

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.  
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

44<sup>o</sup>

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Treib nach Seelisberg.

(Vom 20. Juni 1910.)

Tit.

Herr Andreas Zwissig in Seelisberg hat mittelst Eingabe vom 9. Dezember 1909 an das Post- und Eisenbahndepartement um die Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Treib am Vierwaldstättersee nach Seelisberg zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft ersucht.

Der Konzessionsbewerber führt in dem allgemeinen Berichte aus, ein Initiativkomitee habe schon im Jahre 1895 die Konzession für eine Zahnradbahn Treib-Seelisberg mit Fortsetzung nach Emmetten und Beckenried erhalten. Im Jahre 1905 sei alsdann der Gemeinde Seelisberg die Konzession für eine Zahnradbahn Treib-Seelisberg bis Sonnenberg erteilt worden. Letzteres Projekt, für welches ein Kostenvoranschlag von rund Fr. 1,000,000 aufgestellt worden sei, biete aber wenig Garantie für eine genügende Rentabilität und werde kaum verwirklicht werden können. Eine Drahtseilbahn Treib-Seelisberg, die kaum ein Drittel der Kosten der Erstellung der Zahnradbahn erfordern würde, könnte dem Verkehr nach Seelisberg vollauf genügen. Dabei liessen sich noch auf den Betriebskosten namhafte Ersparnisse erzielen.

Seelisberg sei von jeher ein beliebtes Ziel der Uferbewohner und der fremden Gäste gewesen. Die gesunde Bergluft, die schöne aussichtsreiche Gegend, die vielen Spaziergänge nach verschiedenen Seiten mit stets abwechselnden Naturszenen und das liebliche Hochtal Seelisberg-Emmetten mache den Seelisberg zu einem vorzüglichen Kurorte.

Dem technischen Bericht, der auf die Anregung des Eisenbahndepartements unterm 28. Mai 1910 teilweise abgeändert und ergänzt wurde, entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: 1180 m horizontal, 1220 m schief gemessen.

Spurweite: 1 m (eingleisige Anlage nach System der Stanserhornbahn).

Maximalsteigung: 31 ‰ (Variante 38 ‰).

Höhencoten: Untere Station 438 m.

Obere Station 765 m.

Betriebssystem: Antrieb mittelst zwei elektrischer Motoren à 50 P. S. in der oberen Station.

In dem Berichte vom 28. Mai abhin macht der Konzessionsbewerber ferner in bezug auf das nachträglich abgeänderte Tracé geltend, die Bahn führe zunächst in einer Kurve bei dem Gasthaus Treib vorbei, gehe sodann durch Tannenwälder, überschreite die Strasse und gelange hernach auf das Plateau von Breitlohn als Endpunkt. Das Tracé werde, weil fast durchwegs verdeckt, das Landschaftsbild nicht stören.

Der technische Bericht erwähnt ferner noch eine Variante zu der in Aussicht genommenen Linienführung. Für letztere setzt sich der summarische Kostenvoranschlag aus folgenden Posten zusammen:

Vorarbeiten, Projekt und Bauleitung . . . . .	Fr.	25,000
Grunderwerb und Unterbau . . . . .	„	245,000
Oberbau und Seiltragrollen . . . . .	„	45,000
Hochbau . . . . .	„	50,000
Elektrische Einrichtungen . . . . .	„	31,000
Signale und Telephon . . . . .	„	7,000
Rollmaterial und Kabel . . . . .	„	30,000
Mobilier und Gerätschaften . . . . .	„	2,000
Unvorhergesehenes . . . . .	„	15,000

Total Fr. 450,000

oder per Kilometer Fr. 370,000.

Als Betriebszeit ist die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober vorgesehen.

Die voraussichtlichen jährlichen Einnahmen sind auf Fr. 47,000 und die Ausgaben auf Fr. 25,000 veranschlagt. Der Betriebsüberschuss von Fr. 22,000 würde somit einer Verzinsung von zirka 5% des Anlagekapitals entsprechen.

Die Regierung des Kantons Uri hat in ihrer Vernehmlassung vom 16. März 1910 die Erteilung der nachgesuchten Konzession befürwortet. Dabei betont sie, dass die Gemeinde Seelisberg unterm 6. Februar 1910 beschlossen hat, auf die ihr unterm 5. Oktober 1905 erteilte Konzession für eine Zahnradbahn Treib-Seelisberg eventuell mit Fortsetzung nach Sonnenberg (E. A. S. XXI, 235) zugunsten des vorliegenden Projektes für eine Drahtseilbahn zu verzichten.

In den konferenziellen Verhandlungen, welche am 14. Juni 1910 in Bern stattfanden, wurde der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf nach Vornahme einiger unwesentlicher Änderungen angenommen. Einer Anregung des Konzessionsbewerbers entsprechend, wurden in Artikel 16 die Taxen für die Personenbeförderung im Sinne einer kleinen Erhöhung abgeändert.

Von der Verzichtleistung der Gemeinde Seelisberg auf die ihr unterm 5. Oktober 1905 erteilte Konzession für eine Zahnradbahn Treib-Seelisberg mit eventueller Fortsetzung nach Sonnenberg haben wir Vormerk genommen. Diese Konzession wird in der Eisenbahnaktensammlung in üblicher Weise abgeschrieben werden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschluss zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Juni 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Treib nach Seelisberg.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Andreas Zwissig in Seelisberg, vom 9. Dezember 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. Juni 1910,

beschliesst:

Dem Herrn Andreas Zwissig in Seelisberg wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Treib nach Seelisberg 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Seelisberg.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

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

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-  
gleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Uri und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 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 nötigenfalls entlassen werden.

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

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

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

Art. 14. Der Betrieb der Bahn kann auf die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober beschränkt werden.

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

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	Bergfahrt	Talfahrt	Berg- u. Talfahrt
	Fr.	Fr.	Fr.
II. Klasse . . .	1. 50	1. —	2. —
III. Klasse . . .	1. —	— . 65	1. 35

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Für die einheimische Bevölkerung ist auf den obigen Taxen für die III. Klasse ein Rabatt von 50 % zu bewilligen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 80 Rappen per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 18. Für die Beförderung von Gütern können per 100 Kilogramm höchstens 50 Rappen für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 19. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minialtaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 20. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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

Art. 21. Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 25. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 26. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Uri, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; —



sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22<sup>1</sup>/<sub>afachen</sub> Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession, einer  
Drahtseilbahn von Treib nach Seelis- berg. (Vom 20. Juni 1910.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	44
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1910
Date	
Data	
Seite	201-209
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 822

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.