

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Treib nach Seelisberg, eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg.**

(Vom 11. September 1905.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 23. Mai 1905 stellte der Gemeinderat Seelisberg im Namen der Gemeinde Seelisberg das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Treib nach Seelisberg, eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß Seelisberg und Sonnenberg sich zu bedeutenden Luftkurorten entwickelt haben, die jährlich während der Sommermonate einer großen Anzahl Fremden und Einheimischen angenehmen Aufenthalt, Ruhe und Erholung bieten. Die nächste und beste Verbindung mit dem Vierwaldstättersee bilde die 5 km. lange Fahrstraße nach Treib, dem natürlichen Landungsplatz für Seelisberg. Daneben kommen noch in Betracht die 11 km. lange Fahrstraße nach Beckenried, sowie zwei Fußwege nach dem Rütli und nach Bauen. Bei dem großen Aufschwung, den Seelisberg und Umgebung genommen haben, genügen diese Verkehrsverbindungen nicht mehr, die Erstellung einer Zahnradbahn sei daher ein dringendes Bedürfnis geworden.

Die projektierte Bahn beginne bei der Dampfschiffstation Treib mit Schwellenhöhe 440 m. über Meer, steige dann längs der ostwärts gegen den See abfallenden Berglehne zur Station Seelisberg auf, unterfahre unmittelbar oberhalb des Südausgangs des Dorfes die bestehende Fahrstraße und ziehe sich dann nach Passieren eines zirka 70 m. langen Tunnels westlich der Straße, dieser entlang, aber auf eigenem Bahnkörper zur Station Sonnenberg hinauf.

Die Bahn erreiche so auf kürzestem Wege und ohne Kehren Seelisberg. Da die Linie sich dem Gelände möglichst anschmiege, erscheine sie leicht, hinterlasse aber infolge ihrer starken Steigung einen kühnen, imposanten Eindruck und trage zur Verschönerung des Naturbildes bei.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben :

Die Bahn solle eingleisig und mit Spurweite von 1 m. erstellt werden. Die Länge der Bahn betrage von Treib bis Seelisberg 2075 und von Seelisberg bis Sonnenberg 475 m. Die erstere Strecke weise eine Maximalsteigung von 22 ‰, die letztere eine solche von 13 ‰ auf. Der Minimalradius betrage 70 m. Vorgesehen sei Zahnradbetrieb nach dem System Abt. Die Betriebskraft solle in Form elektrischer Energie bezogen werden. Es seien Motorwagen in Aussicht genommen, die im Bedarfsfalle auch Zugkompositionen von je zwei Wagen befördern können. Die Bahn solle in der Weise erstellt werden, daß vorerst das Stück Treib-Seelisberg ausgeführt werde; die Strecke Seelisberg-Sonnenberg werde erst in Angriff genommen, wenn auch für dieses Stück die Finanzen gesichert seien.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

	Fr.
Organisation und Projektverfassung . . . . .	12,000
Kapitalbeschaffung und Bauzinsen . . . . .	90,000
Landerwerb . . . . .	63,200
<b>Bahnbau :</b>	<b>Fr.</b>
Unterbau . . . . .	163,200
Oberbau . . . . .	127,500
Hochbau . . . . .	75,000
Elektrische Einrichtung . . . . .	90,000
Verschiedenes . . . . .	15,300
	471,000

Übertrag 636,200

	Fr.
	Übertrag 636,200
Rollmaterial . . . . .	150,000
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	25,500
Bauleitung und Unvorhergesehenes . . . . .	97,300
	<u>909,000</u>
	Total 909,000

oder per Kilometer Fr. 355,700.

Der Regierungsrat des Kantons Uri empfahl mittelst Vernehmlassung vom 13. Juli 1905 das Konzessionsgesuch zur Berücksichtigung.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. August 1905 in Bern statt. Der Regierungsrat des Kantons Uri hatte von der Entscheidung einer Abordnung Umgang genommen, da er mit der Erteilung der Konzession einverstanden war und keinerlei Einwendungen zu erheben hatte. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf erklärte man sich nach Vornahme einer kleinen Änderung im Artikel 15 allseitig einverstanden. Der Entwurf enthält die für solche Bahnen üblichen Bestimmungen und gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zu Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. September 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der II. Vizekanzler:

**Gigandet.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschuß**

betreffend

**Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Treib nach  
Seelisberg, eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Gemeinderates Seelisberg vom 23. Mai 1905;
  2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1905,
- beschließt:

Der Gemeinde Seelisberg, vertreten durch den Gemeinderat Seelisberg, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Treib nach Seelisberg, eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Seelisberg.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linie Treib-Seelisberg nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Treib-Seelisberg zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Fristen für den Bau der Fortsetzung nach dem Sonnenberg sind vom Bundesrat festzusetzen.

Die Nichteinhaltung dieser Fristen hat nur den Hinfall der Konzession für die Fortsetzung, nicht auch für die Hauptlinie zur Folge.

Art. 8. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 10. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Uri und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen

und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12. Der Bundesrat 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Der Betrieb der Bahn kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September beschränkt werden.

Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, erfolgen.

Der Bundesrat kann im Falle des Bedürfnisses eine Verlängerung der Betriebssaison verlangen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 17. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:  
in der zweiten Wagenklasse 100 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 80 Rappen  
per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 18. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 19. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 80 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 20. Für Güter kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 22. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 23. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Uri gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres

erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 15. Oktober 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Treib nach Seelisberg, eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg. (Vom 11. September 1905.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.09.1905
Date	
Data	
Seite	118-127
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 604

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.