bahn, mit 0,80 Meter Spurweite, gebaut werden.

Um den Interessen der beteiligten Gemeinden Brunnen-Ingenbühl und Morschach in bester Weise zu entsprechen, sind die Stationen möglichst zentral inmitten der Ortschaften und in der Nähe der Fremdenetablissemte projektirt, doch erklären die Gesuchsteller, daß, wenn in dieser Richtung noch eine Korrektur zum Bessern gefunden werden sollte, sie die bezüglichen Verfügungen den Bundesbehörden überlassen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Summen vor:

1. Projektbearbeitung	Fr.	35,000
2. Finanzierung und Bauzinsen	„	230,000
3. Bauleitung	„	22,000
4. Expropriation	„	90,000
5. Unterbau	„	585,000
6. Oberbau	„	570,000
7. Hochbau	„	35,000
8. Mechanische Einrichtungen	„	12,000
9. Rollmaterial	„	210,000
10. Betriebskapital und Unvorhergesehenes	„	161,000
		<hr/>
		Fr. 1,950,000

oder Fr. 210,000 per Kilometer.

In der Rentabilitätsberechnung werden die Einnahmen auf	Fr.	192,700
die Betriebsausgaben auf	„	98,000
		<hr/>

veranschlagt. Aus dem Betriebsüberschuß von . . . Fr. 94,700 wären zu bestreiten:

4 $\frac{1}{2}$ % Zins für das Obligationenkapital von	
Fr. 900,000 mit	Fr. 40,500
so daß von den verbleibenden	Fr. 54,200
an das Aktienkapital von Fr. 1,050,000 eine Dividende	
von 5 % mit	„ 52,500
ausgerichtet werden könnte und ein Ueberschuß von	Fr. 1,700
resultiren würde.	

Dieses hier in seinem wesentlichen Inhalt reproduzirte Konzessionsgesuch wurde gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zur Vernehmlassung der Regierung des Kantons Schwyz mitgetheilt, welche ihrerseits den Gemeinden Ingenbohl und Morschach, in deren Gebiet die projektirte Bahn liegt, Gelegenheit gab, sich über das Konzessionsgesuch auszusprechen.

Mit Schreiben vom 29. November 1890 theilte hierauf der Regierungsrath des Kantons Schwyz mit, daß die genannten zwei Gemeinden die Nichtertheilung der Konzession wünschen, Ingenbohl wesentlich geleitet von der Befürchtung, daß aus dieser Bahn dem Fremdenplatze Brünnen Nachtheile erwachsen; Morschach dagegen glaube Stellung gegen das Projekt nehmen zu sollen, weil die geplante Haltestelle den Interessen der Gemeinde Morschach durchaus nicht entspreche.

Die Regierung ihrerseits hält diese Gründe für Nichtertheilung der angeehrten Konzession kaum für genügend, behält sich dagegen vor, bei Feststellung der Haltestellen die berechtigten Interessen und Begehren der Gemeinden Ingenbohl und Morschach gebührend zu berücksichtigen und die betreffenden Postulate gegebenen Falls zu unterstützen.

Infolge dieser Schlußnahme der Regierung sahen sich sowohl der Gemeinderath von Ingenbohl, als derjenige von Morschach, beide mit Zuschrift vom 6. Dezember 1890, zu besondern Eingaben an das Eisenbahndepartement veranlaßt. §

Die gegen das Bahnprojekt erhobenen Einwände sind im Wesentlichen folgende:

Die Gemeinde Ingenbohl sieht für eine Bahn von Brunnen nach Morschach-Axenstein kein Bedürfniß, weil eine gute Fahrstraße diese beiden Ortschaften mit einander verbinde; ferner fürchtet sie die Schädigung der Fremdenindustrie von Brunnen, da der Strom der Touristen und Pensionäre mehr nach den höher gelegenen Orten geleitet werde, und schließlich tritt sie für die Interessen der zirka 30 Kutscherfamilien in Brunnen ein, welche bereits früher durch

den Bau der Gotthardbahn und jetzt durch die im Bau begriffene Süd-Ost-Bahn ihre einträglichsten Touren verloren haben, bzw. zu verlieren im Begriffe stehen, so daß, wenn ihnen jetzt noch die Tour nach Axenstein und Stoons entgehe, sie keine Existenzfähigkeit mehr hätten.

Die Gemeinde Morschach wendet sich in erster Linie gegen die Anlage der Station bei Axenstein, welche nur diesem Etablissement diene und alle andern Pensionen und Gasthäuser in und um das Dorf Morschach weit entfernt liegen lasse und diese dadurch in hohem Maße schädige.

Auch erblicke sie in der Fortsetzung der Bahn nach Stoons eine Gefahr für den Verdienst der Führer und Träger der Gemeinde; überdies werde die idyllische Ruhe ihres Bergdörfchens gestört und diesem dadurch die Klasse der Pensionäre entfremdet; zudem habe die Gemeinde Morschach eine gute Straße und es könne nachgewiesen werden, daß der Fremdenverkehr in der Ortschaft in den letzten Jahren bedeutend zugenommen habe.

Ein Theil dieser Einwände ist nicht neu; es wurden schon bei verschiedenen frühern Projekten, welche sich mit einer Bahnverbindung von Brunnen nach Morschach befaßten, namentlich Seitens der Gemeinde Ingenbohl, die gleichen Gründe geltend gemacht.

Es ist hier der Ort, auch diese dem jetzt vorliegenden Bahnprojekt zeitlich vorgehenden Konzessionsgesuche kurz zu berühren und bei diesem Anlasse zu erledigen.

1. Am 19. Oktober 1888, eingelangt den 22. gl. Mts., stellte Herr Fritz Marti in Winterthur das Gesuch um Konzessionirung einer Drahtseilbahn Brunnen-Axenstein.

2. Am 1. Dezember 1888, eingelangt den 4. gl. Mts., folgte das Konzessionsgesuch der Herren A. Eberle Söhne in Morschach, J. Müller in Gersau, A. Bon in Gersau und K. Hürlimann in Brunnen für eine Zahnradbahn Brunnen-Axenstein-Morschach.

3. Mit Eingabe vom 27. November 1888, eingelangt am 5. Dezember gl. J., bewarb sich die Maschinenfabrik der Herren Ludwig & Schopfer in Bern um Ertheilung der Konzession für eine Drahtseilbahn Ort-Morschach-Axenfels.

Von diesen Projekten ist das zweite infolge Verzichts der Herren J. Müller und Bon auf ihre Betheiligung bei der Konzessionsbewerbung zu Gunsten des Herrn Müller auf Kurort Stoons, welcher seinerseits mit den Herren A. Eberle Söhne und K. Hürlimann sich um die Konzession der Bahn Brunnen-Axenstein-Morschach-Kurort Stoons-Frohnaip bewirbt, ohne Weiteres als dahingefallen zu betrachten,

so daß es sich neben letzterem Projekt nur noch um diejenigen des Herrn Fritz Marti und der Maschinenfabrik Bern handelt.

Gegen diese letztern (wie gegen das frühere Projekt K. Hürli-
mann und Mithafte) hatte aber die Regierung des Kantons Schwyz
entschieden Stellung genommen, indem sie gegen deren Konzessionirung
mit Schreiben vom 31. Januar/1. Februar 1889 Einsprache
erhob, weil sie bei der unbedeutenden Entfernung Brunnen-Morschach
kein Bedürfniß für eine Bahn zugeben konnte, sondern in den da-
herigen Bestrebungen nur das vorherrschende oder ausschließliche
Merkmal der Privatspekulation glaubte erkennen zu müssen, in welchem
Falle eine Schädigung anderer Interessen und die Verleihung des
Expropriationsrechtes nicht angezeigt erscheine.

Nach bisheriger Praxis ist bei Konkurrenz verschiedener Projekte
demjenigen der Vorzug zu geben, welches nach Anlage und Aus-
dehnung eine größere Summe volkwirtschaftlicher Interessen zu be-
friedigen vermag, und dies ist im konkreten Falle bei einer bis zur
Frohnaip fortgeführten Bahn gegenüber den bei Morschach bzw. Axen-
fels endenden Linien unzweifelhaft der Fall.

Wir beantragen Ihnen deßhalb, auf die Konzessionsgesuche des
Herrn Fritz Marti und der Maschinenfabrik Bern nicht einzutreten,
dagegen für die Linie Brunnen-Morschach-Stoos-Frohnaip die nach-
gesuchte Konzession zu ertheilen.

Auf die von den beiden Gemeinden Ingenbohl und Morschach
gegen die Konzessionsertheilung erhobenen Einwendungen näher ein-
zutreten, liegt für die Bundesbehörden kein Grund vor, nachdem die
Kantonsregierung, welcher die Wahrung der lokalen Interessen bei
der Frage der Konzessionsertheilung in erster Linie obliegt, sich
nicht veranlaßt gesehen hat, den Widerspruch der Gemeinden zu
schützen, vielmehr die dafür geltend gemachten Gründe als un-
genügend bezeichnet. Will man aber gleichwohl auf letztere des Nähern
eintreten, so gelangt man bei deren Würdigung zu dem gleichen
Resultate, wie die Kantonsregierung. Es handelt sich um die von
jeher gegen Eisenbahnbestrebungen mit mehr oder weniger Variation
geltend gemachten Argumente: Mangel eines Verkehrsbedürfnisses,
Schädigung des Kutscher-, Führer- und Trägergewerbes, Störung der
idyllischen Ruhe, Ablenkung des bisherigen Fremdenverkehrs, hier
von Brunnen nach den höher gelegenen Orten. Es ist schon in
andern Fällen näher ausgeführt worden, daß diese zum Theil auf
bloßer Einbildung beruhenden und zum Mindesten übertriebenen Be-
fürchtungen betreffend Beeinträchtigung bestehender Gewerbe durch
eine neue Industrie an sich nicht genügen, um einen Konzessionsab-
schlag zu rechtfertigen. Irgend welche speziellen Gründe oder be-

sondern, Schutz verdienenden Verhältnisse sind aber im vorliegenden Fall nicht angeführt worden und auf der andern Seite sprechen ohne Zweifel auch nicht unwichtige Interessen für Erstellung der Bahn. Was endlich die Aussetzungen der Gemeinde Morschach betreffend die Stationsanlage betrifft, so kann darin ebenfalls kein Grund für die Konzessionsverweigerung erblickt werden, indem für die Tracéfóhrung und die Anlage der Stationen die Konzessionsertheilung kein Präjudiz schafft, hierüber vielmehr der definitive Entscheid erst anläßlich der Prüfung und Genehmigung der Baupläne zu erfolgen hat, wobei den Gemeinden zur Wahrung ihrer Interessen Gelegenheit geboten werden wird (Art. 14, Eisenbahngesetz).

Bezüglich der Bedingungen, unter welchen wir Ihnen hienach die Konzessionsertheilung beantragen, können wir uns auf wenige Bemerkungen beschränken.

Zunächst sei hier noch erwähnt, daß die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen am 11. dieses Monats stattfanden und dabei dem unten folgenden Konzessionsentwurf allseitig zugestimmt wurde.

In Art. 5 und 6 sind auf Wunsch der Petenten die Fristen etwas länger, als im Gesuch vorgesehen, bemessen worden.

Art. 7, 8, 12, 13 und 14 fanden in der für Spezialbahnen üblichen Fassung Aufnahme. In Art. 13 scheint es am Platze, mit Bezug auf die Strecke Brunnen-Morschach, wie dies bezüglich des ähnliche Verhältnisse aufweisenden Theilstückes Montreux-Les Avants der Linie Montreux-Jaman-Montbovon (Konzession vom 26. September 1890, E. A. S. XI, 99 ff.) geschah, für den Fall des Bedürfnisses die Verpflichtung der Gesellschaft zu der sonst der Post auffallenden Vermittlung des Verkehrs auch während der Betriebseinstellung zu statuieren.

Gegenüber den im Gesuche vorgesehenen zwei Wagenklassen wünschten Petenten anläßlich der Konferenz, auf eine Klasse sich zu beschränken, was im Interesse der Einfachheit und Sicherheit des Betriebes nur zu begrüßen ist.

Die vorgesehenen auf den Kilometer berechneten Personentaxen beantragen wir nicht zu beanstanden, da sie die ähnlichen Unternehmungen gewährten Maxima nicht überschreiten und auch aus dem Grunde um so weniger zu Bedenken Anlaß geben, als für die einheimische Bevölkerung, worunter laut den bei der Konferenz abgegebenen Erklärungen die Bewohner von Ingenbohl und Morschach zu verstehen sind, ein Rabatt von 50 % gewährt wird und sich Petenten ferner anheischig machten, nach dem Wunsche der Regierung,

Abonnementsbillete für 5 Doppeltouren mit 30 % Rabatt auszugeben.
Die Gepäck- und Gütertaxen stehen zu den Personentaxen im richtigen
Verhältniß.

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

Bern, den 31. März 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach
auf die Frohnalp.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren A. Eberle, Söhne, in Morschach, und Mithaffe, vom 25. September 1890;
- 2) einer Eingabe des Herrn F. Marti in Winterthur, vom 19. Oktober 1888;
- 3) einer Eingabe der Herren Ludwig und Schopfer, ehemalige Maschinenfabrik Bern, vom 27. November und 5. Dezember 1888;
- 4) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 31. März 1891,

beschließt:

I. Den Herren A. Eberle, Söhne, in Morschach, Karl Müller, auf Kurort Stoos, und K. Hürlimann, Architekt, in Brunnen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp 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 Brunnen.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 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 3 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 Betrieb 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 des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Zahnradsystem schmal-spurig und eingleisig 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 Schwyz 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 Funktionen 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 Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit das Betriebssystem es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison beschränken.

Zwischen Brunnen und Morschach hat die Beförderung von Personen täglich mindestens fünfmal, zwischen Morschach und Frohnalp wenigstens zweimal nach beiden Richtungen stattzufinden.

Für die Strecke Brunnen-Morschach ist die Gesellschaft verpflichtet, während der Einstellung des Betriebes auf Verlangen des Bundesrathes, in ihren Kosten und im Einverständniß mit der Postverwaltung, die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen in geeigneter Weise zu besorgen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrath genehmigt werden muß.

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

für die Bergfahrt 80 Rp.,
 „ „ Thalfahrt 50 „

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 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 bezahlen.

Für die einheimische Bevölkerung sind diese Taxen um 50 % zu ermäßigen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

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 25 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 15 Rappen, die niedrigste nicht über 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Art. 16. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des

Gewichtes 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. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 17. Die in Art. 15 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. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 18. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeffnung 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. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schwyz, 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 22^{1/2}fachen 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 welchem 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. 24. Hat der Kanton Schwyz den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahergesetztes Recht, wie es im Art. 23 definiert 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.

II. Auf die Konzessionsgesuche des Herrn F. Marti in Winterthur für eine Drahtseilbahn von Brunnen auf den Axenstein, vom 19. Oktober 1888, und der Herren Ludwig und Schöpfer, ehemalige Maschinenfabrik Bern, für eine Drahtseilbahn von Ort nach Morschach und Axenfels, vom 27. November, bezw. 5. Dezember 1888, wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp. (Vom 31. März 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.04.1891
Date	
Data	
Seite	894-906
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 194

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.