

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen nach Morschach.

(Vom 16. Dezember 1897.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 10. April 1891 wurde den Herren A. Eberle, Söhne, in Morschach, Karl Müller, auf Kurort Stooß, und K. Hürlimann, Architekt in Brunnen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp erteilt, mit der Auflage, binnen 2 Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, d. h. also bis 10. April 1893, dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Damals lagen den Bundesbehörden vier verschiedene Konzessionsgesuche vor, nämlich:

1. des Herrn Fritz Marti in Winterthur für eine Drahtseilbahn Brunnen-Axenstein, eingereicht am 19. Oktober 1888;
2. der Herren Eberle, Müller, Bon und Hürlimann für eine Zahnradbahn Brunnen-Axenstein-Morschach, eingereicht den 1. Dezember 1888;
3. der Herren Ludwig & Schopfer in Bern für eine Drahtseilbahn Ort-Morschach-Axenfels, eingereicht am 5. Dezember 1888;
4. der Herren Eberle, Söhne, Müller und Hürlimann für eine Zahnradbahn Brunnen-Axenstein-Morschach-Kurort Stooß-Frohnalp, eingereicht am 16. September 1890, welches bestimmt war, an Stelle des unter Ziff. 2 genannten Begehrens zu treten.

Da das letzteingegangene Projekt bei einer bis zur Frohnalp fortgeführten Bahn gegenüber den bei Morschach, beziehungsweise Axenstein und Axenfels endenden Linien nach Anlage und Ausdehnung eine größere Summe volkswirtschaftlicher Interessen zu befriedigen schien, so wurde demselben der Vorzug gegeben. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die bezügliche Botschaft vom 31. März 1891 (Bundesbl. 1891, I, 894 ff.).

Schon unterm 8. November 1892, bevor die konzessionsmäßige Frist zur Vorlage der technischen und finanziellen Vorlagen abgelaufen war, stellte Herr Fritz Marti als Konzessionsbewerber für das Drahtseilbahnprojekt Brunnen-Axenstein das Gesuch, es möchte nach Ablauf der Konzession für die Zahnradbahn Brunnen-Frohnalp, welche mangels jeder Möglichkeit der Beschaffung der Geldmittel bis zum Ablauf der Konzession und noch lange über diesen Termin hinaus nicht zur Verwirklichung gelangen könne, sein am 19. Oktober 1888 eingereichtes Konzessionsgesuch für das gesunde und die tatsächlichen Bedürfnisse befriedigende Seilbahnprojekt Brunnen-Axenstein neuerdings als eingereicht und die ihm gebührende Priorität genießend gelten, und demgemäß der Bundesversammlung in empfehlegendem Sinne vorgelegt werden.

In der Meinung, daß inzwischen die Konzession Brunnen-Frohnalp erloschen sei, erneuerte Herr Marti am 19. Mai 1893 sein Gesuch, indem er insbesondere geltend machte, das weitgreifende Projekt, welchem das seinige hintangestellt worden sei, habe sich seither als lebensunfähig erwiesen und werde nun hoffentlich nicht länger ein Hindernis bilden für ein Unternehmen, dessen Zustandekommen gesichert sein dürfte, sobald die Konzession erteilt werde, weil es einem vorhandenen Bedürfnisse entspreche und keine allzu großen Opfer erfordere.

Nun waren aber die konzessionsmäßigen Fristen für die Zahnradbahn Brunnen-Frohnalp auf ein rechtzeitig angebrachtes Gesuch vom Bundesrat unterm 7. März 1893 bis zum 10. April 1895 verlängert worden.

Am 22. Oktober 1894 stellte Herr K. Hürlimann das Gesuch um Übertragung der Konzession auf seinen Namen und um gleichzeitige Abänderung derselben im Sinne der Gestattung des etappenweisen Baues mit besondern Baufristen für die einzelnen Sektionen, sowie des elektrischen Betriebes.

Als erste Sektion war Brunnen-Morschach, als zweite Morschach-Stoß und als dritte Stoß-Frohnalp in Aussicht genommen.

Zur Begründung wurde im wesentlichen angeführt, daß wegen eingetretener ungünstiger Konjunkturen für Finanzierung von Berg-

bahnen es den Konzessionären nicht gelungen sei, für die ganze, 9 Kilometer lange Frohnalpbahn die nötigen Mittel aufzubringen, ohne ganz bedeutende Geldbeschaffungsspesen, welche das Unternehmen in einer Weise belastet hätten, daß eine ordentliche Verzinsung des Gesamtkapitals unmöglich geworden wäre. Ferner hätten nähere Studien die Möglichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes ergeben, mit Aussicht auf erheblich geringere Kosten als bei Dampfbetrieb.

Der sektionsweise Bau erscheine auch erwünscht, um zunächst auf einer kürzern Strecke die nötigen Erfahrungen zu sammeln, welche dann beim Bau- und Betrieb der obern Strecken zu Rate gezogen werden könnten.

Dem Gesuche waren gleichzeitig die Pläne (1 : 5000) des abgeänderten Tracés für die erste Sektion Brunnen-Morschach beigegeben, sowie ferner Abtretungserklärungen der frühern Mitkonzessionäre.

Die Regierung des Kantons Schwyz, welcher dieses Gesuch zur Vernehmlassung übermittelt worden war, erhob laut Schreiben vom 1./4. Dezember 1894 gegen die Übertragung der Konzession keine Einwendungen, sprach sich aber gegen die Konzessionsänderung aus, zu welcher hinreichende Gründe nicht vorlägen, mit welcher vielmehr allem Anscheine nach bezweckt sei, zunächst nur die rentable Strecke Brunnen-Morschach, die zwei andern Sektionen aber erst viel später oder wahrscheinlich gar nicht mehr zu bauen, was den Interessen der beteiligten Ortschaften, vorab Brunnen, keineswegs entsprechen würde. Die Regierung stellte sich auf den Boden der hundesrätlichen Botschaft vom 31. März 1891 und wollte an dem Grundsatz festgehalten wissen, „daß nach bisheriger Praxis bei Konkurrenz verschiedener Projekte demjenigen der Vorzug zu geben sei, welches nach Anlage und Ausdehnung eine größere Summe volkswirtschaftlicher Interessen zu befriedigen vermöge“.

Dem Eisenbahndepartement wurden ferner noch zwei Auszüge aus dem Protokoll des Gemeinderates von Morschach vom 26. Oktober und 17. November 1894 vorgelegt, wonach diese Behörde sich mit dem Gesuch des Herrn Hürlimann unter gewissen Bedingungen einverstanden erklärte, nämlich der Änderung des Tracés in dem Sinne, daß die Linie Axenstein nicht berühre, sondern mittelst eines Tunnels und Tieferlegung direkt zur Station Morschach geführt und diese möglichst im Mittelpunkt sowohl der Ortschaft als sämtlicher Hotels erstellt werde (Heimwesen des Laurenz Inderbitzin). Auch solle die Steuerkraft des Unternehmens der Gemeinde zugewendet werden. Wenn diese Bedingungen nicht erfüllt würden, so protestierte der Gemeinderat gegen das Gesuch Hürlimanns und behielt sich die Einreichung eines Gegenprojektes vor.

Da nun einerseits Herr Hürlimann sein ursprüngliches Projekt einer Zahnradbahn von Brunnen auf die Frohnalp — welchem, als dem umfassenderen, weitem Interessen dienenden, gegenüber dem ältern des Herrn Marti bloß für eine Seilbahn von Brunnen nach Morschach bei der früheren Konzessionserteilung der Vorzug gegeben worden war — aufgebend, zum sektionsweisen Bau und zunächst nur zur Erstellung des Teilstückes Brunnen-Morschach ermächtigt zu werden wünschte, praktisch also zunächst nur diese letztere Linie in Betracht fiele, anderseits Herr Marti sein früheres Konzessionsgesuch wieder aufnahm — er bestätigte dies mit Schreiben vom 19. November 1894 ausdrücklich — so war die Sachlage nunmehr die, daß sich zwei konkurrierende Konzessionsgesuche für Brunnen-Morschach gegenüberstanden. Unter diesen Umständen glaubte das Eisenbahndepartement, die beiden konkurrierenden Bewerber zunächst auf den Weg der Verständigung und der Vereinigung auf ein einheitliches Gesuch verweisen zu sollen. Es fanden auch in diesem Sinne zwischen denselben Verhandlungen statt, die aber zu keiner Einigung führten.

Inzwischen wurde Herrn Hürlimann auf sein Ansuchen die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die ganze Linie (auch der ursprünglichen Konzession) um zwei Jahre, d. h. bis 10. April 1897, verlängert.

Herr Marti sah sich dann veranlaßt, mit Eingabe vom 28. Oktober 1895 neuerdings auf sein Konzessionsgesuch vom 19. Oktober 1888 für eine Drahtseilbahn zurückzukommen, für welches Projekt er bei der veränderten Sachlage wieder den Vorzug glaubte beanspruchen zu dürfen. Er verwies auf den Mißerfolg des Frohnalpbahnprojektes, den er auf die großen Baukosten und das mangelnde Bedürfnis einer neuen, weniger günstig gelegenen Bergbahn neben den am Vierwaldstättersee schon bestehenden zurückführte und betonte, daß dagegen sein eigenes Projekt die Lösung einer viel einfacheren und näher liegenden Aufgabe, nämlich der Verbesserung und Belebung des Verkehrs zwischen der Terasse von Morschach mit dessen Fremdenetablissemerten einerseits und Brunnen, bezw. dem See und der Eisenbahn anderseits, bei Anwendung bescheidener und daher auch leichter erhaltlicher Geldmittel bezwecke. Dieser Aufgabe werde am rationellsten mittelst einer Drahtseilbahn genügt, für welche nun Elektrizität statt Wasserübergewicht als Betriebskraft in Aussicht genommen sei.

Herr Marti setzte sich auch mit den Gemeindebehörden von Morschach in Verbindung und teilte am 6. Dezember 1895 mit, daß sein Seilbahnprojekt mit Ausgangspunkt an der Axenstraße günstig aufgenommen und nur eine andere Lage der obern Station,

in mehr centraler Lage, südöstlich des Hotels Rütliblick, gewünscht werde. Um diesem Wunsche Rechnung zu tragen, gedenke er, sein Projekt entsprechend zu ergänzen, was einige neue technische Vorarbeiten bedinge, deren Resultat er baldmöglichst mitteilen werde.

Auch Herr Hürlimann reichte nach Verhandlungen mit den Gemeinden Ingenbohl (Brunnen) und Morschach, um den Wünschen dieser Gemeinden nachzukommen, unterm 13. Februar 1896 einen modifizierten Plan für sein Projekt vor (Variante II), welcher die Anfangsstation an die sogenannte Leewasserbrücke (statt an den Quai) und die Endstation in Morschach an den Weg vom Dörfchen nach dem Hotel Axenfels verlegt, mit eventueller Abzweigung der Linie nach dem Stooß bei der Haltstelle Axenstein. Letzteren Punkt nach dem Verlangen der Gemeinde Morschach zu umgehen und demselben eine Haltstelle vorzuenthalten, erscheine schon an und für sich in Anbetracht der prachtvollen Lage ungerechtfertigt und unbillig gegenüber den Besitzern von Axenstein, den eigentlichen Begründern der Hotelindustrie in Morschach. Mit der in unmittelbarer Nähe der andern Hotels vorgesehenen Haltstelle sollte den Verkehrsinteressen derselben Genüge geleistet sein. Eine weitere Haltstelle war noch vorgesehen in der „Grubi“, um die prachtvollen Waldungen zwischen Brunnen und Axenstein den Kurgästen zugänglich zu machen.

Als Herr Marti längere Zeit verstreichen ließ, ohne die mit seinem Schreiben vom 6. Dezember 1895 in Aussicht gestellten Vorlagen über Ergänzung seines ursprünglichen Projektes einzureichen, worin die Regierung von Schwyz eine absichtliche Verschleppung glaubte erblicken zu sollen, während der Grund dazu in neuen Tracéstudien und Verhandlungen mit der Gemeinde Morschach lag, sah sich das Departement immerhin zu einer Fristansetzung veranlaßt, worauf dann Herr Marti am 2. März 1896 ein vollständig umgearbeitetes Projekt mit Situationsplan, Längenprofil, allgemeinem und technischem Bericht nebst Kostenvoranschlag vorlegte.

Nach diesen Vorlagen soll an Stelle der 550 m. langen Drahtseilbahn eine Zahnrad- und Adhäsionsbahn von 2500 m. Länge treten, welche mittelst elektrischer Motorwagen bei oberirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen betrieben würde.

Die Linie beginnt beim Mythensteintunnel an der Axenstraße, wird zunächst in einem Tunnel von circa 280 m. Länge unter dem Felsband des Plattenzuges durchgeführt, erreicht bei km. 0,550 die obere Serpentine der Straße Brunnen-Morschach, folgt dieser

Straße, welche entsprechend verbreitert werden soll, bis auf das Plateau von Morschach und weiter durch die Ortschaft bis km. 1,6, von wo sie, meist auf eigenem Tracé, mit Spitzkehre beim Hotel Rütliblick, gegen Axenstein führt, wo am südlichen Rand der Terasse bei km. 2,5 die Endstation vorgesehen ist. Die Maximalsteigung beträgt bei einer zu überwindenden Niveaudifferenz von zusammen 266 m. 20 % auf der untern Strecke und 8 % auf der obern Sektion. Auf der untern Strecke ist die Einlegung einer Zahnstange oder die Zuhülfenahme eines Seiles in Aussicht genommen, während die obere Sektion nur gewöhnlichen Oberbau für Adhäsionsbetrieb erhalten soll.

Die Baukosten werden auf Fr. 500,000 oder Fr. 200,000 per km. veranschlagt, nämlich:

1. Organisation, Verwaltung, Finanzierung, Bauzinsen etc.	Fr. 65,000
2. Expropriation	„ 25,000
3. Unterbau, Oberbau, Unvorhergesehenes . . .	„ 300,000
4. Hochbauten, mechanische Einrichtungen, Mobiliar	„ 30,000
5. Elektrische Einrichtungen, Rollmaterial . . .	„ 80,000
	<hr/>
	Fr. 500,000

In dem beigegebenen allgemeinen Bericht wird vom Zweck des Projektes, nämlich der Erstellung einer Bahnverbindung zwischen der Bergterrasse von Morschach und dem Gelände des Vierwaldstättersees, ausgegangen und als natürlicher Ausgangspunkt die Dampfschiffände in Brunnen bezeichnet, wo sich in den für die Frequenz der Bahn einzig in Betracht kommenden Sommermonaten der Verkehr konzentrierte, indem, wie statistisch nachgewiesen sei, die größere Zahl von Reisenden die Dampfschiffe und die kleinere die Gotthardbahn benützen. Es erscheine indessen einstweilen nicht dringend, die Station an die Dampfschiffände zu verlegen, sondern sie komme cirka 400 m. davon entfernt an die Axenstraße beim Mythenstein zu liegen, was der Benützung der Bahn keinen Nachteil bringen dürfte, da die Entfernung gering sei und die Strecke einen bequemen und prächtigen Spaziergang bilde. Die Wahl eines andern Ausgangspunktes, z. B. auf der nördlichen Seite von Brunnen, wäre unzuweckmäßig, weil vom See aus nicht sichtbar und für die per Schiff anlangenden Fremden schwer auffindbar. Nach dem ursprünglichen Seilbahnprojekt, führt der technische Bericht aus, war Wassergewicht als treibende Kraft vorgesehen, was ein möglichst gestrecktes, nach bestimmten Regeln ansteigendes Tracé bedingte und so bei gegebenem Ausgangspunkt in der Wahl des obern Endpunktes beschränkte. Letzterer war daher unterhalb Axenstein angenommen,

von wo eine in den Felsen eingesprengte Straßengalerie ungefähr nach der Mitte des Bergplateaus geführt hätte. Bei Umarbeitung des Projektes erschien es Herrn Marti angezeigt, elektrischen Betrieb anzunehmen, bei dessen Anwendung die Wahl des Tracés weniger beschränkt war; immerhin sollte die frühere Richtung beibehalten, die Zufahrtsstraße zur oberen Station aber durch eine elektrische Bahn ersetzt werden. Eine nähere Prüfung ergab aber die Unvollkommenheit auch dieses Projektes und führte auf Veranlassung der Gemeinde Morschach zur Wahl des oben angegebenen neuen Tracés, welches den unbestreitbaren Vorzug bietet, die einzelnen Verkehrspunkte von unten aufwärts und umgekehrt in der natürlichen Reihenfolge und Höhenlage zu bedienen, und bei welchem die steilen Zufahrtsstraßen zur oberen Station wegfallen. An den bestehenden Verkehrsverhältnissen werde damit nichts geändert, indem alle Hotels in gleicher Weise an die Bahn, wie bisher an die Straße, zu liegen kommen und direkt bedient werden. Die neue Linie sei auch von weitem sichtbar und biete den Reisenden die Aussicht auf den See.

Das neue Tracé ermögliche auch bei mäßigen Steigungen einen ökonomischen Betrieb und vermeide jedes Gegengefälle gänzlich, indem die Bahn, der natürlichen Bodengestaltung sich anpassend, ohne Unterbrechung ansteige, während beispielsweise bei Beginn der Bahn auf der nördlichen Seite von Brunnen und Führung über Axenstein nach Morschach (Projekt Hürlimann) zuerst bis Axenstein eine Höhe von 266 m. zu ersteigen und dann mit einem Gegengefälle von 77 m. Morschach zu erreichen wäre, wodurch der Betrieb verteuert, die Fahrzeit verlängert und die Taxen erhöht würden. Es falle dieser Umstand um so mehr ins Gewicht, als der größere Teil des künftigen Verkehrs der projektierten Bahn auf die untere Strecke Brunnen-Morschach entfalle, indem die Hotels in Morschach (ohne Kurort Stooß) mehr als doppelt so viel Kurgäste fassen als Axenstein und diese Kurgäste den Hauptverkehr der Bahn ausmachen werden. Die letztere müsse daher selbstverständlich so angelegt werden, daß nicht der größere Teil der Reisenden zu einem mit Gegengefälle verbundenen Umweg gezwungen werde. Der kleinere Teil der Reisenden nach Axenstein werde so nicht benachteiligt, indem er ohne Gegengefälle und ohne Zeitverlust dorthin geführt werde, da die geringern Steigungen eine größere Fahrgeschwindigkeit erlauben, als auf einer Linie Brunnen-Axenstein.

Der Vorlage des Herrn Marti war in Abschrift ein Gutachten des Gemeinderates von Morschach an die Regierung von Schwyz vom 12. Januar 1896 beigegeben, worin das Projekt Marti als das der Gemeinde weitaus günstigere bezeichnet ist, dem sich daher

die Behörde einstimmig anschließe. Es führe von Brunnen nach Morschach mit Haltestelle in letzterer Ortschaft, und von da nach Axenstein, wodurch sowohl der Ortschaft Morschach als auch den umliegenden Hotels möglichst gleichmäßig gedient sei, ohne das Etablissement Axenstein zu beeinträchtigen, das seine eigene Haltestelle erhalte. Anders verhalte es sich mit dem Projekt Hürlimann, durch welches nicht nur die Ortschaft Morschach, sondern auch die umliegenden Hotels und Pensionen (Axenfels, Frohnalp, Degenbalm, Betschart) von allem Verkehr abgeschnitten und in ihren Interessen schwer geschädigt würden. Der Gemeinderat erwarte daher von der Regierung, daß sie mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zur Konzessionierung des Projektes Marti beitrage werde.

Die Regierung von Schwyz, nachdem sie die Rückäußerung beider beteiligten Gemeinden Ingenbohl und Morschach eingeholt hatte, gelangte nun aber keineswegs zu der ihr von Morschach zugemuteten Stellungnahme, sondern sprach sich in ihrer Vernehmung vom 7./9. Mai 1896 aus Gründen der öffentlichen und lokalen Interessen sehr bestimmt für Ablehnung des Konzessionsbegehrens des Herrn Marti und zu gunsten des letzten Projektes des Herrn Hürlimann (Variante II) aus. Sie stützte sich dabei im wesentlichen auf nachstehende Erwägungen:

1. Die Anfangsstation nach Projekt Hürlimann liege 100 m. von der Dampfschifflande und 500 m. von der Gotthardbahnstation, seitlich an der beide Verkehrspunkte verbindenden Hauptstraße, im Mittelpunkt der Ortschaft Brunnen, wogegen das Projekt Marti die Anfangsstation vor den Mythensteintunnel an die Axenstraße, 400 m. von der Landungsstelle der Dampfboote und 1000 m. von der Bahnstation entfernt, verlege, und eventuell die Verlängerung der Bahn über den Seequai bis in die Nähe der Landungsstelle vorsehe. So sehr die Lage der Anfangsstation nach Projekt Hürlimann den Verhältnissen des Fremdenplatzes Brunnen entspreche, so schwer würde die Anfangsstation nach Projekt Marti die Verkehrsverhältnisse von Brunnen beeinträchtigen und schädigen. Die Passage nach der Axenstraße dürfe unter keuen Umständen je durch Bahnanlagen beengt werden, und ebensowenig erscheine es zulässig, wie der Gemeinderat von Ingenbohl mit Recht geltend mache, die Bahn bis zur Landungsstelle der Dampfboote zu verlängern; der freie Platz am See müsse frei bleiben.

2. Nach dem Projekte Hürlimann werde endgültig darauf verzichtet, die Bahn weiter in die Ortschaft Brunnen einzuführen als bis zur obern Leewasserbrücke. Die Einmündung in Morschach sei beim Projekt Hürlimann inmitten der dortigen Fremdenhotels vorgehen.

3. Von Bedeutung seien auch die Differenzen der Fahrtaxen, welche betragen:

Nach Projekt Marti:

	Brunnen-Morschach.	Brunnen-Axenstein.
Bergfahrt	Fr. 1. 70	Fr. 2. 20
Thalfahrt	„ 1. 20	„ 1. 50
Hin- und Rückfahrt	„ 2. 30	„ 3. —

Nach Projekt Hürlimann:

Bergfahrt	„ 1. 60	„ 1. 20 (?)
Thalfahrt	„ 1. —	„ 1. —

Das Projekt Marti sehe eine Ermäßigung der Taxen nur für die einheimische Bevölkerung von Morschach um 30 %, das Projekt Hürlimann dagegen für die einheimischen Bewohner von Morschach und Brunnen, und zwar um 50 % vor.

4. Endlich sei zu befürchten, daß die Ausführung der Bahn nach Projekt Marti längs dem Felshang und der Geröllhalde ob dem Mythenstein gegen Axenfels die Sicherheit des Verkehrs auf der Axenstraße und auf der Gotthardbahn wenigstens zeitweilig bedrohen werde, was dagegen nach Projekt Hürlimann vollständig ausgeschlossen sei.

Der Gemeinderat von Morschach nahm seinerseits Veranlassung, sich unterm 26. Mai 1896 mit einer Eingabe direkt an das Eisenbahndepartement zu wenden, um mit allem Nachdruck das Projekt Marti zur Konzessionierung zu empfehlen. Diese Eingabe führt den schon hiervor angegebenen Standpunkt des Gemeinderates näher aus und stützt sich im wesentlichen auf die von Herrn Marti im allgemeinen Bericht zu gunsten seines Projektes geltend gemachten technischen und anderweitigen Gründe des lokalen Verkehrs etc. Namentlich aber wird eingangs betont, daß das Projekt einer Bahnverbindung Brunnen-Morschach der letztern Ortschaft zu dienen habe und daher in allererster Linie die Verkehrsinteressen Morschachs und nicht Ingenbohl-Brunnens, welches bereits günstige Eisenbahn- und Dampfschiffverbindung besitze, in Betracht kommen. Den Interessen Morschachs entspreche aber allseitig und möglichst gleichmäßig nur das Projekt Marti; speciell werde auch Axenstein dadurch keineswegs verkürzt, indem es auf specielles Verlangen des Gemeinderates seine besondere Station erhalte, während für den Verkehr von Morschach allein die Endstation am Eingang der Ortschaft bei den Hotels Axenfels und Frohnalp genügen würde. Das Projekt Hürlimann dagegen bevorzuge Axenstein und wolle die Ortschaft und die andern Hotels in ganz unnatürlicher und unzweckmäßiger Weise auf einem Umwege, mit einem starken Gegen-

gefälle bedienen, wodurch jene schwer geschädigt würden. Die Eingabe ist mitunterzeichnet von 100 Bürgern der Gemeinde Morschach, wie die Beglaubigung der Unterschriften beifügt, „eine an Einstimmigkeit grenzende Mehrheit der stimmfähigen Bürger“.

In einer zu Händen der Bundesversammlung erstellten Druckschrift, betitelt „aktenmäßige Darstellung der elektrischen Bahnprojekte Brunnen-Axenstein-Morschach und Brunnen-Morschach-Axenstein“, suchte Herr Hürlimann in einläßlicher Weise die Vorzüge seines Projektes gegenüber demjenigen des Herrn Marti darzuthun und legte dann noch ein von seinem technischen Berater, Herrn Ingenieur Trautweiler, verfaßtes „vergleichendes Gutachten über die Konkurrenzprojekte“ vor. Herr Marti ließ hierauf eine umfangreiche Erwiderung im Druck erscheinen, welche die Darstellung der Broschüre des Herrn Hürlimann und die Ausführungen und Schlüsse des Gutachtens zu widerlegen sucht. Wir enthalten uns der inhaltlichen Wiedergabe dieser polemischen Schriften, da sie den Mitgliedern der Bundesversammlung von den beiden Konzessionsbewerbern gedruckt zu gestellt wurden.

Um sich selbst an Ort und Stelle über die in Betracht kommenden Verhältnisse genauer zu orientieren und wenn möglich eine Verständigung der konkurrierenden Bewerber auf ein gemeinsames, den öffentlichen Interessen entsprechendes Projekt anzubahnen, ordnete das Departement auf den 30. Juli 1896 eine Konferenz mit Augenschein an, wozu es außer den Konzessionspetenten auch Vertretungen der Regierung von Schwyz und der Gemeinderäte von Brunnen-Ingenbohl und Morschach zuzog.

Bei dieser Verhandlung hielten sowohl die beiden Bewerber als die Vertreter der Regierung und die beiden Gemeindevertretungen an dem schon in den schriftlichen Verlautbarungen eingenommenen Standpunkte fest. Wesentliche neue Gründe wurden von keiner Seite vorgebracht. Was speciell die Stellungnahme der lokalen Behörden anbetrifft, so konnte konstatiert werden, daß Brunnen einer Bahnverbindung mit Morschach, wenn auch nicht mehr, wie im Anfang, vollständig ablehnend, so doch sehr kühl gegenüberstand und auf jeden Fall den Ausgangspunkt am Ochsenplatz und nicht an der Axenstraße mit aller Entschiedenheit verlangte, wie es auch aus andern Gründen dem Projekt Hürlimann den Vorzug gab. Auf der andern Seite verlangte Morschach mit ebensoviel Nachdruck, daß die Linie gemäß dem Projekt Marti, nach der natürlichen Terraingestaltung, zuerst nach Morschach und dann erst nach Axensteiu geführt werde, indem einzig eine solche Anlage den Interessen der Ortschaft gerecht werde. Die Vertreter der Regierung von Schwyz, welche im allgemeinen Interesse vor allem

Festhalten am weitergehenden Projekt nach der Frohnalp gewünscht hätte und nur ungerne, im Hinblick auf die dermalige Aussichtslosigkeit desselben, der einstweiligen Beschränkung auf die Strecke Brunnen-Morschach zustimmen konnte, stellten sich auf den Boden der Vernehmlassung vom 7./9. Mai 1896 und traten namentlich dafür ein, daß sowohl im Interesse von Brunnen als auch mit Rücksicht auf einen günstigen Anschluß der Straßenbahn Schwyz-Brunnen der einzig richtige Ausgangspunkt der Ochsenplatz sei, wogegen der von Herrn Marti gewählte beim Mythenstein die Ortschaft Brunnen schwer schädigen würde. Auf der andern Seite müsse aber auch den Interessen Morschachs durch eine möglichst im Centrum gelegene Station gebührend Rücksicht getragen werden und dürfe einer solchen durch die Konzession nicht in ungünstigem Sinne präjudiziert werden.

Eine Verständigung der beiden Bewerber war somit zwar nicht erzielbar, allein die im angegebenen Sinne präzisierten, im öffentlichen Interesse geltend gemachten Begehren der Regierung und der beteiligten beiden Gemeinden schlossen sich gegenseitig nicht aus, sondern konnten an und für sich ganz wohl durch ein einziges Projekt befriedigt werden. Am leichtesten und einfachsten schien dies erzielbar durch Annahme des von Herrn Marti vorgeschlagenen, der Gemeinde Morschach genehmen Tracés, jedoch mit Verlegung des Ausgangspunktes vom Mythenstein an die von Brunnen und der Regierung gewünschte Stelle am Ochsenplatz (Leewasserbrücke).

Das Eisenbahndepartement richtete daher am Schlusse der Augenscheinsverhandlung an Herrn Marti die Einladung, ungesäumt ergänzende Studien für diese Verlegung zu veranlassen und vorzulegen, indem es gleichzeitig betonte, daß im Falle der Bevorzugung des Projektes des Herrn Marti die Billigkeit erfordere, daß dieser den bisherigen Konzessionär und Mitbewerber für seine auf das Studium des andern Projektes verwendeten Auslagen, die ebenfalls im Interesse der Sache erfolgt seien und zu einer den allseitigen Interessen dienlichen Lösung beigetragen hätten, in angemessener Weise entschädige und gegebenen Falls auch beim Bau als Unternehmer berücksichtige.

Veranlaßt durch dieses Ergebnis des Augenscheins, erklärte dann Herr Hürlimann mit Schreiben vom 5. August 1896 seine Geneigtheit, unter gewissen Bedingungen auf sein Projekt, bezw. auf die nachgesuchte Konzessionsänderung zu verzichten. Unter diesen Bedingungen stellte Herr Hürlimann in erste Linie, daß Herr Marti angehalten werde, den Anfangspunkt seiner Bahn an die Leewasserbrücke (Ochsenplatz) im Dorfe Brunnen zu verlegen, sodann, daß er, Herr Hürlimann, für seine Auslagen, deren Betrag er unter

Vorlage eines Buchauszuges näher bezifferte, schadlos gehalten und endlich, daß er bei Ausführung des Martischen Projektes als Bauunternehmer und Lieferant besonders berücksichtigt werde. Gleichzeitig machte Herr Hürlimann über die mit Herrn Marti zum Zwecke der Verschmelzung beider Projekte gewechselte Korrespondenz und gepflogenen Verhandlungen, deren Scheitern er der Schuld des Herrn Marti glaubte beimessen zu dürfen, nähere Angaben.

Von der Erklärung des Herrn Hürlimann gab das Departement Herrn Marti Kenntnis, indem es die Aufforderung zur Vornahme der ergänzenden Studien bestätigte und damit die weitere Einladung verband, sich über die Vorschläge auszusprechen.

Herr Marti legte dann mit Eingabe vom 12. Oktober 1896 als Ergebnis seiner Studien über die Verlegung des Ausgangspunktes an die Leewasserbrücke einen Übersichts- und Situationsplan, ein Längenprofil und eine Zusammenstellung der Kostenvoranschläge für die verschiedenen Varianten vor und begleitete die Vorlage mit folgenden Bemerkungen: Bei Ausführung dieser Variante würde die projektierte Linie um $\frac{1}{2}$ km., d. h. um $\frac{1}{4}$ ihrer bisherigen Länge, ausgedehnt; es wäre ferner ein Tunnel von 390 m. erforderlich, dessen Erstellung wegen erschwelter Abfuhr des Ausbruchmaterials durch die Straßen von Brunnen außerordentliche Kosten verursachen müßte. Auch die vorgesehenen Expropriationskosten würden nicht ausreichen, namentlich wenn zu einer rationellen Stationsanlage — die Überbrückung des Leewassers wäre wegen ungenügenden Raumes nicht zweckmäßig — der Ochsenplatz durch Erwerbung mehrerer Häuser erweitert werden müßte. Die Baukosten würden so mehr als verdoppelt, und es wäre bei der unverhältnismäßig teuern Anlage eine selbst bescheidene Rendite des Unternehmens nicht mehr zu erwarten, zumal die Fahrpreise nicht entsprechend erhöht werden könnten und auch die Frequenz bei Wahl des abseitsgelegenen Ausgangspunktes am Ochsenplatz eher vermindert als erhöht würde. Herr Marti gelangte deshalb dazu, die Variante mit Ausgangspunkt am Ochsenplatz, im Hinblick namentlich auf die bedeutende Vermehrung der Baukosten, abzulehnen und an seinem ursprünglichen Ausgangspunkt beim Mythenstein, den er für den günstigsten erachtet, festzuhalten. Eventuell, d. h. für den Fall, daß sich die Gemeinde Ingenbohl einer Station am Mythenstein fernerhin widersetzen würde, faßte Herr Marti das früher schon aufgestellte Projekt einer Verbindung Morschachs mit dem See bei Ort (circa $2\frac{1}{2}$ km. südlich Brunnen) neuerdings ins Auge. Er behielt sich vor, ausführlichere Vorlagen für diese ganz auf Gebiet der Gemeinde Morschach gelegene Linie einzureichen, deren ganzem Tracé, wie der Anlage einer Landungsstelle und Station am See die Terrainverhältnisse außerordentlich günstig seien,

wozu noch der wichtige Umstand komme, daß die Erstellungskosten dieser Variante viel geringere wären als diejenigen der andern Projekte und daher leicht aufgebracht werden könnten.

Bezüglich der von Herrn Hürlimann an den eventuellen Verzicht auf seine Konzessionsbewerbung geknüpften Bedingungen äußerte sich Herr Marti ausweichend, indem er demselben die Berechtigung zur Bestimmung des Anfangspunktes bestritt, der überdies nach dessen Projekt unzweckmäßig wäre und die Realisierung des Unternehmens in Frage stellen würde. Auch das bisherige Verhalten des Herrn Hürlimann, welcher die Veranlassung gegeben habe, daß die Verbindung mit Morschach seit Jahren unmöglich war, und der mit seinem Projekte alle Interessen Morschachs schwer schädigen würde, sei wenig geeignet, dessen Entschädigungsanspruch begründet erscheinen zu lassen. Jedenfalls aber müßte er (Herr Marti) die Höhe des letztern kennen, um zu beurteilen, ob darin ein Entgegenkommen liege, das Berücksichtigung verdiene.

Die von den technischen Organen des Eisenbahndepartements vorgenommene Prüfung der generellen Studie des Herrn Marti konstatierte zunächst die technische Ausführbarkeit des Tracés mit Ausgangspunkt beim Ochsenplatz, sowie ferner günstige Richtungs- und Steigungsverhältnisse desselben (Maximalsteigung 18,45 %, gegenüber 22 % beim Mythensteinprojekt), dagegen eine Mehrlänge von circa 500 m., wovon 390 m. Tunnel. Die dadurch bedingten Mehrkosten (hauptsächlich auf Expropriation, Unter- und Oberbau) berechnete Herr Marti auf Fr. 440,000 (Fr. 840,000 — 400,000), während die Organe des Eisenbahndepartements nur zu einem Betrag von Fr. 268,000 gelangten, nämlich Fr. 168,000 für Baukosten der Mehrlänge und Fr. 100,000 für Expropriation. Immerhin bezeichnete der bezügliche Bericht auch diesen reduzierten Mehrkostenbetrag noch als verhältnismäßig hoch und erachtete daher, daß von einer Ausmündung nach Projekt Marti auf dem Ochsenplatz werde abstrahiert werden müssen. Dabei wies der Bericht ferner darauf hin, daß überhaupt die Baukosten der Bahn Brunnen-Morschach nach Projekt Marti hoch zu stehen kämen und der Voranschlag für das Mythensteinprojekt zu schwach bemessen sei, schon aus dem Grunde, weil die Tunnellänge zu klein angenommen wurde und weil auch die Ausführung der offenen Linie bedeutende Schwierigkeiten bieten werde. Die Kosten des Mythensteinprojektes seien daher auf Fr. 500,000 (gegenüber Fr. 400,000 nach dem eigenen Voranschlag des Herrn Marti) und diejenigen des Ochsenplatzprojektes auf Fr. 770,000 anzusetzen, während Herr Hürlimann für sein Projekt Brunnen-Axenstein seiner Zeit Fr. 400,000 berechnete.

Herr Marti, welcher vom Resultat seiner Studien betreffend Verlegung des Ausgangspunktes an den Ochsenplatz auch dem Gemeinderat von Ingenbohl Kenntnis gegeben hatte, suchte dann mit Zuschrift vom 17. Februar 1897 um Entscheidung der Tracefrage, und zwar zu gunsten seines Projektes mit Ausgangspunkt beim Mythenstein, nach, indem er gegenüber dem Standpunkt der Gemeinde Ingenbohl-Brunnen nachzuweisen suchte, daß bei dem großen Fremdenverkehr und der geringen davon auf die Bahn entfallenden Frequenz der Frage des Ausgangspunktes der Bahn für Brunnen überhaupt nicht die ihr beigelegte Bedeutung zukomme.

Bezüglich der Entschädigungsfrage wünschte Herr Marti, unterm 18. Februar 1897, Mitteilung der von Herrn Hürlimann aufgestellten Rechnung und bemerkte dazu, daß das ursprüngliche Projekt sich auf die Frohnalp bezogen habe, wobei Morschach nicht in Betracht gekommen sei; daß aber nunmehr, wo nur eine Bahn Brunnen-Morschach in Frage stehe, billigerweise letzteres Projekt nicht mit den Kosten der speciell für die Frohnalpbahn gemachten Studien belastet werden dürfe und daher eine Ausscheidung der Auslagen für das eine und andere Projekt stattfinden müsse. Überdies knüpfe er sein Anerbieten an die Bedingung, daß ihm die Konzession vor Ablauf der Frohnalpbahnkonzession erteilt werde, da er nach diesem Termin füglich den Vorrang beanspruchen dürfe.

Herr Hürlimann teilte diese Auffassung nicht, sondern erklärte mit Schreiben vom 5. März 1897, die Verteilung der Kosten auf den Kilometer unmöglich acceptieren zu können, sondern die Vergütung der gesamten Kosten beanspruchen zu müssen, einschließlich der seit der Rechnungsstellung ihm erwachsenen weiteren Auslagen. Nicht Herrn Marti, sondern ihm komme die Priorität in Bezug auf das Projekt einer Bahnverbindung Brunnen-Morschach zu.

In einem Schreiben vom 12. Mai 1897 sprach sich dann Herr Marti über die Entschädigungsforderung aus und bezeichnete die Auslagen für die eigentliche Projektierung (Fr. 13,680) als außergewöhnlich hoch. Über die Preiswürdigkeit der Pläne könnte er sich nur durch Einsichtnahme ein Urteil bilden, eventuell dürfte eine Schätzung durch Experten am Platze sein. Im allgemeinen entspreche es der Praxis nicht, so kostspielige Vorarbeiten im voraus ausführen zu lassen, namentlich für ein Projekt, das wenig Aussicht auf Verwirklichung biete. Wenn Herr Hürlimann ein solches Risiko doch übernommen, so sollten die Folgen dieser Unvorsichtigkeit nicht ausschließlich dem zur Konzessionierung gelangenden Projekte auffallen.

Anläßlich der hiernach näher zu erörternden Konferenzverhandlungen vom 24. Mai 1897 erklärten sich dann sowohl Herr Marti

als Herr Hürlimann mit dem Vorschlage des Eisenbahndepartements einverstanden, daß derjenige Bewerber, welchem die Konzession erteilt werde, im Falle der Verwirklichung des Projektes den andern für dessen Auslagen in billiger Weise schadlos zu halten habe, und daß bei mangelnder Verständigung eventuell die Ausmessung der Entschädigung auf Grund der bezüglichen Akten und Rechnungen durch den Vorsteher des Eisenbahndepartements erfolgen könnte, wenn sich nicht ein Mitglied der Schwyzer Regierung der Aufgabe unterziehen wollte.

Die Regierung von Schwyz, welcher die Studien des Herrn Marti über die Varianten Leewasser-, bezw. Ochsenplatz-Morschach und Ort-Morschach übermittelt und vom Inhalt der weitem Eingaben der Bewerber vom Eisenbahndepartement ebenfalls Kenntnis gegeben worden war, stellte mit Schreiben vom 6./9. März 1897, nachdem unter Leitung ihres Baudepartements mit Vertretern der Gemeinden Ingenbohl und Morschach noch zwei konferenzielle Besprechungen stattgefunden hatten, die aber zu keiner Verständigung führten, im Hinblick auf die neue Aktenlage und unter Bezugnahme auf ihre frühere Stellungnahme folgende Anträge:

1. Der Regierungsrat von Schwyz spricht sich in allen Fällen entschieden gegen die Erteilung einer eventuellen Konzession für eine Eisenbahn von Ort nach Morschach aus.

2. Der Ausgangspunkt einer Bahnverbindung zwischen Brunnen und Morschach darf nicht an der Berglehne gegen den See an der Axenstraße gewählt, sondern soll in allen Fällen auf den sogenannten Ochsenplatz bei der Leewasserbrücke im Dorfe Brunnen verlegt werden.

3. Von diesem Punkte aus soll, in Genehmigung der neuesten Variante des Projektes Hürlimann, das Bahntracé gegen den Grubwald und von da unterhalb der Axensteinterrasse gehen und mittelst Tunnels unter der Straße Morschach - Axenstein hindurchgeführt werden. Der Endpunkt soll oben in der Wiese „obere Hausmatt“ der Gebrüder Inderbitzin, an der Straße von Morschach nach Axenstein sein und daselbst die centrale Stationsanlage für die Gemeinde Morschach erstellt werden.

4. Das Projekt Marti für Errichtung einer Eisenbahn von Brunnen-Axensteinstraße beim Hotel Mythenstein nach Morschach sei in allen Teilen abzulehnen.

Dabei ließ sich die Regierung von nachstehenden Erwägungen leiten:

- a. nach den bisherigen Verhandlungen könne kein Zweifel mehr darüber aufkommen, daß von den Bundesbehörden dem Projekte einer Bahnverbindung von Brunnen nach Morschach die Konzession werde erteilt werden;
- b. durch eine Bahnanlage von Ort nach Morschach würden so wichtige öffentliche und örtliche Interessen verletzt und beeinträchtigt, daß es in der Pflicht der Kantonsbehörden liegen müsse, gegen jedes derartige Projekt von vornherein Stellung zu nehmen;
- c. wo eine projektierte Bahn ihren Ausgangs- und Endpunkt auf dem Gebiete zweier Gemeinden habe, müssen für das Placement dieser Anlagen die besondern Interessen und Wünsche der betreffenden Gemeinden in Berücksichtigung kommen;
- d. von 532 stimmberechtigten Einwohnern der Gemeinde Ingenbühl hätten sich nicht weniger als 517, und von etwa 130 Stimmberechtigten der Gemeinde Morschach ebenfalls 62 gegen das Projekt Marti mit dem Ausgangspunkt beim Hotel Mythenstein und für Verlegung des Ausgangspunktes an den Ochsenplatz neben der Leewasserbrücke im Dorfe Brunnen ausgesprochen;
- e. für das Placement der Station Brunnen einer Bahn Brunnen-Morschach fallen nicht bloß die lokalen Interessen von Brunnen selbst, sondern auch namentlich jene des Hauptortes Schwyz in Betracht und es müsse ohne weiteres als wünschenswert erscheinen, wenn die projektierte Bahnverbindung Schwyz-Brunnen direkten Anschluß an die Linie Brunnen-Morschach erhalte, was nur möglich sei bei Wahl des Ochsenplatzes als Ausgangspunkt;
- f. die Axenstraße solle von der Dampfschiffbrücke an bis über den Quai gegen den Mythensteintunnel unter allen Umständen von einem Bahn- oder Tramverkehr frei belassen werden. Der freie Verkehr auf der Axenstraße und die Betriebssicherheit der Gotthardbahn könnten durch Errichtung einer Bahnlinie längs der Wasiflüh stark gefährdet werden;
- g. für die Gemeinde Morschach erscheine — wie sie dies früher selbst gefordert hätte — die Errichtung nur einer central gelegenen, allen beteiligten Fremdenetablissements gleichmäßig zudienenden Station als die richtige Lösung, und in diesem Sinne hätten auch die Besitzer des Hotels Axenstein, Frohnalp, Rütliblick und Krone in Morschach und Kurhaus Stooß ihre zustimmende Erklärung abgegeben.

Ihrer Vernehmlassung legte die Regierung bei: zwei Vernehmlassungen des Gemeinderates von Ingenbohl, eine Eingabe des Gemeinderates von Morschach, eine Unterschriftensammlung in der Gemeinde Ingenbohl gegen das Projekt Marti und eventuell für dasjenige Hürlimann, sowie eine identische in der Gemeinde Morschach, die erwähnte Erklärung von Hotelbesitzern in Morschach, den Situationsplan zu einer neuen (III.) Variante zum Projekt Hürlimann, sowie das erwähnte vergleichende Gutachten des Herrn Ingenieurs Trautweiler in Straßburg über die beiden Konkurrenzprojekte.

In seiner ersten ausführlichen Vernehmlassung geht der Gemeinderat von Ingenbohl von seinem ursprünglich rund ablehnenden Standpunkt aus, den er später im Sinne der eventuellen Zustimmung zu dem für Brunnen wenigst schädlichen Projekte änderte, und wendet sich gegen die von Herrn Marti kundgegebene EntschlieÙung, aus finanziellen Gründen auf die Variante mit Ausgang vom Ochsenplatz zu verzichten, sowie gegen die zu gunsten des Mythensteinprojektes vorgebrachte Begründung als eine ganz unzutreffende. Vor allem aber wird das Projekt Ort-Morschach als Brunnen in unberechenbarer Weise schädigend und auch Morschach keineswegs dienend bekämpft, dagegen eventuell das Projekt Hürlimann als das für Ingenbohl einzig annehmbare befürwortet. Die Vernehmlassung schließt mit dem Gesuche an die Regierung, Ingenbohl gegen die nachteiligen Folgen der Konzessionierung irgend eines Projektes des Herrn Marti bei den Bundesbehörden zu schützen und denselben das Projekt Hürlimann zur Konzession zu empfehlen, wenn überhaupt ein Projekt ausgeführt werden sollte; ferner den Gemeinderat von Morschach zu veranlassen, den gegebenen Verhältnissen in Ingenbohl Rechnung zu tragen und sein Begehren betreffend Haltestelle auf Axenstein zu modifizieren, eventuell als Endstation in Morschach eine neutrale Lage zu bezeichnen und damit dem Projekte Hürlimann zuzustimmen.

Die zweite Vernehmlassung des Gemeinderates von Ingenbohl sucht die Ausführungen des Herrn Marti zu seinem Projekt vom 12. Oktober 1896 (s. oben) als unrichtig nachzuweisen und wiederholt die Begehren des ersten Gesuches, unter wesentlich gleicher Begründung.

Sie beruft sich ferner auf die Unterschriftensammlung, nach welcher 517 von 532 stimmfähigen Bürgern Ingenbohls mit ihrer Unterschrift gegen das Projekt Mythenstein-Morschach entschiedenen Protest erheben und verlangen, daß, im Fall eine Bahn gebaut werden sollte, das Projekt Brunnen-(Leewasserbrücke)-Grubi-Morschach mit eventueller Weiterführung nach Stooß-Frohnalp konzessioniert werde, weil dasselbe bei der Leewasserbrücke beginne,

von der Benützung jeglicher Straßen und der Quais am See Umgang nehme und die Weiterentwicklung in der Richtung nach Stooß-Frohnaip in Aussicht stelle.

Was die gleichlautende, von 62 Bürgern von Morschach unterzeichnete Kundgebung gegen das Projekt Marti und zu gunsten des Projektes Hürlimann betrifft, so ist zu erwähnen, daß laut später von den Gemeindedelegierten eingelegter Erklärung, vom 15. Februar 1897, 28 Unterzeichner ihre Unterschrift mit der Begründung zurückzogen, daß die ihnen bei der Einholung gemachte Angabe, die Bahn führe dann direkt nach Morschach mit gemeinsamer Station für sämtliche Hotels im Heimwesen zu unterst der Hausmatt der Gebrüder Inderbitzin und daß das Hotel Axenstein auf eine Station zu allen Zeiten verzichte, sich als unwahr herausgestellt habe.

Der Gemeinderat von Morschach stellte in seiner Eingabe an die Regierung, vom 30. November 1896, das Gesuch:

1. sie möchte das Projekt Marti mit Ausgangspunkt beim Mythenstein den Bundesbehörden zur Konzessionierung empfehlen, nachdem sich die Verlegung des Ausgangspunktes an den Ochsenplatz als zu kostspielig und daher unmöglich erwiesen habe;
2. sie wolle die Gemeinde Morschach schützen gegen Konzessionierung des Projektes Hürlimann, das Morschach schwer schädigen und geradezu ruinieren würde;
3. sie wolle den Gemeinderat von Ingenbohl veranlassen, von seiner Bekämpfung des Projektes Marti, welches für Brunnen ebenso günstig, abzustehen und dem Ausgangspunkt Mythenstein zuzustimmen. Ein Projekt Ort-Morschach sei ganz interner Natur und Morschach behalte sich eventuell vor, zu gelegener Zeit dessen Konzessionierung anzubegehren.

In ihrer Erklärung vom 17. Februar 1897 sprachen sich die Besitzer der Hotels Axenstein, Frohnaip, Rütliblick und Krone in Morschach und Kurort Stooß entschieden für ein Projekt Brunnen (Ochsenplatz)-Grubwald mit Unterfahrt durch Tunnel unter der Axensteinerrasse und Ausmündung in einer central gelegenen Station oben im Heimwesen „obere Hausmatt“ (Gebrüder Inderbitzin) an der Straße gegen Morschach aus, indem gleichzeitig Axenstein ausdrücklich auf eine eigene Haltestelle verzichtete, sofern die Gemeinde Morschach in der angegebenen Lage eine gemeinschaftliche Station verlange. Sollte aber die Station weiter gegen das Dorf als in die Nähe zwischen Frohnaip und Axenfels verlegt werden, so beharrte Axenstein ebenfalls auf einer Haltestelle.

Mit diesem Vorschlag war auch Herr Hürlimann einverstanden. Er erklärte sich bereit, sein Projekt entsprechend abzuändern und reichte zunächst der Regierung eine Variante (III) mit Unterführung der Bahn im Tunnel unter der Axensteinerrasse und einer einzigen centralen Station ein.

Das Gutachten des Herrn Ingenieur Trautweiler vergleicht die beiden Projekte Hürlimann und Marti vorzugsweise in technischer Beziehung und gelangt zu dem Schlusse, daß das Projekt Hürlimann in bau- und betriebstechnischer Beziehung den Vorzug verdiene.

Herr Marti trat den Ausführungen dieses Gutachtens in einer einläßlichen Erwiderung, datiert vom 15. März 1897, entgegen und ließ dann noch über die von den Gegnern seines Projektes als ungünstig dargestellten Terrainverhältnisse zwischen Brunnen und Morschach eine Specialuntersuchung durch Herrn Ingenieur Hitz vornehmen, welcher die Verhältnisse für das Projekt Marti durchaus nicht ungünstig fand und nur dem einige lockere Schichten aufweisenden Felsband ob dem Mythenstein entlang statt der offenen Führung zu einer Galerieanlage riet.

Da somit Herr Marti die ihm nahegelegte Abänderung seines Projektes durch Verlegung des Ausgangspunktes vom Mythenstein an den Ochsenplatz ablehnte und, von Morschach unterstützt, an seinem ursprünglichen Trace unverändert festhielt, anderseits die bezüglich Wahl des Ausgangspunktes in erster Linie beteiligte Ortschaft Brunnen dieses Projekt entschieden verwarf und hierbei mit allem Nachdruck von der Kantonsregierung unterstützt wurde, so mußte das Eisenbahndepartement die auf Grund der konferenziellen Verhandlungen und des Augenscheins vom 30. Juli 1890 tendierte Versöhnung der widerstreitenden Interessen als undurchführbar betrachten und sein Augenmerk auf eine andere Lösung richten.

Eine solche erschien nunmehr möglich auf Grundlage des von den Hotelbesitzern in Morschach der Regierung gegenüber gemachten, von Herrn Hürlimann acceptierten und auch von der Regierung befürworteten Vorschlages der Festhaltung des Ausgangspunktes am Ochsenplatz in Brunnen und einer einzigen centralen Station in Morschach, ohne besondere Haltestelle für Axenstein. Um die Stellungnahme sämtlicher Beteiligten zu der Tracéfrage angesichts dieses neuen vermittelnden Projektes kennen zu lernen und wenn möglich auch eine definitive Begleichung der Interessen der beiden sich gegenüberstehenden Konzessionsbewerber herbeizuführen, ordnete daher unser Eisenbahndepartement eine neue konferenzielle Verhandlung an, die am 24. Mai d. J. in Bern stattfand und an welcher nebst den beiden Petenten die Regierung von Schwyz und die Gemeinderäte von Ingenbohl und Morschach vertreten waren.

Während die Regierung bei ihrer vermittelnden Stellungnahme im Sinne ihrer letzten Vernehmlassung und Empfehlung des neuesten Projektes Hürlimann (III. Variante mit centraler Station in Morschach) verblieb und die Vertretung von Ingenbohl vor allem an ihrem Postulate betreffend Anfangsstation am Ochsenplatz festhielt und dabei ihrerseits eine neutrale Endstation in Morschach nach dem Vorschlag der Regierung empfahl, erklärten sich die Vertreter von Morschach gegen eine solche centrale Station, die eigentlich niemand recht diene außer den betreffenden Grundbesitzern, auf deren Terrain sie zu liegen käme, und einer Fortsetzung nach Stooß und Frohnalp hinderlich wäre. Insbesondere würden die Hotelbesitzer in Morschach des mit großen Kosten verbundenen Haltens von Omnibus zur Abholung, beziehungsweise Verbringung ihrer Gäste und deren Gepäck nach der für die meisten ziemlich entfernten (höher, beziehungsweise tiefer gelegenen) Station nicht entbehren. Die Bahn müsse vielmehr, um den Hotels diese Kosten abzunehmen und ihnen richtig zu dienen, an dieselben heranzufahren. Diesen Wünschen entspreche einzig das Projekt Marti, das auch für den Güterdienst günstiger sei, an dem daher mit allem Nachdruck festgehalten werden müsse. Brunnen, das mitten im Verkehr stehe, von Dampfschiffen und Gotthardbahn bestens bedient sei, könne bei dieser für Morschach bestimmten Bahn nicht in gleichem Maße in Betracht kommen. Am Ausgangspunkt beim Mythenstein müsse, als dem einzig zweckmäßigen, festgehalten werden, da derjenige am Ochsenplatz mit unerschwinglichen Kosten verbunden wäre, für die Brunnen doch nicht aufkommen wollte. Daß eine größere Zahl Bürger von Morschach sich mit der centralen Station einverstanden erklärt, müsse bestritten werden; die meisten hätten ihre Unterschrift zu einer bezüglichen Erklärung, zu der man sie durch falsche Angaben bestimmt, ausdrücklich zurückgezogen. Außer der schon oben erwähnten legte der Gemeinderat unterm 8. Juni 1897 noch eine Rückzugserklärung von weitem 11 Bürgern vor.

Von den Petenten wies Herr Hürlimann auf die neutrale Lage der zuletzt vorgeschlagenen Station inmitten der größern Hotels und die Zustimmung der Regierung, der Gemeinde Brunnen, sowie eines Theiles der Interessenten von Morschach hin. Herr Marti erklärte, sich über dieses neueste Projekt nicht äußern zu können, da er erst heute davon Kenntnis erhalten und keine Pläne vorliegen. Er konstatierte wiederholt, daß sein Projekt allen Interessen von Morschach gerecht werde, während es nicht möglich sei, gleichzeitig auch den Wünschen des dem Bahnprojekt überhaupt abgeneigten Ingenbohl und Brunnen gerecht zu werden. Das neue Projekt Hürlimann nehme eine frühere, aber als ganz verfehlt fallen gelassene Idee wieder auf.

Das Departement forderte daraufhin Herrn Hürlimann auf, für das neue Tracé die vorschriftsgemäßen Pläne dem Departement und der Regierung einzureichen, bei welcher auch die Interessenten Einsicht davon nehmen könnten, und bestimmte den letztern eine kurze Frist zur Erhebung allfälliger Einwendungen und Anbringung etwaiger Bemerkungen.

In Bezug auf die Entschädigungsfrage wurde eine Verständigung, wie schon oben angeführt, in dem Sinne erzielt, daß sich beide Bewerber grundsätzlich einverstanden erklärten, daß derjenige von ihnen, welcher die Konzession erhalte, dem andern für die ihm erwachsenen Kosten, bei Zustandekommen der Bahn, in billiger Weise Entschädigung leiste.

Die Regierung von Schwyz übersandte dann noch das Protokoll einer von ihr am 15. Februar 1897 mit Delegierten der beiden Gemeinderäte abgehaltenen Vermittlungskonferenz, welche eine Verständigung bezüglich des Ausgangs- und Endpunktes — Ochsenplatz in Brunnen und centrale Station in Morschach — bezweckt hatte, aber resultatlos verlaufen war.

Ferner kam Herr Hürlimann der Aufforderung des Departements nach, indem er am 31. Mai 1897 für die Variante (III) mit centraler Station in Morschach Situationsplan und Längenprofil vorlegte, von welchen Akten er gleichzeitig der Regierung und der Gemeinde Morschach Exemplare mitteilte. Danach würde die Bahn mittelst eines kurzen Tunnels allerdings nur wenig unterhalb der Axensteinterrasse durchgeführt und ohne Haltstelle daselbst mit einem Gegengefäll zur centralen Station Morschach geführt, von welcher dann auch die eventuelle Fortsetzung nach Stooß-Frohnalp auszugehen hätte. Gleichzeitig erklärte sich Herr Hürlimann neuerdings bereit, Herrn Marti die Konzession gegen Bezahlung seiner Kosten und die Zusicherung einer größern Beteiligung von wenigstens Fr. 50,000 bis 60,000 am Aktien- oder Obligationenkapital, nach seiner Wahl, abzutreten.

Der Gemeinderat von Morschach wünschte in einer Eingabe vom 30. Mai 1897 einstweilige Verschiebung der Vorlage an die Bundesversammlung, mit der Begründung, daß ihm das neueste Projekt Hürlimann nicht vorliege, er sich somit in der Unmöglichkeit sehe, innert der bestimmten Frist dazu Stellung zu nehmen. In Anbetracht der vitalen Bedeutung der Frage für Morschach sollte ihm aber das volle Gehör nicht verweigert und eine Entscheidung nicht getroffen werden, bis er Gelegenheit gehabt, sich in voller Kenntnis der Aktenlage auszusprechen.

Diese Stellungnahme erfolgte dann in einer umfangreichen Eingabe vom 23. Juni 1897.

Darin wird das neueste Projekt Hürlimann aus den im wesentlichen hiervor schon angeführten Gründen als unzweckmäßig kritisiert und unter anderm die Befürchtung ausgesprochen, es könnte Herr Hürlimann, nachdem er die Konzession erlangt hätte, in den definitiven Plänen sein Projekt noch mehr zum Schaden Morschachs abändern. Es sei z. B. keine Garantie gegeben, daß Axenstein, welches vom Tracé nahe berührt werde, nicht doch eine Haltestelle erhalte und so die andern Hotels abgefahren werden; auch bestehe nach bisheriger Erfahrung keine Aussicht, daß die Interessen Morschachs bei der Plangenehmigung von der Regierung geschützt würden. Die Eingabe kommt wiederholt auf die nach Ansicht des Gemeinderates unzweifelhaften Vorteile des Projektes Marti und die Nachteile des Hürlimannschen zu sprechen und sucht auch die Einwendungen Brunnens gegen das erstere als unstichhaltig darzutun. Sie schließt mit folgenden Erklärungen:

1. „Die neueste Variante des Herrn Hürlimann ist für uns unannehmbar, weil sie dem anerkannten Prinzip, daß nur eine Bahn über Morschach nach Axenstein zulässig sei, widerspricht und weil durch eine Endstation bei der Lorenzenmatte, in unnatürlicher und unzweckmäßiger Lage, den Gesamtinteressen von Morschach nicht entsprochen würde.

2. Wir müssen an unserm bisherigen Tracé festhalten, als die natürlichste, einfachste und billigste Lösung der Aufgabe, Morschach mit dem Seegelande rationell zu verbinden, wobei der Ort selbst, sowie alle Hotels, Axenstein inbegriffen, ihrer natürlichen Höhenlage entsprechend, ohne jegliches Gegengefälle durch die Bahn bedient werden und für den Verkehr vorteilhaft gelegene Stationen erhalten und nicht umgekehrt die höher gelegenen Hotels zuerst bedient werden.

3. Wir bestätigen unser Gesuch an die Bundesversammlung um Konzessionierung unseres bisherigen Projektes, beziehungsweise um Erteilung der Erlaubnis, unser bestehendes Gemeindesträßchen für eine Straßenbahn verwenden zu dürfen, bei gleichzeitiger Verbesserung dieses Verkehrsweges in der Richtung nach Brunnen hinunter und Verlängerung der Linie nach Axenstein hinauf. Insbesondere ersuchen wir um Bewilligung des von uns gewählten Tracés, nach welchem, zur Vermeidung der mehrfachen Windungen des Sträßchens, die Bahnlinie von der obern Straßenkehre in gerader Richtung gegen Brunnen geführt wird und beim Mythenstein auf die Axenstraße einmündet.

4. Wir befürworten die Erteilung der Konzession an den bisherigen Konzessionsbewerber, Herrn Fritz Marti, dessen Projekt unsern Aufträgen gemäß und entsprechend dem von unserer Ge-

meinde gewählten Tracé aufgestellt ist und den Interessen unserer Gemeinde bestens entspricht.“

In einer spätern Eingabe vom 8. September 1897 kam der Gemeinderat von Morschach auf die neueste Variante zum Projekt Hürlimann zurück und verlangte die Abhaltung eines nochmaligen Augenscheines, indem er wiederholt die Schädlichkeit dieses Projektes für Morschach betonte und die Befürchtung aussprach, mit der neuen Variante sei lediglich bezweckt, hintenher doch für das Hotel Axenstein eine Haltestelle errichten zu können, zu welcher Befürchtung um so mehr Grund vorliege, als der Besitzer von Axenstein kategorisch eine Haltestelle verlange.

„Da sich leider herausgestellt habe, daß Herr Marti als Privatmann und Bürger eines andern Kantons nicht in der Lage sei, gewissen Einflüssen anderer Kreise, deren Interessen diejenigen Morschachs durchkreuzen, in genügend wirksamer Weise zu begegnen“, so entschlossen sich zuletzt die Mitglieder des Gemeinderates von Morschach, die Wahrung ihrer Interessen selbst an die Hand zu nehmen und Herrn Marti zu veranlassen, als Konzessionsbewerber zu ihren Gunsten zurückzutreten, was dieser mit Zuschrift an das Departement vom 10. September 1897 that. In ihrer Eingabe vom 10. September 1897 traten dieselben förmlich als Konzessionsbewerber auf und ersuchten um Erteilung der bisher von Herrn Marti verlangten Konzession auf ihren Namen, indem sie sich zur Rechtfertigung des Tracés auf alle sowohl von Herrn Marti als vom Gemeinderate Morschach eingelegten Aktenstücke etc. beriefen und dieselben zu den ihrigen machten. Es wurde noch speciell darauf abgestellt, daß die projektierte Bahn für Morschach bestimmt sei, weshalb sie nur dann Existenzberechtigung habe, wenn sie den lokalen Interessen dieser Gemeinde entspreche. Diese letztern gehen aber darauf hinaus, auf dem kürzesten Wege das Seegelände, resp. die Dampfschiffstation zu erreichen. Daß einzig das von Morschach angestrebte Tracé diesen Anforderungen entspreche, werde ein Augenschein klar legen, wie übrigens schon beim frühern offiziell festgestellt worden sei, daß die Bahn direkt nach Morschach und erst von da nach dem höher gelegenen Axenstein zu führen sei und nicht umgekehrt. Eine offene Frage sei damals bloß noch die Wahl des Ausgangspunktes in Brunnen geblieben. Wenn die neuen Konzessionsbewerber auch den Ausgangspunkt beim Mythenstein der bedeutenden Kostenersparnis wegen vorzögen, so könnten sie immerhin den Ochsenplatz acceptieren, falls die Interessen, welche diese Lösung beanspruchten, als gewichtig genug befunden werden sollten. Es wurde demgemäß ein neuer Situationsplan vorgelegt, welcher in zwei verschiedenen

Varianten diese Lösung vorsieht; nach der einen würde die Linie vom Mythenstein weg zuerst längs der Axenstraße und dann, cirka 110 m. weit, auf der östlichen Seite dieser selbst fortgesetzt, um von hier mittelst eines kurzen Tunnels von cirka 120 m. an den Ochsenplatz zu gelangen. Die andere Variante holt vom Ochsenplatz etwas weiter östlich aus und führt die Linie mittelst eines cirka 210 m. langen Tunnels unter dem Gütsch durch und dann, östlich der Axenstraße sich haltend, zum ursprünglichen Ausgangspunkt beim Mythenstein in das alte Tracé.

Inzwischen hatte das Departement zur Erörterung der Konzessionsbedingungen Konferenz auf den 11. September 1897 anberaumt, und erst unmittelbar vor diesem Termin waren obige Erklärungen der Mitglieder des Gemeinderates von Morschach eingelangt.

Bei dieser Konferenz gelangte zunächst noch die infolge der erwähnten letzten Eingaben veränderte Sachlage zur Sprache.

Der Vertreter der Regierung war nicht in der Lage, sich über die erst in letzter Stunde erfolgte Eingabe der neuen Konzessionsbewerber und den vorgelegten neuen Situationsplan namens der Regierung auszusprechen, welche davon noch keine Kenntnis hatte, betonte aber deren bestimmte frühere Stellungnahme und befürwortete demgemäß auf Grund seiner alten Instruktion das Projekt Hürlimann mit Ausgang am Ochsenplatz und unter Offenlassung des obern Endpunktes, in der Meinung, daß über den letztern das Departement bei der Plangenehmigung zu entscheiden habe. Die Vertretung von Ingenbohl-Brunnen nahm zu den neuen Varianten zum Projekt Marti, beziehungsweise der Gemeinderäte von Morschach insofern schon jetzt bestimmte Stellung, als sie sich mit aller Entschiedenheit gegen jede Inanspruchnahme der Axenstraße verwahrte und daran festhielt, daß die Interessen Brunnens bei der Tracéwahl, insbesondere bezüglich des Ausgangspunktes gewahrt werden müßten. Die neuen Konzessionsbewerber von Morschach, welche noch die ganze Tracéfrage als eine offene betrachtet wissen wollten, erklärten ihre Bereitwilligkeit, eventuell den Wünschen Ingenbohls entgegenzukommen und den Anfangspunkt an den Ochsenplatz zu verlegen, aber nicht mittelst des langen Tunnels nach früherem Projekt, sondern im Sinne der letztvorgesprochenen Varianten, zunächst unter kurzer Benutzung der Axenstraße, was keinen Bedenken unterliegen sollte, oder dann, unter gänzlicher Vermeidung der Straßeninanspruchnahme, durch einen etwas längern, mehr östlich durchgehenden Tunnel. Wenn Brunnen bezüglich der Ausgangsstation Rechnung getragen werden müsse, so beanspruche Morschach auf der andern Seite auch für sich das Recht, die Endstation nach seinen Wünschen und Interessen bestimmen zu können.

Nachdem dann auf Veranlassung des Eisenbahndepartements, welches eine weitere Verschiebung des Entscheides in der Angelegenheit weder für notwendig noch für gerechtfertigt erachtete, die Konzessionsbedingungen erörtert worden waren, ließen am Schlusse der Verhandlungen die Konzessionsbewerber von Morschach erklären, daß sie im Namen der Gemeinde gegen die in Aussicht genomme Konzessionserteilung an Herrn Hürlimann energische Verwahrung einlegen. Mit Offenlassung der Frage der obern Station sei Morschach keine Garantie für eine rationelle Stationslage gegeben, vielmehr stehe mit Bestimmtheit in Aussicht, daß die Station nach Projekt Hürlimann an einen mehr oder weniger ungünstigen Punkt zwischen Morschach und Axenstein verlegt werde, was für Morschach unannehmbar wäre, da es so namentlich des Haltens von Omnibus und Wagen nicht enthoben würde, während gerade zur Vermeidung der damit verbundenen Kosten und Umständlichkeiten seit Jahren eine Bahnverbindung angestrebt werde. Ferner müsse ebenso sicher erwartet werden, daß Axenstein später doch eine besondere Haltestelle erhalte und dann in erster Linie bedient sei, während damit Morschach thatsächlich vom Verkehr abgeschnitten würde. Ferner wurde erklärt, daß die Morschacher Konzessionsbewerber zwar in erster Linie wünschen, von der Verlegung des Ausgangspunktes an den Ochsenplatz entbunden zu werden, eventuell aber, wenn letztinstanzlich Ingenbohl als zu dem Begehren der Verlegung des Ausgangspunktes an den Ochsenplatz berechtigt erachtet würde, trotz der Mehrkosten zum Entgegenkommen, zwar nicht im Sinne des frühern Projektes Marti (vom 12. Oktober 1896), wohl aber nach den letzten Varianten bereit seien, wogegen dann Ingenbohl einer geringfügigen und nicht störenden Benutzung der Axenstraße keine Hindernisse entgegensetzen sollte.

Der Vertreter von Ingenbohl wiederholte den Protest gegen jede Inanspruchnahme der Axenstraße und auch der Regierungsvertreter erachtete die Bewilligung hierfür als ausgeschlossen. Bezüglich der Tracé-, beziehungsweise Stationsfrage stellte derselbe auf den Entscheid des Departements ab, das den berechtigten Interessen von Ingenbohl ebenso wie von Morschach gerechte Berücksichtigung werde zu teil werden lassen.

In Bezug auf die Entschädigungsfrage zwischen den konkurrierenden Bewerbern erklärte Herr Hürlimann, wie dies grundsätzlich von seiten beider Petenten schon anlässlich der frühern Konferenz geschehen war, dem Entscheide des Departements auch bezüglich der Höhe der an den andern Teil zu leistenden Entschädigung sich zu fügen, womit die Konzessionsbewerber von Morschach sich befriedigt erklärten.

Die vorstehende Darstellung der sämtlichen auf die vorliegende Konzessionsangelegenheit bezüglichen Eingaben, Vorgänge und Verhandlungen geht vielleicht etwas mehr auf Einzelheiten ein, als es sonst üblich ist; allein es schien uns dies aus dem Grunde unerlässlich, weil es sich um ein Konkurrenzverhältnis handelt, über welches ein Entscheid nur in voller Kenntnis des ganzen Sachverhaltes getroffen werden kann, und weil die dabei in Betracht kommenden lokalen Verhältnisse keineswegs ganz einfache sind.

Indem wir nun zur Begründung des im unten folgenden Beschlusentwurfe niedergelegten Antrages übergehen, mag zunächst daran erinnert werden, daß nach der bestehenden Praxis die Konzessionen nur ganz allgemein Anfangs- und Endpunkt, welche durch die konzessionierte Bahn verbunden werden sollen, zu bezeichnen pflegen, ohne die Richtung des Tracés genauer zu bestimmen, und daher die Erörterung und Erledigung aller Detailfragen in Bezug auf Tracéführung und Stationen der Plangenehmigung vorbehalten bleibt, so daß der Konzessionär für die Bauausführung im allgemeinen an die in den Konzessionsvorlagen vorläufig bezeichnete Linienführung nicht gebunden ist.

Wenn trotzdem im vorliegenden Fall auf eine eingehende Erörterung der Tracéfrage eingetreten wurde, so geschah es vor allem zu dem Zwecke, um über die in Frage kommenden lokalen Verhältnisse und Interessen, sowie über die Stellungnahme der verschiedenen Beteiligten zu den Konkurrenzprojekten ins klare zu kommen und hierauf, wenn möglich, eine Verständigung der sich gegenüberstehenden Petenten auf ein thunlichst den verschiedenen berechtigten Interessen entsprechendes oder wenigstens keine solchen direkt verletzendes Projekt anzubahnen. Für den Fall aber, daß eine solche Einigung nicht erzielbar wäre, sollten die Verhandlungen die nötigen Anhaltspunkte geben, um zu entscheiden, welches Projekt allen oder einem größeren Teil der vorliegenden Interessen entweder von vornherein entspricht oder sich anpassen läßt und daher den Vorzug verdient. Dabei mußte sich auch ergeben, ob allenfalls, in Abweichung von der erwähnten Praxis, eine nähere Präcisierung des Tracés, beziehungsweise des Ausgangs- und Endpunktes schon in der Konzession hier als notwendig erschien.

In diesen Beziehungen haben nun die Verhandlungen ausreichende Klarheit geschafft, um einen Entscheid in der Konzessionsfrage treffen zu können. Es besteht daher unseres Erachtens kein Grund, denselben weiter zu verschieben und neue Verhandlungen zu pflegen, einen fernern Augenschein anzuordnen oder dergleichen. Namentlich in Bezug auf den Ausgangspunkt der Bahn ergaben die bisherigen Verhandlungen über die Tracéfrage bereits ein bestimmtes

Resultat und ferner nützliche Anhaltspunkte, nach welcher Richtung für die noch unerledigten Punkte später eine Lösung zu suchen sein wird.

Bevor wir auf die Erörterung des Resultates der gepflogenen Verhandlungen und des daraus für die Konkurrenzfrage zu ziehenden Schlusses eintreten, ist noch kurz der von der Gemeinde Ingenbohl-Brunnen in erster Linie eingenommenen, gänzlich ablehnenden Stellungnahme zu erwähnen: sie fürchtet, daß die Erstellung einer Bahn nach Morschach einen beträchtlichen Teil des Verkehrs von Brunnen ablenken und Morschach dann mit ihr in Konkurrenz treten werde; daher erachtet sie jedes Bahnprojekt nach Morschach als ihren Interessen schädlich und wünscht, daß keine Konzession erteilt werde. Allein es bedarf keiner langen Begründung, daß dieser Standpunkt des engherzigen Lokalinteresses, dem auch keine allgemeinen Interessen zur Seite stehen, nicht entscheidend sein kann, sondern die Bestrebungen Morschachs, durch eine Bahnverbindung mit dem Seegelände in bessere Verbindung gesetzt zu werden, im Hinblick auf die liberale Praxis der Bundesbehörden in Bezug auf Erteilung von Konzessionen, Schutz verdienen.

Es entsteht auch noch die Frage, ob nicht, wie dies bisweilen bei konkurrierenden Konzessionsbegehren geschehen ist, so auch hier zunächst beiden Gesuchen entsprochen und der Entscheid, welches Projekt dann wirklich zur Ausführung gelangen soll — denn nebeneinander sind zwei Bahnverbindungen zwischen Brunnen und Morschach von vornherein nicht existenzfähig und daher auch nicht existenzberechtigt — der Plangenehmigung vorbehalten werden könnte. Allein dieses Verfahren empfiehlt sich im vorliegenden Falle keineswegs, da es nur die Fortdauer eines unerquicklichen Konkurrenzstreites zur Folge hätte, der nicht im Interesse der Sache läge, von dem insbesondere keine Abklärung der Sachlage erwartet werden dürfte, der im Gegenteil die Verwirrung nur noch vergrößern und einer Verbitterung der beteiligten Bevölkerungs- und engern Interessenkreise gegeneinander rufen würde.

Ist es danach geboten, dem Streit schon anlässlich der Konzessionserteilung ein Ende zu machen, so fragt es sich weiter, welchem Bewerber die Konzession zuerkannt werden soll, wobei es, wie schon erwähnt, keineswegs den Sinn hat, daß das Projekt, dessen Vertreter die Konzession erhält, nun in allen Teilen gutgeheißen wird, sondern es versteht sich, daß das Recht der Behörden unpräjudiziert bleibt, bei Genehmigung der Baupläne die allfällig durch im öffentlichen Verkehrsinteresse notwendig erscheinenden Änderungen zu verlangen.

Für die zu treffende Entscheidung erachten wir folgende Erwägungen als maßgebend.

Vorerst mag konstatiert werden, daß an und für sich beide Projekte, und zwar sowohl in ihrer frühern als in ihrer jetzigen Gestalt technisch ausführbar erscheinen. Beide vorgeschlagenen Tracés bieten ihre unverkennbaren Vor- und Nachteile. Wir möchten aber auf die einzelnen von den Petenten zu gunsten ihrer Projekte geltend gemachten Argumente und gegenseitigen Bemängelungen, bei welchen sie, je nach dem Standpunkt, zum Teil von den Gemeinderäten und von der Regierung unterstützt werden, nicht von vornherein das entscheidende Gewicht legen und glauben deshalb auch hier von einer einläßlichen Erörterung der beidseitigen Projekte als solcher, ihrer Vor- und Nachteile in technischer Beziehung absehen zu sollen. Maßgebend bei der Entscheidung der Konzessionsfrage müssen vielmehr die öffentlichen Interessen und das Verkehrsbedürfnis sein, dem das Unternehmen zu dienen bestimmt ist.

In dieser Beziehung kann nun konstatiert werden, daß zunächst betreffend den Ausgangspunkt der Bahn in Brunnen die Sachlage eine ganz liquide ist. Der Gemeinderat von Ingenbohl-Brunnen, welchem nach dem Ergebnis einer Unterschriftensammlung die öffentliche Meinung zur Seite steht, und ebenso die Regierung von Schwyz verlangen mit aller Entschiedenheit, daß die Bahn ihren Anfang am Ochsenplatz nehme, als dem den dortigen Verkehrsverhältnissen einzig entsprechenden Punkte inmitten der Ortschaft, ungefähr gleichweit von der Gotthardbahnstation und dem Dampfschifflandungsplatz entfernt und als für den Anschluß der projektierten Straßenbahn Schwyz-Brunnen geeignet. Wenn dagegen Herr Marti betont, daß die projektierte Bahn für Morschach und nicht für Brunnen erstellt werde, letzteres daher, nachdem es überdies von Anfang an eine ablehnende Haltung eingenommen, bei der Tracéfrage nicht das entscheidende Wort beanspruchen dürfe, so ist dem entgegenzuhalten, daß Brunnen, wenn auch sein Antrag auf Nichterteilung der Konzession abgelehnt wird, doch insoweit als beteiligt anerkannt werden muß, daß es mit Recht eine Anlage der Bahn verlangen darf, die wenigstens seine Interessen als Fremdenort möglichst schont. Es versteht sich auch, daß die lokalen Behörden am ehesten im Falle sind, zu beurteilen, welche Stationslage den örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen am besten entspricht, und daß die Oberbehörden die Vorschläge der lokalen Behörden zu berücksichtigen haben, wenn keine triftigen Gründe entgegenstehen. Letzteres ist nun hier keineswegs der Fall. Denn die von Herrn Marti als Nachteile einer Station am Ochsenplatz betonte Nichtsichtbarkeit vom See aus, die schwierige Auffindbarkeit und die damit verbundene Umständlichkeit des Gepäcktransportes können

als solche Gründe ernstlich nicht in Betracht kommen, der letztgenannte um so weniger, als er auch dem Projekt Marti entgegengehalten werden kann. Sodann hat der vom Departement am 30. Juli 1896 vorgenommene Augenschein die Zweckmäßigkeit der Anfangsstation am Ochsenplatz bestätigt, weshalb sich dasselbe veranlaßt sah, Herrn Marti zum Studium der Verlegung des Ausgangspunktes vom Mythenstein an den genannten Punkt zu studieren. Herr Marti lehnte allerdings diese Verlegung auf Grund der veranlaßten Studien und mit Rücksicht auf die großen Kosten ab. Auf der andern Seite entspricht das Projekt Hürlimann den Wünschen von Brunnen und wird deshalb von letzterem wie von der Regierung zur Konzessionierung empfohlen. In letzter Stunde, d. h. unmittelbar vor der Konferenz vom 11. September 1897, legte dann auch Herr Marti, bezw. die als Konzessionsbewerber an dessen Stelle getretenen Gemeinderatsmitglieder von Morschach, um eventuell den Wünschen von Brunnen entgegenzukommen, zwei neue weniger Kosten als die frühere beanspruchende Varianten für Verlängerung ihres Tracés bis zum Ochsenplatz vor. Von diesen kann aber die in den Vordergrund gestellte nicht in Betracht fallen, weil sie, allerdings nur auf eine kurze Strecke, die Benutzung der Axenstraße vorsieht, wogegen Brunnen und die Regierung protestieren, indem sie die Axenstraße und den Quai unter allen Umständen ungeschmälert dem Verkehr offen zu erhalten wünschen, bei welchem Bestreben sie Schutz verdienen. Aber auch die andere vorgeschlagene Variante vermochte die Vertretung der Regierung und Ingenbohl-Brunnens nicht zu einer andern Stellungnahme zu bestimmen. Es ist auch zu beachten, daß sie nur eine eventuelle ist, indem Herr Marti, bezw. seine Nachfolger, in erster Linie zur Wahl des Ausgangspunktes beim Mythenstein ermächtigt zu werden wünschen, während Herr Hürlimann von Anfang an den Ausgangspunkt an den Ochsenplatz verlegte und daran festhielt.

Unter diesen Umständen kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die letztere Lage als den öffentlichen Interessen entsprechend anzusehen ist. Diesen wird also von vornherein entsprochen werden, wenn die Konzession an Herrn Hürlimann erteilt wird.

Weniger abgeklärt erscheinen dagegen zur Zeit die Verhältnisse in Bezug auf das übrige Tracé und speciell die Endstation in Morschach. Es ist nun aber selbstverständlich, daß, wie die Anfangsstation in Brunnen selbst, so auch die obere Station in Morschach gewählt werden muß und nicht an einem für den größern Teil des Dorfes und dessen Fremdenetablissemante entlegenen Punkte, z. B. zunächst dem Hotel Axenstein, das dann den alleinigen oder doch den hauptsächlichsten Nutzen aus der neuen Verbindung

ziehen würde. Den nämlichen Anspruch, wie Brunnen, hat auch das aufblühende Morschach, bei seinen Verkehrsinteressen und gegen eine denselben zuwiderlaufende Bahnanlage in Schutz genommen zu werden.

In seinen zahlreichen neuern Eingaben und Vorstellungen stellte sich der Gemeinderat von Morschach ausschließlich auf den Boden des Projektes Marti, das er als das einzig seinen Wünschen und Bedürfnissen gerecht werdende zur Konzessionierung empfahl und schließlich ganz zu dem seinigen machte, indem seine Mitglieder förmlich als Konzessionsbewerber an Stelle des Herrn Marti traten. Der Hauptgrund zur Bekämpfung des Projektes Hürlimann muß ausgesprochenenmaßen in der Befürchtung gesucht werden, es werde durch dasselbe Axenstein in unzulässiger Weise bevorzugt, indem dieses in erster Linie bedient, Morschach dagegen nur in zweiter Linie mittelst eines unnatürlichen und störenden Gefängnisses an die Bahn angeschlossen werden solle, wodurch die andern Etablissements abgefahren wären und worin sie daher eine schwere Schädigung oder sogar ihren Ruin erblicken. Es wird deshalb das Begehren gestellt, daß die Bahn, der natürlichen Terraingestaltung folgend, ungefähr in der Richtung des bestehenden Sträßchens über Morschach nach Axenstein geführt werde.

Nun gab ohne Zweifel das frühere Projekt Hürlimann, welches als erstes Ziel Axenstein im Auge hatte und erst in zweiter Linie Morschach bedienen wollte, zu jener Ausstellung und Befürchtung begründeten Anlaß und könnte daher von der Aufsichtsbehörde nicht gutgeheißen werden. Allein auf der andern Seite erscheint auch das von Herrn Marti vorgeschlagene Tracé längs des Sträßchens keineswegs als eine neutrale Lösung der Frage. Denn bei dieser Tracéföhrung würde Axenfels ungefähr in ähnliche bevorzugte Stellung kommen, wie Axenstein nach dem Projekt Hürlimann. Eine objektive Lösung muß demgemäß diese beiden Eventualitäten zu vermeiden trachten. Denn wenn einerseits der von Morschach erhobene Einwand, die Bahn dürfe nicht über Axenstein nach Morschach führen, als begründet anerkannt wird, so ist es anderseits nur billig, daß von ihr nicht zuerst Axenfels, dann Morschach und zuletzt Axenstein bedient werde. Es drängt sich daher von selbst als gerechte Lösung eine central gelegene, allen Etablissements gleichmäßig dienende Station auf.

Diesen Standpunkt nahm denn auch früher der Gemeinderat von Morschach selbst gegenüber dem ursprünglichen Projekt Hürlimann für die Frohnalpbahn ein, verließ ihn aber später, um in den letzten Eingaben diese Lösung als eine verfehlt, niemand dienende und daher unannehmbare mit Nachdruck zu bekämpfen.

Wenn indessen der Gemeinderat einer centralen Station opponiert, so hat sich doch auch ein Teil der Bevölkerung damit einverstanden erklärt, und es bleibt diese Thatsache bestehen, obgleich von den bezüglichen Unterschriften in der Folge eine größere Zahl widerrufen wurde. Vor allem aber — und das scheint uns von ausschlaggebender Bedeutung — nahmen dafür in einer schriftlichen Erklärung an die Regierung (s. oben S. 16 und 18) bestimmt Stellung die Besitzer der größern Fremdenetablissemante von Morschach, mit alleiniger Ausnahme des Besitzers von Axenfels. Es rechtfertigt sich danach der Schluß, daß eine Lösung in diesem Sinne, die auch von der Kantonsregierung empfohlen wird, den verschiedenen Interessen in unparteiischer und zweckdienlicher Weise gerecht werden dürfte und daher anzustreben ist.

Einer solchen Erledigung der Stationsfrage kommt aber in der Hauptsache Herr Hürlimann mit seiner letzten Variante (III) entgegen, welche von einer besondern Haltestelle für Axenstein ganz absieht und sich auf eine einzige Station in der Mitte zwischen den größern Hotels beschränkt.

Die in der letzten Konferenz vom 11. September 1897 dagegen erhobenen Einwendungen der Mitglieder des Gemeinderates von Morschach entbehren unseres Erachtens der Begründung. Wenn eine centrale Station als niemand dienend hingestellt werden will, da sie die Hotelbesitzer des kostspieligen Omnibusdienstes nicht enthebe, so steht dem die erwähnte Erklärung der Mehrzahl derselben entgegen. Und die Befürchtung, es sei mit der letzten Variante Hürlimann, die Axenstein nahe berühre, nur bezweckt, dem letztern doch früher oder später eine Haltestelle zu errichten, wodurch das nämliche Resultat, wie nach den frühern Projekten, erreicht und Morschach abgefahren wäre, findet ihre Entkräftung in der Erwägung, daß eine solche Anlage nicht ohne vorherige Genehmigung durch die Bundesaufsichtsbehörde erfolgen könnte, welche es also in der Hand hat, diesfalls jeder illoyalen Umgehung einer erteilten Zusicherung entgegenzutreten, die unterstützt ist durch den in der mehrgenannten Erklärung enthaltenen ausdrücklichen Verzicht der Besitzer von Axenstein auf eine besondere Haltestelle bei Anlage einer centralen Station. Es wird übrigens bei Vorlage des Bauprojektes zu prüfen sein, wie durch eine entsprechende Tracéführung der erwähnten Befürchtung von vornherein jeder Grund entzogen und überhaupt den berechtigten Interessen am besten Rechnung getragen werden kann. Eine solche Möglichkeit besteht beispielsweise in der Tieferlegung des Tunnels unter der Axensteinstraße, wodurch dann auch das von Morschach mit soviel Nachdruck hervorgehobene, mehr für den Betrieb als für das Publikum

in nachteiliger Weise sich fühlbar machende Gegengefäll beseitigt oder doch reduziert werden könnte.

Ist danach allerdings die Frage der obern Station nur im allgemeinen und nicht in endgültiger Weise abgeklärt, wie es bezüglich der untern der Fall ist, so erscheint eine abschließliche Erledigung im Stadium der Konzessionserteilung auch nicht notwendig, sondern es kann, nachdem feststeht, daß das Projekt Hürlimann zu einer rationellen Lösung sich eignet, die genaue Feststellung des Tracés, wie insbesondere der Lage der obern Station im einzelnen, nach der feststehenden Praxis, der Plangenehmigung anheimgestellt werden. Dem dazumaligen Entscheide wird eine nochmalige Prüfung aller Verhältnisse an Ort und Stelle voranzugehen haben, bei welchem Anlasse auch der Gemeinde Morschach Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Wünsche und Begehren gegeben werden wird, womit dann dessen Wunsch nach Anordnung eines weitern Augenscheins, dem wir im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit nicht mehr glaubten Folge geben zu sollen, ebenfalls Rechnung getragen ist. Mit dieser Beordnung der Frage erhält Morschach aber auch alle wünschbare Garantie für Schutz seiner berechtigten Interessen, wenn auch eine genauere Präcisierung der Lage der obern Station in der Konzession übungsgemäß nicht stattfindet und zur Zeit auch nicht stattfinden könnte, wie wir übrigens empfehlen, auch die untere Station in der Konzession nicht näher zu bezeichnen, sondern letztere einfach für eine Eisenbahn von Brunnen nach Morschach zu erteilen.

Entspricht aber nach dem Gesagten das Projekt Hürlimann bezüglich des Anfangspunktes in Brunnen konstatertermaßen vollständig den Wünschen der dabei zunächst beteiligten Bevölkerung von Brunnen, und läßt es auch für eine befriedigende Lösung der Frage der Endstation in Morschach anlässlich der Plangenehmigung Raum, stehen mithin keine Gründe des öffentlichen Wohles im Wege, um dem Antrage der Kantonsregierung, welche in erster Linie berufen ist, die lokalen Interessen zu wahren, unserteils entgegenzutreten, so beantragen wir Ihnen, die Konzession Herrn Hürlimann zu erteilen, in der bestimmten Meinung, wir wiederholen es, daß über die Lage der obern Station endgültig bei der Plangenehmigung zu entscheiden sein werde. Das Projekt Hürlimann bietet überdies in den Augen der Kantonsregierung und des Gemeinderates von Ingenbohl-Brunnen den weitern Vorteil, daß es die schönen Waldungen an der Lehne oberhalb Brunnen für die Fremden und Einheimischen zugänglicher machen wird und eventuell die Fortsetzung nach dem Stooß und nach der Frohnalp in Aussicht nimmt, was beides nach Projekt Marti nicht der Fall wäre.

Es wird die Entscheidung der Konzessionsfrage in dieser Weise auch für den, bzw. die nicht berücksichtigten Konzessionsbewerber keine ökonomische Schädigung zur Folge haben, da sich Herr Hürlimann ausdrücklich zur Leistung einer billigen Entschädigung an Herrn Marti, bzw. dessen Rechtsnachfolger bereit erklärt und bezüglich des noch festzusetzenden Betrages derselben eventuell dem Entscheide des Vorstehers des Eisenbahndepartements unterworfen hat. Auf eine Erledigung auch dieser Seite der Konkurrenzfrage hinzuwirken, ganz abgesehen davon, welchem der Bewerber die Konzession erteilt würde, dazu lag hier um so mehr Veranlassung vor, als jeder von ihnen zur Abklärung der Sache beigetragen und eine annehmbare Lösung direkt oder indirekt gefördert hatte.

Was endlich noch die Bedingungen anbetrifft, welche wir in die Konzession aufzunehmen beantragen, so können wir uns auf wenige Bemerkungen beschränken.

In Art. 14 ist die Gesellschaft ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison zu beschränken, wogegen sie, wie dies unter ähnlichen Verhältnissen (z. B. für Montreux-les Avants bei der Konzession Montreux-Montbovon, vom 26. September 1890; für Meiringen-Wasserwendi bei der Konzession Meiringen-Hochstollen, vom 23. Dezember 1891; für Göschenen-Andermatt in der Konzession für die Schöllenenbahn, vom 24. Juni 1896, u. a. m.) jeweilen vorgeschrieben wurde, während der Betriebseinstellung auf ihre Kosten einen den Verhältnissen angepaßten Postverkehr zu unterhalten hat. Die Vertreter der Gemeinde Morschach verlangten, daß wenigstens ein beschränkter Winterbetrieb festgesetzt werde, an welchem Morschach namentlich im Hinblick auf den Güterverkehr und auch die mögliche Entwicklung zu einer Winterstation ein Interesse habe. Sie erklärten sich als Konzessionsbewerber bereit, ihrerseits diese Verpflichtung zu übernehmen. Die Regierung von Schwyz hielt dafür, daß zunächst kein Bedürfnis vorhanden sei, und auch uns scheint der minime Winterverkehr die Auferlegung des kostspieligen und unrentablen Betriebes während dieser Jahreszeit nicht zu rechtfertigen, der gegenüber ähnlichen Unternehmungen eine ausnahmsweise Belastung bedeuten würde. Dagegen wird die absichtlich allgemein gewählte Bezeichnung „Sommersaison“ nicht enge, bloß im Sinne von „Touristensaison“ ausgelegt werden dürfen, sondern bei Anlaß der Fahrplangenehmigung dafür zu sorgen sein, daß die Bahn im Herbst noch für die Winterverproviantierung und im Frühjahr rechtzeitig zu den Vorbereitungen für die Fremdensaison benützt werden kann. Endlich behält sich Herr Hürlimann selbst ausdrücklich die Einführung eines Winterbetriebes vor, wenn dazu später ein Bedürfnis sich erzeigen sollte und die Rendite des Unternehmens es erlauben werde.

Bei Art. 16 beantragten die Vertreter von Morschach statt der Kilometertaxen die Festsetzung eines festen Fahrpreises für die ganze Strecke, und zwar eventuell eines verschiedenen für Morschach und für Axenstein, damit nicht etwa letzteres durch eine niedrigere oder gleiche Taxe gegenüber Morschach in Vorteil komme. Wir halten aber dafür, daß eine Einheitstaxe hier schon deshalb nicht am Platze sei, weil noch Differenzen in Bezug auf das Tracé und die Station in Morschach bestehen, und daher an der kilometrischen Taxfestsetzung festgehalten werden sollte, umsomehr, als die Ansätze nicht übertrieben erscheinen und bestimmt anzunehmen ist, daß die Länge 2 km. nicht überschreiten, also auch die Gesamtaxe in mäßiger Grenze sich halten werde.

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

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung neuerdings zu versichern.

Bern, den 16. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

**Bundesbeschuß**

betreffend

**Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen nach  
Morschach.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. von Eingaben des Herrn K. Hürlimann, Architekt, in Brunnen, vom 22. Oktober 1894, 13./15. Februar 1896 und 29./31. Mai 1897;
2. einer Eingabe des Gemeinderates von Morschach vom 10. September 1897, in Verbindung mit Eingaben des Herrn Fritz Marti in Winterthur vom 28. Oktober 1895, 7./9. März 1896, 12. Oktober 1896 und 10. September 1897;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1897,

beschließt:

Dem Herrn K. Hürlimann, Architekt, in Brunnen wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen nach Morschach 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.

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

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Brunnen, Gemeinde Ingenbohl.

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 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefunder 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 ganze konzessionierte 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 Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt sind.

Der Bundesrat 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 schmalspurig 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 Eigentum des Kantons Schwyz und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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. 11. 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 nötigen Falls 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 hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison beschränken. Die Beförderung von Personen hat täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen stattzufinden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, während der Einstellung des Betriebes auf Verlangen des Bundesrates auf ihre Kosten und im Einverständnis 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 Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

für die Bergfahrt 80 Rappen,

für die Thalfahrt 50 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 zu zahlen.

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

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.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Im Tarif für den Transport von Waren 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. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 18. Die in Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

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

Art. 20. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. 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 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an jederzeit 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 gethan 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuf 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 24. Hat der Kanton Schwyz den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges 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 konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Brunnen nach Morschach. (Vom 16. Dezember 1897.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1897             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 52               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 22.12.1897       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1305-1344        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 018 124       |

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.