Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Drahtseilbahn von Stans auf das Stanserhorn.

(Vom 8. Oktober 1890.)

Tit.

Die Herren Dr. Odermatt, Regierungsrath, Const. Odermatt, Obergerichtspräsident, C. Flühler, Major, Ls. Spichtig, Oberrichter, C. Vockinger, Hauptmann, M. Kennel, Oberrichter, und Josef von Matt, alt Rathsherr, Alle in Stans, bewerben sich mit Eingabe vom 18. Juni, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, um die Konzession für eine Drahtseilbahn von Stans auf das Stanserhorn. Als Zweck der Bahnanlage bezeichnet das Gesuch einerseits, einen prachtvollen, dem Pilatus ebenbürtigen, ja diesen in vielen Beziehungen übertreffenden Aussichtspunkt, inmitten einer reizenden Alpenwelt, dem Fremdenverkehr zugänglicher zu machen und durch billige Fahrtaxen auch den Unbemittelten in den Stand zu setzen, von hoher Warte aus die Schönheiten der Thäler und Berge, wie sie sich in ihrer ganzen Großartigkeit vom Stanserhorn aus dem Auge darbieten, zu bewundern; anderseits den idyllisch gelegenen Flecken Stans der Touristenwelt und den Kurbedürftigen bekannter und anziehender zu machen und dadurch Verkehr und Industrie zu beleben und zu fördern.

Die mittelst Elektrizität zu betreibende Bahn zerfällt in zwei Abtheilungen, wovon die erste ihren Anfang beim Dorfe Stans, an der Straße nach Stansstad, in der Nähe des historischen Museums, auf Cote 444 m. ü. M., nimmt und bei Kniri, km. 1,600 (Cote 739), endigt, wo die erste Haltestelle, sowie die Motorstation für diese Abtheilung vorgeschen ist und wo die Reisenden in den Wagen der zweiten Abtheilung umzusteigen haben. Von der Station Knirizieht sich die Bahn durch den Kniri- und Allmendwald zum Bluomatthal, wo die Motorstation Bluomatt, Cote 1257, für die zweite Abtheilung in Aussicht genommen ist, und erreicht endlich bei

km. 3,670 die Höhe des Stanserhorns mit der Endstation Stanserhorn (Cote 1875 m.), 25 m. unter dem Gipfel (1900 m. u. M.). Bei der Station Bluomatt haben die Reisenden wieder den Wagen zu wechseln.

Die erste Abtheilung der Bahn beginnt mit einer Steigung von 12 %, welche bei der Station Kniri 35 % erreicht, während die zweite Abtheilung Steigungen von 40 bis 64 % aufweist.

Die Bahn soll mit Spurweite von 1 Meter, in der I. Abtheilung mit Ausweichung in der Mitte, in der II. Abtheilung nach dem System der Salvatorebahn gebaut werden. Dabei wird die Abt'sche Zahnstange oder ein anderes geeignetes Bremssystem zur Anwendung kommen. Der Betrieb erfolgt durch in den beiden Stationen Kniri und Bluomatt aufzustellende Elektromotoren, denen die Kraft vermittelst elektrischer Uebertragung zugeleitet wird. Die maschinellen Einrichtungen der beiden Kraftstationen sind nach dem bei der Bürgenstock- und Salvatorebahn angewendeten System geplant.

Die Anlagekosten sind auf rund Fr. 1,400,000 oder Fr. 381,471 per Kilometer veranschlagt und vertheilen sich folgendermaßen:

Grunderwerb											Fr.	36,700
Unterbau .											n	844,100
Oberbau .											 ກ	220,200
Hochbauten											ກ	55,050
Mechanische	$\mathbf{E}_{\mathbf{i}}$	nri	cht	ung	en	, 1	Kab	el	un	ıd		
Rollmateria											n	183,500
Anfertigung												
gesehenes											n	$60,\!450$
								,	Tot	al.	Fr	1,400,000

Eine Rentabilitätsrechnung liegt nicht vor; es ist nur bemerkt, daß der Betrieb auf eirea 6 Sommermonate beschränkt und dabei für Hin- und Rückfahrt eine Taxe von Fr. 8 bezogen werden solle.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Nidwalden übermittelte mit Schreiben vom 15. September einen Auszug aus dem Protokoll des Landrathes vom 10. September 1890, welchem zu entnehmen ist, daß der Landrath von Nidwalden das Konzessionsgesuch unter gewissen Bedingungen, von denen hienach die Rede sein wird, zur Genehmigung empfiehlt.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 7. d. M. statt, wobei die Vertreter der Regierung wie der Petenten dem unten folgenden Konzessionsentwurf zustimmten.

Wir beantragen, im Sinne desselben die Konzession zu ertheilen, und bemerken zu den einzelnen Bestimmungen kurz Folgendes:

In Art. 3 ist nach dem Wunsche des Landrathes Staus als Sitz der Gesellschaft bezeichnet, und die Art. 5 und 6 setzen die Fristen nach dem allseitigen Einverständniß fest.

Wenn Art. 8 das in Aussicht genommene und für die beiden Abtheilungen verschiedene Drahtseilbahnsystem nicht näher präzisirt, so erscheint dieß schon aus dem Grunde angezeigt, weil die Umschreibung überhaupt eine komplizirte wäre, und insbesondere auch deßhalb, weil das im technischen Bericht für die I. Abtheilung angegebene System, wie Petenten anläßlich der Konferenz vorbrachten, wahrscheinlich durch ein anderes ersetzt werden soll. Es versteht sich, daß aus der allgemeinen Fassung eine grundsätzliche Zustimmung zu den im technischen Bericht angedeuteten Systemen nicht geschlossen werden darf, sondern die Prüfung und Genehmigung bezw. Nichtgenehmigung anläßlich der Vorlage der Detailpläne unpräjudizirt vorbehalten bleibt.

Eine Bestimmung, daß die Gesellschaft für allen aus der Bahnanlage und dem Betriebe entstehenden Schaden hafte, wie sie von der Regierung anfänglich beantragt war, erscheint unnöthig, einmal, weil sich Petenten derselben unterzogen, und dann, weil in dieser Beziehung die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ohnehin ausreichen.

Art. 12 und 13 enthalten die bei Touristenbahnen jüblichen Bestimmungen.

In Art. 16 hätten wir zwar der Einfachheit halber eine Einheitstaxe für die ganze Strecke vorgezogen und die Repartition auf die einzelnen Abtheilungen lieber der spätern Tarifbildung überlassen. Allein, nachdem die Regierung besondern Werth auf die konzessionsmäßige Festsetzung der Taxen für die einzelnen Abtheilungen legt, so erblicken wir auch gerade kein Hinderniß, demselben zu entsprechen. Die Ansätze erscheinen nicht übertrieben. Für die Einwohner des Kantons Nidwalden ist außerdem eine Taxermäßigung um 50 % zugestanden.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlaße die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Oktober 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes, Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier.

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Stans auf das Stanserhorn.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1. eines Gesuches der Herren Dr. Odermatt, Regierungsrath, und Mithafte, vom 16. Juni 1890;
- 2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 8. Oktober 1890,

beschließt:

Den Herren Dr. Oder matt, Regierungsrath, Const. Odermatt, Obergerichtspräsident, C. Flühler, Major, Ls. Spichtig, Oberrichter, C. Vockinger, Hauptmann, M. Kennel, Oberrichter, und Josef von Matt, Alle in Stans, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Stans auf das Stanserhorn 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.
 - Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Stans.
- Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern 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 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

- Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten erscheint.

- Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Elektromotoren als bewegender Krast betrieben.
- 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 Nidwalden 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nothige 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. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Dagegen ist dem Bundesrathe vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß weitergehende Leistungen zu verlangen.

Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorausgehend, vom Bundesrathe festgesetzt.

- Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.
- Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.
- Art. 16. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:
 - 1. Für den Transport von Personen:

nach Kniri . Bergfahrt Fr. 0. 60; Thalfahrt Fr. 0. 40 von Stans " Kniri

n 2. -;Bluomatt . n 2.50; " Bluomatt " Stanserhorn "

Für Kinder unter 3 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 Einwohner von Nidwalden sind die Taxen um 50 % zu ermäßigen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrathes nach mit ihm zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

2. Für den Gepäck- und Gütertransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesammtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden und die zum Transport angenommenen Güter kann eine Taxe von höchstens 20 Rp. per

Collo bis zu 10 Kilogramm und für das Mehrgewicht eine solche von 2 Rp. per Kilogramm für jede Abtheilung bezogen werden. Ausnahmsweise beträgt die Gütertaxe auf der Abtheilung von Stans nach Kniri bloß 10 Rp. für 10 Kilogramm und 1 Rp. per Kilogramm für das Mehrgewicht.

In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

- Art. 17. Die in Art. 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Aufund Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.
- Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.
- Art. 19. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.
- Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung 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 Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und das Personal bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

- Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Unterwalden nid dem Wald, 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 Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensionsund Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt 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 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 notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½ 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 Eisenbahnunternehmung 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 welch 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. 23. Hat der Kanton Unterwalden nid dem Wald den Rückkauf der Bahn 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 Bahn 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 Konzession für eine Drahtseilbahn von Stans auf das Stanserhorn. (Vom 8. Oktober 1890.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1890

Année Anno

Band 4

Volume

Volume

Heft 42

Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire Numero dell'oggetto

Datum 11.10.1890

Date

Data

Seite 522-530

Page

Pagina

Ref. No 10 014 989

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.