

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die
Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Rigi-Kaltbad (Luzerner-Schwyzergrenze) über Rigi-
kulum und von da in die Thalsohle Arth-Goldau zum
Anschlusse an die projektirte Gotthardbahn.

(Vom 16. November 1870.)

Tit. I

Mit Zuschrift vom 20. Juli l. J. übermittelte die Regierung des Kantons Schwyz behufs Auswirkung der Bundesgenehmigung der vom Kantonsrathe des Kantons Schwyz unterm 23. Juni l. J. ertheilte Konzession für den Bau und Betrieb einer „Eisenbahn von der luzernisch-schwyzerschen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Rigitulum und von da auf der Nordseite des Rigi in die Thalsohle Arth-Goldau zum Anschlusse an die projektirte Gotthardbahn.“

Bei Einreichung dieser Konzession stellte die Regierung das Ansuchen, daß dieselbe beförderlichst der Bundesversammlung vorgelegt werden möchte. Es war dies aber nicht mehr möglich, indem die Session schon 3 Tage nach Eingang fraglicher Eingabe geschlossen wurde und somit die Behandlung dieses Gegenstandes auf die Dezembersession verschoben werden mußte.

Was den Konzessionsakt selbst anbetrifft, so haben wir bei einlässlicher Prüfung gefunden, daß derselbe in allen wesentlichen Theilen und fast durchgehends mit der Nigibahnkonzession Wignau-Nigistaffel, welche von der Bundesversammlung unterm 15/24. Heumonath 1869 genehmigt worden ist, übereinstimmt. Wir können uns daher, indem wir uns im Allgemeinen auf unsere bezügliche Botschaft vom 9. Juli 1869 beziehen, im vorliegenden Falle darauf beschränken, nur diejenigen Punkte speziell zu behandeln, welche zu besondern Erörterungen Veranlassung bieten.

Wie aus dem der Konzession beigefügten Croquis ersichtlich ist, bildet ein Theil der konzedirten Linie die Fortsetzung der Linie Wignau-luzernisch-schwyzerische Grenze oberhalb Kaltbad nach Nigikulm. Der andere Theil, die Hauptlinie, führt, von Nigistaffel südlich abzweigend, über Nigiklösterli in die Thalsohle Arth-Goldau hinunter, um daselbst seinerzeit an die projektirte Gotthardbahn anzuschließen.

In Bezug auf das System, nach welchem die konzedirte Bahn hinsichtlich des Baues und Betriebes eingerichtet werden soll, vermiffen wir in der vorliegenden Konzession die nähern Angaben, wie solche in der Konzession für die Bahn Wignau-Nigistaffel (Art. 17 und 18) enthalten sind, gänzlich. Einzig aus § 32 ist ersichtlich, daß auch hier das Bahnstangensystem, wie dasselbe auf der Strecke Wignau-Nigistaffel ausgeführt worden ist, in Anwendung kommen soll. Es ist daher in dieser Hinsicht auch bei Genehmigung dieser Konzession die Bestimmung aufzunehmen, daß die Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen für diese neue Bahnunternehmung nur in so weit verbindlich sei, als sie mit dem anzuwendenden Bauystem vereinbar ist.

Gemäß § 7 der Konzession ist die Gesellschaft verpflichtet, den Bau der Bahn innerhalb zwei Jahren nach der von der Bundesbehörde erfolgten Genehmigung der Konzession zu beginnen und ebenso innerhalb zwei Jahren vom Beginne an zu vollenden.

Gegen diese Fristbestimmung ist bereits vor Eingang der Konzession selbst von Seite der Luzerner-Nigi-Eisenbahngesellschaft, welche gleichzeitig mit den jezigen Konzessionären ein Konzessionsgesuch bei den schwyzerischen Behörden eingereicht und sich anheißig gemacht hatte, den Bau bis Mitte Mai 1871 zu beginnen — Einsprache erhoben worden. Die diesfallige Eingabe schließt dahin, daß die vorliegende Konzession nur in der Weise genehmigt werden möchte, daß der Bau der Strecke Luzernergrenze oberhalb dem Kaltbad bis auf die Kulm spätestens im Mai 1871 zu beginnen und bis im Mai 1872 zu vollenden und dem Verkehr zu übergeben sei.

Wie wir oben bereits angedeutet haben, besteht die konzedirte Bahn gewissermaßen aus zwei gesonderten Theilen, indem die nach Arth-

✚
 Goldbau führende Hauptlinie nicht, wie in der Konzession angegeben ist, von der Kulm aus fortgeführt, sondern von Nigistaffel aus von der Bahn Bignau-Kulm abgezweigt werden soll, und insofern ist also das letztere Stück, die natürliche Fortsetzung der von der Luzerner-Gesellschaft bereits größtentheils erstellten Bahn Bignau-Schwyzergrenze oberhalb Kaltbad als ein für sich bestehender Theil zu betrachten.

Wenn nun auch aus hierselbst unbekanntem Gründen für die Inangriffnahme und Vollendung der Hauptlinie so lange Fristen, wie sie die Konzession bestimmt, wünschbar und nöthig sein mögen, so schließt dies keineswegs in sich, daß auch mit der Erstellung der laut Angabe der Luzerner-Gesellschaft nur zirka 7100 Fuß langen Strecke von der luzernisch-schwyzerschen Grenze bis Kulm so lange zugewartet werden müsse, bis die Hauptlinie selbst in Ausführung kommen kann.

Wir erachten daher das Ansuchen des Verwaltungsrathes der Luzerner-Gesellschaft um so mehr als gerechtfertigt, als genannte Gesellschaft, um die gewissermaßen naturgemäße Bervollständigung ihres Unternehmens zu ermöglichen, sich selbst unter Verpflichtung zu früherer Inangriffnahme und entsprechend baldiger Vollendung fraglicher Strecke um die bezügliche Konzession beworben hat. Wir könnten es in der That nicht gerechtfertigt finden, wenn die Ausführung des Endstückes der Linie Bignau-Kulm von der Erstellung der Linie Staffel-Goldau-Arth abhängig gemacht, resp. für längere Zeit verhindert werden sollte. Wir sind deshalb der Ansicht, es sollen für beide Theile des konzedirten Unternehmens, so weit es den Baubeginn betrifft, besondere Fristen gestellt werden, so zwar, daß für die Hauptlinie die konzessionsgemäße Frist beibehalten, diejenige für das Stück von der Kantonsgrenze bis Kulm dagegen angemessen abgekürzt würde. Hinsichtlich dieser Abkürzung schlagen wir mit Rücksicht darauf, daß es sich nur um eine ganz kurze Strecke handelt, deren Ausführung keine außerordentlichen Vorbereitungen erfordert, vor, die Frist für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises für die Strecke Kantonsgrenze-Kulm auf Ende Juni 1871 festzusetzen.

Was die Termine für den Rückkauf anbelangt, so sind dieselben gleich wie in der Konzession für die Linie Bignau-Nigistaffel auf 30, 45, 60, 75, 90 und 99 Jahre nach Eröffnung des Betriebes gestellt. Es könnte daher nach Mitgabe der neuen Konzession bei voller Benutzung der in denselben festgesetzten Termine die Strecke Nigistaffel-Goldau-Arth erst 4 Jahre später als die Linie Bignau-Nigistaffel durch den Bund zurückgekauft werden.

Nun sind aber bisher für solche Linien, welche unter sich ein zusammenhängendes Ganzes bilden, bei der Bundesgenehmigung die Rückkaufstermine für die später konzedirten Theilstücke jeweilen demjenigen

der zurest ausgeführten Strecken gleichgestellt worden, damit die ganze zusammenhängende Bahn gleichzeitig zurückgekauft werden könne. Dieser Fall tritt auch bei den beiden Rigi-Bahnen ein, indem dieselben zusammen eine ununterbrochene Verbindung von Wignau über den Rigi nach Goldau-Arth repräsentiren.

Es ist daher auch hier für die Eventualität eines Rückkaufes durch den Bund dafür zu sorgen, daß derselbe für die beiden Unternehmungen auf die nämlichen Termine stattfinden könne. Zu diesem Zwecke haben wir denn auch in nachstehendem Beschlußentwurfe den Beginn der Rückkaufstermine für die in Frage stehende neue Bahnlinie auf den Zeitpunkt der Betriebsöffnung der Eisenbahn Wignau-Rigistaffel (Schwyzergränge) zurückbezogen.

Alle übrigen Verhältnisse, welche bei der Genehmigung der vorliegenden Konzession in Betracht fallen, wie z. B. die Verhältnisse der Unternehmungen zur Post- und Telegraphenverwaltung, sind die nämlichen, wie bei der Eisenbahn Wignau-Rigistaffel. Wir haben daher die bezüglichen Bestimmungen des Genehmigungsbeschlusses genau denjenigen angepaßt, welche bei Genehmigung der Konzession für letztgenannte Unternehmung aufgestellt worden sind.

Gestützt auf obige Berichterstattung beehren wir uns nun, Ihnen nachstehenden Beschlußentwurf zu unterbreiten und Ihrer Genehmigung zu empfehlen.

Im Uebrigen benutzen wir diesen Anlaß zur Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 16. November 1870.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schick.

Beschlusſentwurf

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von Nigi-Kaltbad bis in die Thal-
sohle Arth-Goldau.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom Kantonsrath des Kantons Schwyz durch Beschluß
vom 23. Juni 1870 den Herren

G. Bürgi, Kommandant,
M. Mettler, Präsident,
Med. Dr. Melch. Kamer, Sohn,
K. Keding, Kantonsrath,
P. A. Rickenbach, Notar,
M. Römer-Jmfeld, Vizepräsident,
J. Bürgi, Gemeindspräsident,
Dom. Märchy, Gemeinderath,
J. Kamer-Späni, z. Adler, Gemeinderath,
K. Weber, Kantonsrath,
G. K. Weber, Gemeinderath,

ertheilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der
luzernisch-schwyzrischen Kantonsgrenze oberhalb Kaltbad über Nigikulm
und von da, beziehungsweise Nigistaffel, in die Thalsohle Arth-Goldau
zum Anschlusse an die projektirte Gotthardbahn;

2) eines Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 16. November
1870;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,
beschließt:

Es wird der Konzession, mit Ausnahme der §§ 23 und 32, unter
nachstehenden Bedingungen die Genehmigung ertheilt.

Art. 1. Die durch Art. 8, Absatz 1 des Bundesgesetzes vom
28. Heumonath 1852 den schweizerischen Eisenbahnen zu Gunsten der

Postverwaltung auferlegten Leistungen werden hiemit vorbehalten; hingegen wird die Postverwaltung von der im Absatz 2 des nämlichen Gesetzartikels vorgesehenen Berechtigung zur Errichtung fahrender Postbüreau auf dieser Strecke keinen Gebrauch machen.

In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Die Bestimmungen des gleichen Bundesgesetzes, Art. 5 und 9, betreffend die Verhältnisse der Bahnunternehmung zur Telegraphenverwaltung, werden hiemit vorbehalten, jedoch sind die bezüglichlichen Verpflichtungen der Bahngesellschaft nur während der Dauer des Bahnbetriebes überbunden.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes der Eisenbahn Wignau-Nigistaffel an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt. Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht einigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle der Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache Werth dieses Reinertrages, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre dessen 20facher Werth zu be-

zahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, welche hierüber entstehen möchten, sind durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Der Anfang mit den Erdarbeiten an der Strecke von der luzernisch-schwyzerischen Grenze bis auf die Kulm ist binnen einer Frist von 6, derjenige an der Linie Rigi-Staffel — Arth-Goldau binnen 24 Monaten, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, zu machen. Gleichzeitig mit dem Beginn der Erdarbeiten ist auch genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Bezüglich der Zollvergünstigungen für das zum Bau und Betrieb der Bahn nothwendige Material findet der Bundesbeschluß vom 9. Heumonath 1864 (VIII, 94) Anwendung.

Der Bundesrath ist ermächtigt, die Zollvergünstigung auch für die zur Anlage der Bahn erforderliche Bahnstange eintreten zu lassen.

Art. 5. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung, namentlich das Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonath 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen. Insbesondere soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes zustehen, durch die im Art. 27 der Konzession erhaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.

Art. 6. Dagegen ist die Verordnung des Bundesrathes vom 9. August 1854 über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen (IV, 327) für die vorliegende Bahnunternehmung nur in so weit verbindlich, als dies mit dem anzuwendenden Bausysteme vereinbar ist.

Art. 7. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Errichtung einer technischen Stelle auf dem Baubureau
des eidgenössischen Departements des Innern.

(Vom 16. November 1870).

Tit. I

Die öffentlichen Werke, an denen die Eidgenossenschaft theilhaftig ist, und die von daher der Bundesverwaltung auffallenden Aufgaben haben sich im Laufe der letzten Jahre so gemehrt, daß die bisherige Einrichtung auf unserm Departement des Innern, welchem das Bauwesen zugetheilt ist, zur Behandlung der bezüglichen Geschäfte nicht mehr ausreichend erscheint.

An solchen Geschäften sind gegenwärtig in Ausführung begriffen: Die Korrekturen des Rheins in den Kantonen St. Gallen und Graubünden, der Rhone im Kanton Wallis, der Juragewässer in den Kantonen Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg und Waadt, die Bauungsarbeiten des schweizerischen Forstvereins in den Kantonen Bern, Graubünden, St. Gallen, Tessin, die Gebirgsstraßen im Kanton Graubünden. Es werden in nächster Zeit dazu kommen: die Korrektur der Rhone auf dem Gebiete des Kantons Waadt, die im Verein mit Oesterreich auszuführende, ein Werk von ansehnlicher finanzieller Bedeutung bildende Korrektur des untern Rheinlaufes, der Brückenbau über die Maggia. Andere Werke sind bereits anhängig gemacht: die Alpenstraße

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rigi-Kaltbad (Luzerner-Schwyzergrenze) über Rigikulm und von da in die Thalsohle Arth-Goldau zum Anschluß an die projektir...

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1870 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 52 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 10.12.1870 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 733-740 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 006 706 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.