Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang. II. Nr. 15. 9. April 1902.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *5 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Ablehnung eines Gesuches um Aenderung der Konzession für eine elektrische Bahn von Brunnen nach Morschach.

(Vom 2. April 1902.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 156) wurde dem Gemeinderate von Morschach zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen (Ochsenplatz) nach Morschach erteilt.

Die im Art. 5 der Konzession angesetzte Frist wurde hierauf durch die Bundesratsbeschlüsse vom 18. Januar 1901 (E. A. S. XVII, 34) und vom 29. November 1901 (E. A. S. XVII, 221) bis zum 1. Januar 1903 verlängert.

Mit Eingaben vom 27. Februar und 10. März 1901 hat nun der Gemeinderat von Morschach ein Gesuch um Konzessionsänderung eingereicht, welches dahin geht, es möchte in der Konzession das Wort „Ochsenplatz“ durch „Mythenstein“ ersetzt werden. Mit dieser Änderung wird eine Verkürzung der Linie um cirka 350 Meter und damit eine erhebliche Verminderung der Anlagekosten bezweckt.

Zur Begründung seines Gesuches führte der Gemeinderat von Morschach im wesentlichen folgendes aus:

Die Aufnahme der Bezeichnung „Ochsenplatz“ in den Konzessionsakt sei erfolgt, um den damaligen Anschauungen der Gemeinde Brunnen-Ingenbohl bezüglich der Wahl des Ausgangspunktes der Bahn durch nähere Bezeichnung desselben Rechnung zu tragen.

Der Gemeinderat Morschach, nach dessen Projekt die Bahn beim Mythenstein beginnen sollte, habe schon damals die Verlängerung des Bahntraces an dessen unterem Ende bis zum Ochsenplatz als eine das Bahnunternehmen schwer belastende Zugabe betrachtet.

Gleichwohl habe er sich ernsthaft bemüht, die Ausführung seines Projektes genau nach Maßgabe der Konzession vorzubereiten; so seien unter anderm die detaillierten Terrainaufnahmen und die weiteren Projektstudien auch für die Strecke Mythenstein-Ochsenplatz gemacht worden.

Aber gerade diese Detailstudien hätten ergeben, daß die fragliche Strecke nur mit bedeutenden Kosten ausführbar sei, während aus der Verlegung des Ausgangspunktes vom Mythennach dem Ochsenplatz eine erhöhte Frequenz nicht zu erwarten sei.

Außer den schon zur Zeit der Erteilung der Konzession vorhandenen technischen Schwierigkeiten der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz seien nun inzwischen neue hinzugekommen.

Die frühere Pension Ruhheim sei durch einen größeren bis nahe an die Achsenstraße reichenden Neubau in das moderne Hotel Eden umgewandelt und der seiner Zeit freie Platz neben dem Hotel Bellevue sei überbaut worden, so daß die Durchführung einer Bahnlinie an jener engen Stelle nur noch mit außergewöhnlichen, äußerst kostspieligen Bauten möglich wäre, wobei nicht vermieden werden könnte, die anliegenden Besitzungen durch Störung des Landschaftsbildes, Zerstückelung von Gartenanlagen und Hausplätzen und Erschwerung der Zufahrten empfindlich zu schädigen.

Die Einführung der Linie auf den Ochsenplatz sei ebenfalls ungünstiger geworden. Im allgemeinen hätten die Liegenschaftsbesitzer der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz sich gegen die Ausführung dieses unnötigen Teilstückes der Linie Brunnen-Morschach nachdrücklichst verwahrt.

Der Gemeinderat sei überzeugt, daß heute auch die große Mehrzahl der Einwohner von Brunnen gegen das Gesuch um Auflassung der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz keinerlei Einwendungen erheben werde.

Das Eisenbahndepartement stellte dieses Konzessionsänderungsgesuch der Regierung von Schwyz zur Vernehmlassung zu und diese holte ihrerseits den Bericht der Gemeinde Ingenbohl (Brunnen) ein. In diesem Berichte, d. d. 14. März 1901, der bei den Akten liegt, sprach sich der Gemeinderat von Ingenbohl mit aller Entschiedenheit gegen die Konzessionsänderung aus und machte im wesentlichen gegen die Ausführungen des Gemeinderates Morschach folgendes geltend:

Es sei sehr fraglich, ob die technischen Schwierigkeiten zur Ausführung des Traces Mythenstein-Ochsenplatz durch die Neubaute des Hotel Eden vergrößert worden seien, weil zwischen Neubau und Axenstraße immerhin ein unüberbautes Terrain von 6—7 Meter Breite existiere. Sollten indeß technische Schwierigkeiten erwachsen sein, so seien dieselben durch den Gemeinderat Morschach selbst verschuldet worden, weil er es, obschon die Baugespanne zum Neubau des Hotel Eden über ein halbes Jahr aufgestellt waren, unterlassen habe, gegen die Erstellung der Neubaute Einsprache zu erheben.

Hieraus gehe hervor, daß der Gemeinderat Morschach entweder die Erstellung des Hotel Eden begrüßt habe, weil diese Neubaute nach seiner Ansicht den Anlaß geben konnte, mit dem vorliegenden Konzessionsgesuch vor die Bundesversammlung zu treten, oder aber der Gemeinderat sei zur Zeit, als er die Erstellung der Neubaute hätte verhindern können, selbst der Ansicht gewesen, daß die Neubaute der Linie Mythenstein-Ochsenplatz keine technischen Schwierigkeiten verursache. Auch die Verbauung eines Platzes neben dem Hotel Bellevue habe nach Ansicht des Gemeinderates von Morschach die technischen Schwierigkeiten vergrößert. Dies sei unrichtig, weil das Terrain, welches neben dem Hotel Bellevue seit 1898 verbaut worden sei, zwischen Axenstraße und See gelegen sei, mithin für die Erstellung der Linie Mythenstein-Ochsenplatz gar nicht in Betracht komme. Die Erstellung dieser Linie biete daher heute keine größern Schwierigkeiten als im Jahre 1898.

Der Störung des Landschaftsbildes, Zerstückelung von Gartenanlagen etc. könnte durch Unterführung der Linie begegnet werden.

Auch die Einfahrtsverhältnisse auf dem Ochsenplatz seien seit Erteilung der Konzession nicht schwieriger geworden.

Die Behauptung des Gemeinderates Morschach, daß die Liegenschaftsbesitzer der ganzen Strecke Mythenstein-Ochsenplatz

sich im allgemeinen gegen die Ausführung des Teilstückes Mythenstein-Ochsenplatz nachdrücklichst verwahrt und an den Gemeinderat Morschach das dringende Gesuch gestellt hätten, daß er vom Bau der Ochsenplatzlinie absehen und hierfür bei den Bundesbehörden die nötigen Schritte thun solle, sei ebenfalls unrichtig.

Daß heute die große Mehrzahl der Einwohner von Brunnen gegen das Konzessionsänderungsgesuch keinerlei Einwendungen erheben werde, müsse bestritten werden.

Die Gemeinde Ingenbohl habe sich seiner Zeit sehr energisch zu gunsten des Projektes Hürlimann und gegen das vom Gemeinderat Morschach vorgelegte Projekt Marti ausgesprochen. Es werden nun in der Eingabe des Gemeinderates Ingenbohl nochmals alle Gründe wiederholt, die von ihm seiner Zeit gegen das Projekt Marti und für das Projekt Hürlimann aufgeführt wurden. Wir verzichten hier auf deren Wiedergabe. Im weitern wird verwiesen auf die Ausführungen in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen nach Morschach vom 16. Dezember 1897 (S. 28 und 29).

Ferner machte der Gemeinderat geltend, daß, entgegen der Stellungnahme der Regierung von Schwyz, des Eisenbahndepartements, des Bundesrates und der Kommissionen der eidgenössischen Räte die Bundesversammlung unterm 1. Juli 1898 das Projekt Marti konzessioniert, und um den Gemeindeinteressen von Brunnen Rücksicht zu tragen, bestimmt habe, daß der Anfangspunkt der Bahn vom Mythenstein nach dem Ochsenplatz zu verlegen sei. Dadurch habe die Bundesversammlung den Grundsatz aufgestellt, daß eine Bahn Brunnen-Morschach nur dann den Verkehrsinteressen der Gemeinde Ingenbohl diene, wenn dieselbe am Ochsenplatz ihren Anfangspunkt habe.

Außer diesen materiellen Gründen spreche in formeller Beziehung noch der Umstand gegen die Gutheissung der nachgesuchten Konzessionsänderung, daß die auf der Eingabe des Gemeinderates Morschach vom 27. Februar 1901 gezeichnete Unterschrift: „Der Präsident: A. Immoos“ nicht die eigenhändige Unterschrift des Herrn Gemeindepräsidenten sei.

Resumierend faßte der Gemeinderat Ingenbohl seine Ablehnungsgründe in folgende Sätze zusammen:

a. der Augenschein des Departements vom 30. Juli 1896 (vide Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen

nach Morschach, vom 16. Dezember 1897, S. 29) habe die Zweckmäßigkeit der Anfangsstation am Ochsenplatz bestätigt und die technische Ausführbarkeit der Linie Mythenstein-Ochsenplatz ausdrücklich festgestellt;

b. diese Verlegung des Anfangspunktes der Bahn auf den Ochsenplatz sei von allen Behörden und selbst namentlich auch von der hohen Bundesversammlung als einzig den Interessen der Gemeinde Ingenbohl, sowie des ganzen Fremdenverkehrs dienend anerkannt worden;

c. die Erstellung der Linie Mythenstein-Ochsenplatz weise derzeit keine größern technischen Schwierigkeiten auf, wie z. Z. des Departementsaugenscheines vom Jahre 1896;

d. jede Konzessionsänderung betreffend Verlegung der Anfangsstation würde die schwerste Schädigung sämtlicher Interessen der Gemeinde und der Interessen der andern die Ortschaft Ingenbohl bedienenden Verkehrsmittel bedeuten;

e. die Eingabe des Gemeinderates Morschach sei den Behörden formell unrichtig eingereicht worden.

Hieran anschließend, stellte der Gemeinderat Ingenbohl das Gesuch, die Behörden möchten, sofern das Projekt Marti (das ist das Projekt der Gemeinde Morschach mit Ausgangspunkt am Ochsenplatz) nicht ohne Konzessionsänderung eine baldige Inangriffnahme der Bahn in Aussicht stellen könne, ihr Augenmerk wiederum dem Projekte Hürlimann zuwenden.

Die Regierung von Schwyz erklärte in ihrer Vernehmlassung vom 15./21. März 1901, daß sie weder zu dem vom Gemeinderate Morschach, noch zu dem vom Gemeinderate Ingenbohl gestellten Gesuche Stellung nehme, sondern das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit den eidgenössischen Räten anheimstelle.

In der Folgezeit hat sodann der Gemeinderat Morschach durch Herrn Ingenieur Brüstlein in Bern die Pläne für die ganze Linie Ochsenplatz - Mythenstein - Morschach - Axenstein ausarbeiten lassen, und es unterbreitete Herr Brüstlein unterm 17. Oktober 1901 dem Eisenbahndepartement in zwei Faszikeln 19 Pläne nebst Beilagen. Diese Vorlage hatte den Zweck, das Konzessionsänderungsgesuch der Gemeinde Morschach zu unterstützen. Herr Brüstlein versuchte nämlich in seinem technischen Berichte zum Bauprojekt der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz den Beweis zu erbringen, daß diese Strecke nur mit unverhältnismäßig großen Opfern ausgeführt werden könne. Nach seinen Berechnungen

stellen sich die kilometrischen Kosten der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz (ohne Rollmaterial) auf Fr. 514,300, während für die übrige Linie Mythenstein-Morschach-Axenstein die Kosten pro Kilometer nur auf Fr. 252,000, also cirka die Hälfte betragen. Auch der Gesamtbetrag der Baukosten für die Ochsenplatzstrecke mit cirka Fr. 200,000 erscheine für das Bahnunternehmen so viel wie unerschwinglich, da ein Gegenwert mittelst vermehrter Betriebseinnahmen vollständig ausgeschlossen sei. Abgesehen von der Schwierigkeit, ein größeres Baukapital zu beschaffen, müßte dessen Verzinsung die Rendite der Bahn aufzehren, ein Umstand, der bei den jetzigen, ohnehin sehr schwierigen Geldverhältnissen, die Finanzierung ganz in Frage stellen könnte.

Eine solche Absicht habe jedenfalls nicht im Beschlusse der Bundesversammlung gelegen, als sie am 1. Juli 1898 zur Förderung der Interessen der kleinen Gemeinde Morschach und der dortigen ansehnlichen Etablissemente die Konzession für die Bahn Brunnen-Morschach erteilt habe. Es sei daher zu hoffen, daß die Bundesversammlung die von der Gemeinde Morschach gewünschte und notwendige, an sich unbedeutende Änderung der Konzession bewillige.

Das Eisenbahndepartement ließ die Planvorlagen durch seine technische Abteilung prüfen, und zwar auch darauf, ob die Ausführung dieser Bahn nach dem vom Gemeinderate Morschach in Aussicht genommenen Trace längs der Berglehne des sogenannten Wasibandes ohne Gefährdung der Gotthardbahn und der Axenstraße möglich erscheine. Aus dem Prüfungsbefund, der sich bei den Akten befindet, ergiebt sich diese Möglichkeit.

Für die Beurteilung der Frage, ob die vom Gemeinderate Morschach gewünschte Konzessionsänderung zu bewilligen oder abzulehnen sei, sind folgende Momente in Betracht zu ziehen.

Die Linie Mythenstein-Ochsenplatz kommt verhältnismäßig teuer zu stehen, nach den Berechnungen des Herrn Brüstlein auf Fr. 200,000. Nachdem aber durch den Augenschein des Departements vom 30. Juli 1896 konstatiert worden ist, daß der Ochsenplatz der allein richtige Ausgangspunkt der Bahn sei, und da Sie durch Ihre Schlußnahme vom 1. Juli 1898 verfügt haben, daß der Anfangspunkt der Bahn vom Mythenstein nach dem Ochsenplatz zu verlegen sei, so sollte unseres Erachtens an dem Beschlusse vom 1. Juli 1898 trotz den etwas großen Anlagekosten der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz festgehalten werden. Durch die erwähnte Schlußnahme sind Sie den Wünschen der Gemeinde Morschach durch Acceptierung ihres Projektes sehr weit entgegen-

gekommen, und es würde nunmehr unbillig erscheinen, das Zugeständnis, welches man der Gemeinde Ingenbohl durch Verlegung des Ausgangspunktes der Bahn vom Mythenstein nach dem Ochsenplatz gemacht hat, nachträglich wieder zurückzuziehen und eine Schlußnahme zu treffen, die nur die Wünsche der Gemeinde Morschach berücksichtigen und diejenigen von Ingenbohl ganz ausser acht lassen würde.

Was die Finanzierung des ganzen Projektes Ochsenplatz-Mythenstein-Morschach-Axenstein anbelangt, so glauben wir nicht, daß dieselbe lediglich an dem Umstande, daß auch das Teilstück Mythenstein-Ochsenplatz gebaut werden muß, scheitern wird. Allerdings kommt die Linie ohne diese Strecke auf cirka Fr. 200,000 billiger zu stehen, allein wenn man von der Erstellung dieser Strecke absehen würde, so würde sich Brunnen, das an der Linie mit Ausgangspunkt beim Mythenstein nur ein geringes oder gar kein Interesse hat, bei der Finanzierung voraussichtlich gar nicht beteiligen, was auch wieder zur Folge haben müßte, daß dieselbe in Frage gestellt würde.

Wir kommen daher zu dem Schlusse, es sollte an der Erstellung der Strecke Mythenstein-Ochsenplatz festgehalten werden.

Sollte die Finanzierung der ganzen Strecke Ochsenplatz-Morschach-Axenstein binnen der bis zum 1. Januar 1903 verlängerten Frist nicht gelingen, so wäre es unseres Erachtens richtiger, auf das billigere Projekt Hürlimann, für das Ingenbohl mit aller Entschiedenheit eintritt und das übrigens auch die Interessen von Morschach und Axenstein berücksichtigt, wieder zurückzukommen, als die gewünschte Konzessionsänderung zuzugestehen, womit einzig und allein Morschach gedient wäre.

Es bleibt uns noch übrig, auf die Eingaben zu antworten, welche Herr Architekt Hürlimann in Brunnen, dessen Projekt von Ihnen durch Beschluß vom 1. Juli 1898 zu gunsten des Projektes der Gemeinde Morschach verworfen worden ist, unterm 19. März 1901 und 5. Dezember 1901 an das Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesversammlung gerichtet hat. In der ersten Eingabe stellte er das Gesuch, es solle, da sich die Ausführung des Projektes Marti nach dem konzessionierten Trace als unmöglich erwiesen habe, auf die Frage der Konzessionserteilung zurückgekommen und diese zu gunsten seines Projektes gelöst werden. In der zweiten Eingabe, die durch unsern Beschluß vom 29. November 1901 (E. A. S. XVII, 221), betreffend Fristverlängerung für eine elektrische Eisenbahn von Brunnen nach Morschach veranlaßt worden sein soll, ersuchte er uns, auf

jenen Beschluß zurückzukommen und die bis 1. Januar 1903 zugestandene Fristverlängerung zu verweigern. Sodann wiederholte er zu Handen der Bundesversammlung das in der ersten Eingabe gestellte Gesuch.

Wir haben Herrn Hürlimann unterm 14. März abhin mitgeteilt, daß die Verlängerung der Frist kraft der von Ihnen unterm 13. Dezember 1901 erhaltenen Vollmacht von uns bewilligt worden sei, weil damals keine Einsprache vorlag. Es gehe daher nicht an, auf jenen Beschluß zurückzukommen.

Aber auch auf das zweite Begehren kann unseres Erachtens wenigstens zur Zeit nicht eingetreten werden, da es eine die Interessen der Gemeinde Morschach direkt schädigende Maßregel wäre, wenn gleichzeitig mit der Verweigerung der von ihr gewünschten Konzessionsänderung dem Konkurrenzprojekt des Herrn Hürlimann die Konzession erteilt würde. Es empfiehlt sich vielmehr, abzuwarten, ob es dem Gemeinderat Morschach gelinge, innerhalb der neuen Frist sein Projekt zu verwirklichen. Ist dies der Fall, so hat die Konzessionierung eines Konkurrenzprojektes keinen Sinn mehr; gelingt dagegen die Ausführung des Morschacherprojektes bis zum 1. Januar 1903 nicht, so hat Herr Hürlimann alsdann Gelegenheit, rechtzeitig, d. h. bevor die Frist nochmals verlängert wird, sein Konzessionsgesuch zu erneuern, und es wird die Bundesversammlung zu entscheiden haben, welchem Projekte neuerdings der Vorzug einzuräumen sei.

Wir beehren uns daher, Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen und benützen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 2. April 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Ablehnung eines Gesuches um Aenderung der Konzession für eine elektrische Bahn von Brunnen nach Morschach.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Gemeinderates Morschach, vom 27. Februar und 10. März 1901;
2. zweier Eingaben des Herrn K. Hürlimann, Architekt, in Brunnen, vom 19. März und 5. Dezember 1901;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 2. April 1902,

beschließt:

1. Auf das Gesuch des Gemeinderates von Morschach, in der Konzession für eine elektrische Bahn von Brunnen nach Morschach, vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 156), im Eingang das Wort „Ochsenplatz“ durch „Mythenstein“ zu ersetzen, wird nicht eingetreten.

2. Auf das Gesuch des Herrn K. Hürlimann um Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn von Brunnen nach Morschach wird zur Zeit nicht eingetreten.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aarau nach Schöftland.

(Vom 2. April 1902.)

Tit.

Art. 18 der durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 278) den Herren J. Lüthy-Lüthy, Nationalrat in Schöftland, Max Schmidt, Stadtammann in Aarau und J. Gall, Großrat in Schöftland, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilten und durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1899 (E. A. S. XV, 508) abgeänderten Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aarau über den Distelberg nach Schöftland enthält die Bestimmung, daß im Tarif für den Transport von Waren Klassen aufzustellen seien, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen solle.

Mittelst Eingabe vom 25. Februar 1902 stellte die Direktion der elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland das Gesuch um Änderung der Konzession in dem Sinne, daß im Tarif für Waren für die höchste Klasse eine Taxe von 3 und für die niedrigste Klasse eine solche von 1,5 Rappen per 100 kg. und per Kilometer erhoben werden dürfe.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Ablehnung eines Gesuches um Aenderung der Konzession für eine elektrische Bahn von Brunnen, nach Morschach. (Vom 2. April 1902.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1902
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	15
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	09.04.1902
Seite Page Pagina	717-726
Ref. No	10 020 014

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.