

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Flüelen nach Altorf.

(Vom 7. Juni 1889.)

Tit.

Mit Eingabe vom 29. Dezember 1888 bewirbt sich Herr Ingenieur G. Anselmier in Bern Namens eines Initiativkomites und zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft um die Konzession für ein mittelst komprimirter Luft zu betreibendes Tramway von Flüelen nach Altorf.

Mit dem Projekt ist beabsichtigt, den früher belebtern, gegenwärtig etwas abgeschnittenen Flecken Altorf, welcher mit Bürglen, der Wiege Wilhelm Tell's, circa 4500 Seelen zähle, dem Hauptverkehr wieder näher zu bringen. Der Fremdenverkehr speziell habe zwar gegenüber früher zugenommen; allein derselbe komme nur bis Flüelen, während Altorf von den Fremden deßhalb nicht berührt werde, weil die direkten Tageszüge der Gotthardbahn dasselbst nicht anhalten, überdies Altorf nicht direkt an der Bahn liege und auch von Flüelen die Distanz circa $\frac{3}{4}$ Stunden betrage; des bestehenden Omnibus bedienten sich die Fremden, welche sonst etwa Bürglen besuchen würden, nicht, weil sie befürchten, zu den Bahnzügen oder Dampfschiffen zu spät zu kommen.

Durch eine bessere Fahrgelegenheit würde sich nach Ansicht des Gesuchstellers der Verkehr Altorf's wieder bedeutend heben und wohl auch mancher Industrie gerufen, welche sich die vorhandenen Wasserkräfte des Schächenbaches zu Nutze machen könnte.

Als zweckmäßiges Verkehrsmittel erachtet der Petent eine Tramwayanlage und sieht dafür Betrieb mittelst komprimierter Luft vor, wodurch jede Belästigung der Ortschaft durch Rauch oder Dampf vermieden werde.

Nach dem Situationsplan und dem technischen Bericht, welche dem Gesuch beiliegen, würde die projektirte Straßenbahn in Flüelen bei dem Dampfschifflandungsplatz ihren Anfang nehmen, sich vor dem Bahnhof hinziehen, die Geleise der Gotthardbahn beim Niveauübergang obenher des Güterschuppens kreuzen, durch die bestehende Bahnhofstraße auf die Gotthardstraße gelangen und dieser folgend Altorf erreichen, durch dessen Hauptstraße bis zum Hotel Schlüssel sich hinaufziehen und auf dem Kasernenplatz endigen, woselbst in einer anstoßenden Privatbesitzung die Erstellung des Wagenschuppens mit den zwei zur Erzeugung der Preßluft erforderlichen Kompressoren projektirt ist, für deren Betrieb daselbst die nöthige Wasserkraft zur Verfügung steht.

Die Gesamtlänge der projektirten Bahn beträgt 3240 Meter. Flüelen liegt auf Cote 438 über Meer, Altorf auf 466,5, so daß die zu überwindende Niveaudifferenz nur 28,5 Meter ausmacht. Die Steigungsverhältnisse sind demnach im Allgemeinen günstige, indem auf der größten Länge das Gefäll nicht 1 % erreicht, während dann im Flecken Altorf die Steigung zunimmt und auf eine kurze Strecke das Maximum von 4,8 % erreicht. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist ein solcher von 20 Meter vorgesehen, der aber nur ausnahmsweise zur Anwendung kommen wird, da im Allgemeinen die Richtungsverhältnisse sich als ebenso günstig erweisen wie die Steigungsverhältnisse.

Die Spurweite ist zu 1 Meter und eingleisige Anlage vorgesehen, mit Ausnahme der Ausweichstellen in Flüelen, beim Kantonsspital und beim Wagenschuppen in Altorf. Ferner sind in Flüelen und Altorf Drehscheiben in Aussicht genommen. Für den Oberbau werden Rillenschienen nach System Phönix zur Verwendung kommen und soll der Anlage ganz besondere Sorgfalt gewidmet werden.

Das Betriebsmaterial wird aus zwei Automobilen bestehen, welche den Mechanismus und einen zur Saturirung der kompri-

mirten Luft erforderlichen Heißwasserkessel enthalten und daneben Raum für Aufnahme von 50 Fahrgästen (in zwei Etagen) bieten und in betriebsfähigem Zustande circa 10 Tonnen wiegen werden. Der Radstand ist zu bloß 1,50 m. vorgesehen, um das Befahren ganz enger Kurven zu ermöglichen.

Die Anlagekosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Vorarbeiten und Finanzierung	Fr.	7 500
2) Oberbau	„	73 100
3) Ankauf des Wasserwerks	„	20 000
4) Wagenschuppen, Kompressoren, Wasserwerk, Reservoirs, Drehscheiben etc.	„	36 000
5) 2 Automobile mit allen Zubehörden und 2 kleine Gepäckwagen	„	35 000
6) Reparaturwerkstätte und Mobiliar	„	3 000
7) Wassereinrichtungen	„	400
8) Unvorhergesehenes	„	25 000

Zusammen Fr. 200 000

Die jährlichen Betriebsausgaben werden nach Annahme des Gesuches rund Fr. 15 000 betragen, während die Einnahmen auf total Fr. 27 000 veranschlagt werden, was einen Ueberschuß von Fr. 12 000 ergibt, der nach Abzug von Fr. 4000 Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds und Kapitalamortisation eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 4 % erlauben würde.

Mit der kompetenten kantonalen Behörde hat sich Petent in Betreff der auf der ganzen Länge der Tramwayanlage vorgesehenen Straßenbenutzung verständigt. Die Bedingungen, unter welchen die letztere gestattet wird, sind in einem vom 12. März 1889 datirten, zwischen dem Regierungsrathe und dem Petenten vereinbarten Uebereinkommen und Pflichtenheft niedergelegt, dem der Landrath des Kantons Uri unterm 9. April 1889 seinerseits die Genehmigung ertheilte. Unter Vorlage dieses Uebereinkommens empfiehlt die Regierung von Uri das Konzessionsgesuch zur Entsprechung.

Am 27. Mai d. J. fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei denen sich aber die Kantonsregierung nicht vertreten ließ, da sie gegen den zu ihrer Kenntniß gebrachten Konzessionsentwurf, dem der hienach folgende Beschlußentwurf entspricht, nichts einzuwenden hatte.

Von Seite des Konzessionärs gab der Entwurf in der Konferenz ebenfalls nur zu einigen unwesentlichen Bemerkungen Anlaß, von welchen hienach bei den einzelnen Artikeln die Rede sein wird.

Indem wir Ihnen die Ertheilung der Konzession nach Mitgabe des nachstehenden Beschlußentwurfs beantragen, gestatten wir uns in Betreff der einzelnen Konzessionsbedingungen, welche übrigens den für Straßenbahnen üblichen entsprechen, einige kurze Bemerkungen.

Im Eingang ist als Ausgangspunkt der Straßenbahn allgemein bloß „Flüelen“ angegeben, in der Meinung, daß damit der Frage der Tracegestaltung in Flüelen und bei dem dortigen Bahnhof nicht präjudiziert sein und die Erledigung der einschlägigen Fragen, worunter wir speziell auch diejenige der Niveaufkreuzung der Gotthardbahn erwähnen, auf den Zeitpunkt der Vorlage der definitiven Baupläne vorbehalten bleiben soll.

Art. 8 enthält die bei Straßenbahnen (Tramway) üblichen Bestimmungen.

Art. 12 läßt der Gesellschaft, wie es bei solchen lokalen Unternehmungen angezeigt erscheint, im Allgemeinen volle Freiheit in Bezug auf die Gestaltung des Fahrplanes, stellt aber in Alinea 2 nach einem bezüglichen Postulat der Kantonsregierung ein gewisses Minimum fest.

Nach der vorgesehenen Betriebsweise ist in Art. 13 zunächst bloß die Verpflichtung zum Personen- und Gepäcktransport statuiert, immerhin aber dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, im Bedürfnisfalle und im Rahmen des vorgesehenen Betriebssystems den Gütertransport zu verlangen.

Nach einer Mittheilung des Petenten bei der Konzessionskonferenz ist eventuell die Einführung von drei Wagenklassen vorgesehen, welcher Absicht die Fassung von Art. 14 Rechnung trägt. Es versteht sich, daß damit der Frage, ob zweistöckige Wagen mit Verdecksitzen bei einer Spurweite von 1 m. zweckmäßig seien, nicht vorgegriffen und die Entscheidung bis zur Vorlage der bezüglichen Konstruktionspläne vorbehalten bleibt.

Art. 15 stellt Taxen vorerst nur für zwei Klassen und bloß für die ganze Strecke Flüelen-Altorf auf, während für Theilstrecken, bei Einführung einer weitem Wagenklasse, sowie des Güterdienstes, die Taxfestsetzung dem Bundesrathe vorbehalten wird, was im Hinblick auf die im gegenwärtigen Zeitpunkte bestehende Ungevißheit über die Wagenkonstruktion, die lokalen Verhältnisse und Bedürfnisse etc. angezeigt erscheint. Die Taxe für die untere

Klasse mit 20 Rappen entspricht der Normaltaxe von 5 Rappen per km., während diejenige für die erste Klasse etwas hoch erscheint, aber als wesentlich bloß für die Fremden in Frage kommend wohl admittirt werden darf.

Art. 20 hat eine für kleine Unternehmungen passendere Fassung gegenüber derjenigen der Normalkonzession erhalten.

Art. 21 behält gegenüber den zwischen dem Konzessionär und der Regierung von Uri bezüglich der Straßenbenutzung getroffenen Vereinbarungen die eisenbahnhoheitlichen Kompetenzen des Bundes vor.

Die Rückkaufsbestimmungen entsprechen der Normalkonzession mit den üblichen Modifikationen.

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

Bern, den 7. Juni 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von
Flüelen nach Altorf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern,
vom 29., eingelangt am 31. Dezember 1888;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 7. Juni 1889,

beschließt:

Dem Herrn G. Anselmier, Ingenieur in Bern, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von Flüelen nach Altorf unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Arbeiten für die Erstellung der Straßenbahn zu machen.

Art. 6. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Straßenbahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

Der Betrieb erfolgt mittelst komprimirter Luft.

Der Oberbau ist so zu wählen, daß das Befahren der Geleise ohne Gefahr auch mit Maschinen erfolgen kann.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Uri und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Hinsichtlich der Anzahl der täglichen Züge und deren Geschwindigkeit bleibt der Entscheid des Bundesrathes vorbehalten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, in Flüteln für gehörigen Anschluß an alle regelmäßigen, ankommenden wie abgehenden Dampf-

schiffe und Züge der Gotthardbahn (ausschließlich der Nachtzüge) zu sorgen.

Art. 13. Die Gesellschaft ist zunächst nur zum Transport von Personen und Gepäck verpflichtet. Der Bundesrath behält sich aber vor, im Falle des Bedürfnisses und soweit es die Wageneinrichtung und das Betriebssystem gestatten, die Gesellschaft auch zum Transport von Gütern anzuhalten.

Art. 14. Es werden wenigstens zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus vom Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen auf der ganzen Strecke Flüelen-Altorf oder umgekehrt Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 50 Rappen,

in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen.

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 in beiden Wagenklassen zu zahlen.

Das Handgepäck ist frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von 20 Rp. per Collo bezogen werden.

Für Abonnementsbillets wird die Gesellschaft einen Rabatt bewilligen.

Für Theilstrecken und bei Einführung einer weitem Wagenklasse, sowie im Falle der Ausdehnung der Unternehmung auf den Transport von Gütern, wird der Bundesrath die Taxen festsetzen.

Art. 16. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 17. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Straßenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 18. Wenn die Unternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebs-

kosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt zu den Bahnanlagen zu gewähren.

Art. 21. Das vom Konzessionär mit dem Regierungsrathe des Kantons Uri unterm 12. März 1889 vereinbarte und vom Landrathe am 9. April 1889 genehmigte Uebereinkommen und Pflichtenheft über Benutzung der Straße von Altorf nach Flüelen hat insoweit Geltung, als es mit der gegenwärtigen Konzession und mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruche steht.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Uri, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Straßenbahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Straßenbahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft

notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Uri den Rückkauf der Straßenbahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Straßenbahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Abschluß einer Uebereinkunft zwischen der Schweiz und Frankreich über die gegenseitige Zulassung der an der Grenze wohnenden Medizinalpersonen zur Berufsausübung.

(Vom 7. Juni 1889.)

Tit.

Wir sind in der angenehmen Lage, Ihnen mit der gegenwärtigen Botschaft die vollständige Erfüllung des durch Ihr Postulat vom 19. März 1884 (Nr. 323, Motion Bruggisser) uns ertheilten Auftrages anzukündigen.

Nachdem wir Ihnen nämlich im März 1883 eine Uebereinkunft mit dem deutschen Reiche über gegenseitige Zulassung der auf den beidseitigen Grenzen wohnenden Medizinalpersonen zur Berufsausübung zur Ratifikation unterbreitet hatten, haben Sie uns durch jenes Postulat beauftragt, ähnliche Uebereinkünfte auch mit Frankreich, Italien und Oesterreich abzuschließen.

Die Verhandlungen, die wir hierauf mit diesen Staaten eröffneten, haben bei den zwei zuletzt genannten, sowie bei dem Fürsten von Liechtenstein ohne Anstand zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt, so daß wir Ihnen im Mai 1886 die Uebereinkünfte mit Oesterreich-Ungarn und dem Fürstenthum Liechtenstein und vor einem Jahre diejenige mit Italien zur Genehmigung vorlegen konnten.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Flüelen nach Altorf. (Vom 7. Juni 1889.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1889
Date	
Data	
Seite	323-333
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 425

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.