

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn).

(Vom 24. Februar 1911.)

Tit.

Die durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1904 (E. A. S. XX, 169) erteilte Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn) enthält in Art. 7, Absatz 2, folgende Bestimmungen: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die allfällig im Interesse der Landesverteidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehrungen auf eigene Kosten zu erstellen. Bezüglich der im Vorterrain der Befestigungswerke gelegenen Bauobjekte jeder Art wird das Recht der Zerstörung im Kriegsfall ohne Entschädigung vorbehalten.“

Bereits im Jahre 1907 haben die Konzessionäre der Schöllenenbahn um Streichung dieser Bestimmungen ersucht. Dabei stellten sie das eventuelle Begehren, dass, wenn ihrem Konzessions-

änderungsgesuche nicht in seinem ganzen Umfange entsprechen werden könne, doch in dem in Frage stehenden zweiten Absatz des Art. 7 die Worte „auf eigene Kosten“ und „ohne Entschädigung“ zu streichen seien. Da sich damals das Militärdepartement bestimmt gegen die gewünschte Abänderung aussprach, wurde das Konzessionsänderungsgesuch vom Eisenbahndepartement im Einverständnis mit dem Initiativkomitee vorläufig zurückgelegt.

Mittelst Eingabe vom 7. Juli 1910 kommt nun das Initiativkomitee für die Schöllenenbahn auf sein Gesuch vom 4. November 1907 zurück und ersucht nach Berührung der Frage der Subventionierung ihres Unternehmens durch den Bund um Streichung des in Art. 7, Absatz 2, Schlusssatz, aufgestellten Vorbehaltes betreffend Zerstörung ohne Entschädigung der im Vorterrain der Befestigungsanlagen gelegenen Bauobjekte jeder Art.

In bezug auf die Subventionierung der Bahn seitens der Eidgenossenschaft bemerken wir gleich, dass diese Frage erst dann wird weiter geprüft werden können, wenn über das Projekt der Schöllenenbahn sowohl in technischer Beziehung als auch bezüglich der Betriebsfrage völlige Klarheit herrschen und die Stellungnahme des Initiativkomitees gegenüber den sämtlichen Forderungen der Militärverwaltung bekannt sein wird.

Zur Begründung ihres Gesuches um Änderung der Konzession führen die Konzessionäre aus, dass es ihnen nicht möglich sei, die Finanzierung der Bahn durchzuführen, solange letztere mit einer so weittragenden öffentlich-rechtlichen Servitut belastet sei.

Nachdem das Militärdepartement sich mit den Konzessionären, beziehungsweise mit dem Vertreter derselben, Herrn Dr. Stucki in Worb, direkt in Verbindung gesetzt hatte, klärte sich die Situation insoweit ab, als Herr Dr. Stucki namens des Initiativkomitees bestimmt erklärte, einer Anzahl der vom Militärdepartement aufgestellten Beghären entsprechen zu wollen. In der Folge stellte Herr Dr. Stucki mittelst Schreiben an das Militärdepartement das Gesuch, es möchte der Wunsch auf Streichung der Bestimmung in Art. 7, Absatz 2, letzter Satz, getrennt behandelt werden, wobei die gemäss Art. 7, Absatz 2, erster Satz, von der Militärverwaltung gestellten und noch zu stellenden Forderungen später, d. h. bei Vorlage des allgemeinen Bauprojektes erledigt werden könnten. Dieses Begehren wurde uns vom Eisenbahndepartement im Einverständnis mit dem Militärdepartement

behufs spezieller Beschlussfassung vorgelegt. Wir haben demselben durch Schlussnahme vom 8. Dezember 1910 unter Vorbehalt Ihres endgültigen Entscheides entsprochen. Dabei gingen wir von der Erwägung aus, dass durch die Streichung des Schlusssatzes des zweiten Absatzes des Art. 7 der Konzession die spätere Erledigung der noch streitigen Punkte zwischen dem Militärdepartement und den Konzessionären in keiner Weise berührt wird. Diese Forderungen stützen sich nämlich nicht auf den zu streichenden Schlusssatz, sondern auf den vorangehenden ersten Satz des zweiten Absatzes des Art. 7, wonach die Gesellschaft verpflichtet ist, die im Interesse der Landesverteidigung an der Bahn erforderlichen Bauten und sonstigen Vorkehrungen auf eigene Kosten zu erstellen. Da das Initiativkomitee in seinem Konzessionsänderungsgesuche vom 7. Juli 1910 nur noch die Streichung des Schlusssatzes des zweiten Absatzes des Art. 7 postuliert und der vorangehende Satz unverändert bleibt, behält der Bund das Recht, die Bahn bei der Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes zur Erfüllung der Forderungen des Militärdepartementes anzuhalten.

Mit unserer Auffassung erklärte sich auch die Regierung des Kantons Uri in ihrer Vernehmlassung vom 29. Dezember 1910 einverstanden.

Wenn wir nun den Standpunkt, den wir in unserer Botschaft vom 7. April 1904 (Bundesbl. 1904, II, 727) eingenommen haben, aufgeben, so geschieht es deshalb, weil die vom Initiativkomitee beanstandete Bestimmung die Finanzierung der Bahn, die einen gewissen volkswirtschaftlichen Wert hat, in der Tat wesentlich erschwert, wenn nicht ganz verunmöglicht. Soll nun die Bahn zustandekommen, so muss die der Finanzierung hinderliche Bestimmung fallen gelassen werden.

Wir weisen ferner darauf hin, dass die Schöllenenbahn die einzige Bahn ist, bei welcher der Bund sich das Recht vorbehalten hat, gewisse Teile der Bahnanlagen im Kriegsfall ohne Entschädigung zu zerstören und dass im übrigen in Art. 219 der Militärorganisation vom 12. April 1907 (A. S. n. F. XXIII, 841) der Grundsatz ausgesprochen ist, dass der Bund den Eisenbahnunternehmungen für den Schaden, der ihnen durch den Kriegsbetrieb entsteht, Ersatz leistet. Es sprechen somit auch Gründe der Billigkeit zugunsten der Änderung der Konzession.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir beantragen Ihnen den nachstehenden Beschlusses-
entwurf zu genehmigen und benützen auch diesen Anlass, Sie,
Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Februar 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn
(teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Ander-
matt (Schöllenenbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Konzessionäre der Schöllenenbahn vom 4. November 1907 und vom 7. Juli 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 24. Februar 1911,

beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1904 (E. A. S. XX, 169) erteilte und durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 (E. A. S. XXIII, 108) abgeänderte Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn) wird neuerdings dahin abgeändert, dass der Schlusssatz des zweiten Absatzes des Artikels 7 gestrichen wird.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Zahnradbahn) von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn). (Vom 24. Februar 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	143
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.03.1911
Date	
Data	
Seite	404-408
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 103

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.