

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Alpnach-Stad auf die Höhe des Pilatus.

(Vom 22. Mai 1885.)

Tit.

Mit Schreiben vom 16. April 1885 haben die Herren Locher & Cie. und Ed. Gujer in Zürich das Gesuch um Konzessionirung einer Zahnradbahn von Alpnach-Stad auf die Höhe des Pilatus eingereicht. Als wirthschaftliche Begründung des Unternehmens wird in diesem Gesuch die Hebung des Fremdenverkehrs bezeichnet.

Die Bahnlinie, ganz im Gebiet des Kantons Unterwalden ob dem Wald projektirt, soll von Alpnach-Stad aus über die Alpen Emsingen und Matt nach dem Oberhaupt des Pilatusberges westlich vom bestehenden Gasthaus zum Bellevue geführt werden. Die Baukosten sind zu Fr. 420,000 pro Kilometer, bei einer Bahnlänge von 4,452 Kilometer daher auf Fr. 1,890,000, und unter Zuschlag von Fr. 110,000 für Unvorhergesehenes auf die runde Summe von zwei Millionen Franken veranschlagt.

Aus dem dem Konzessionsgesuch beiliegenden technischen Bericht ergibt sich, daß die Bahn nach einem bisher in der Schweiz noch nicht zur Anwendung gekommenen System gebaut werden soll. Der Oberbau nämlich soll aus einem von unten bis oben durchlaufenden, alle fünf Meter unterstützten kastenförmigen Balken von Stahl, circa 600 Millimeter hoch und 300 Millimeter breit, bestehen. Die obere Fläche dieses Balkens ist als zweitheilige

Zahnstange mit schiefen Zähnen gedacht, auf welchen die Zahnräder der Lokomotive und der Wagen laufen. An den untern Kanten der Seitenflächen des durchlaufenden Balkens sind kleine Laufschiene zur seitlichen Führung der Fahrzeuge angebracht. Die einzelnen Balkenstücke werden durch seitliche Latten mit einander verbunden und durch je zwei eiserne Säulen mit Streben und einer Zugstange in der Achsrichtung der Bahn in ihrer richtigen Lage erhalten. Der Unterbau besteht der Hauptsache nach aus den Fundamenten für die Säulen und Streben. Dämme und Durchlässe entfallen gänzlich, dagegen sind Einschnitte, Tunnels und größere Brücken nach den Terrainverhältnissen nicht zu vermeiden. Die Lokomotive hat sechs Räder, worunter zwei Zahnräder, welche gleichzeitig als Laufräder dienen. Zwei Paar seitlich unten an der Lokomotive angebrachte glatte Rollen, welche sich an den kleinen untern Laufschiene des Oberbaubalkens abwälzen, verhindern ein Kippen der Lokomotive. In ähnlicher Weise ist der Wagen mit Zahnradern und Führungsrollen versehen.

Als Betriebsmittel sind fünf Lokomotiven, fünf Personenwagen à 34 Sitzplätze und zwei Güterwagen in Aussicht genommen. Ein Zug besteht stets aus der Lokomotive und einem Wagen.

Von der Bahnlinie fallen auf gerade Strecken 2432 und auf krumme von durchgehend 100 Meter Radius 2020 Meter. Die zu überwindende Höhendifferenz beträgt 1634 Meter; die mittlere Steigung 394 ‰ (21° 30'); die Minimalsteigung 255 ‰ (14° 20') und die Maximalsteigung 530 ‰ (27° 55').

Die Fahrzeiten sollen nach dem Projekt für Berg- und Thalfahrt mindestens eine Sekunde per Meter auf der Maximal- und 1,5 Sekunde per Meter auf der Minimalsteigung sein, so daß die ganze Fahrt, inbegriffen einen 10 Minuten langen Halt in Emsingen, nicht weniger als 72 Minuten in Anspruch nehmen dürfte.

Am 9. Mai fand die im Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebene Konzessionsverhandlung statt, an welcher die Regierung von Obwalden durch einen Abgeordneten Theil nahm, nachdem Landammann und Regierungsrath schon vorher (mit Schreiben vom 30. April) grundsätzlich für die Bewilligung der Konzession sich ausgesprochen hatten. Der Konzessionsentwurf, den wir Ihnen vorzulegen uns beehren, ist im Wesentlichen das Resultat dieser konferenziellen Verhandlungen und im Allgemeinen den in neuerer Zeit für ähnliche Unternehmungen (Biel-Magglingen, Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VIII, 99, Drahtseilbahn in Lugano, ib., S. 110) erteilten Konzessionen nachgebildet. Wir glauben daher, in der Besprechung desselben uns bei den Art. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 und 12,

welche von ihrem Vorbild in keiner Weise abweichen, nicht weiter aufhalten zu sollen. Im Art. 6 wurden etwas längere Fristen eingeräumt, als es sonst üblich ist, mit Rücksicht auf die bestehenden klimatischen Schwierigkeiten und deswegen, weil das für unsere Verhältnisse durchaus neue System der einschienigen Eisenbahn umfassende Vorarbeiten erheischen wird, bevor von einem zur Ausführung reifen Projekt und dem wirklichen Beginn des Baues gesprochen werden kann.

Im Art. 9 ist für die Beförderung von Gütern darauf abgestellt, daß die Wagendisposition dieselbe gestatte. Da die Regierung von Obwalden, der die Bedürfnisse des Verkehrs am Pilatus aus erster Quelle bekannt sind, sich damit einverstanden erklärt, und im Uebrigen auch die in andern Fällen üblich gewordene Begrenzung der Verpflichtung zum Gütertransport nach Gewicht oder Volumen der Transportgegenstände ihre Nachteile haben kann, so haben wir uns zu Einwendungen nicht veranlaßt gesehen.

Art. 10 unterscheidet sich von den entsprechenden Bestimmungen der oben erwähnten neuern Konzessionen dadurch, daß nur Saisonbetrieb in Aussicht genommen wird, wie dies übrigens seinerzeit auch den Rigibahnen gestattet wurde (Eisenbahn-Aktensammlung VI, 101, 412).

Es ist (Art. 11), wie bei Biel-Magglingen und bei den Rigibahnen, nur eine Wagenklasse vorgesehen. Wir erachten, daß damit dem Bedürfniß vollkommen entsprochen sei.

Die Taxen (Art. 13) sind nach unserer Ansicht etwas hoch bemessen. Wir glauben aber, Abänderungsvorschläge nicht stellen zu sollen, nachdem die Konzessionspetenten hinsichtlich der Normirung der Gütertaxen von dem ursprünglichen höhern Ansatz auf die in der Vorlage angegebene Maximaltaxe (60 Rp. für 20 Kilogramm und 30 Rp. für je weitere 10 Kilogramm oder Bruchtheile derselben) heruntergegangen sind und auch die Regierung von Obwalden sich damit einverstanden erklärt hat. Die Erfahrung wird lehren, ob die Unternehmung es nicht in ihrem Interesse findet, die wirklichen Taxen geringer anzusetzen. Sollte das nicht der Fall und die Frequenz trotzdem derart sein, daß ein ausnahmsweiser Reinertrag sich einstellen sollte, so sorgt der Schlußsatz des Art. 13:

„Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so hat eine Reduktion der Transporttaxen stattzufinden.“

für eine Reduktion von Rechtswegen. Inzwischen ist nicht zu vergessen, daß denjenigen, welche ihr Vermögen in das mindestens

nicht von vornherein sichere Unternehmen werfen, auch die Möglichkeit einer dem Risiko entsprechenden Verzinsung gewährt werden muß.

Die Rückkaufsbestimmungen (Art. 14) sind, abgesehen von den Fristen, denjenigen der Normalkonzession nachgebildet. Wir finden keinen Grund, dieselben nicht zu bewilligen, wenn wir auch nicht unterlassen wollen, zu konstatiren, daß in den neuern Konzessionen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eine einfachere und dem eventuellen Rückkäufer günstigere Formel eingeführt worden ist. Es ist aber hiergegen zu betonen, was schon zum Artikel bei den Taxen gesagt wurde, daß man dem Kapital nicht wohl zumuthen kann, in ein gewagtes Unternehmen sich einzulassen, wenn man ihm nicht auch den Genuß der erhofften Früchte für eine längere Zeit gewähren wollte. Im Uebrigen hat Obwalden, offenbar der Nächstinteressirte bei dieser Frage, dem Vorschlag der Petenten zugestimmt, mit dem Wunsch allerdings einer kürzeren und übersichtlicheren Fassung, dem wir indessen, wenn man doch einmal bei den Bestimmungen der Normalkonzession bleiben will, nicht beipflichten können. Was die Fristen betrifft, so hatten die Petenten gewünscht, daß der erste Rückkaufstermin auf 1918 gestellt werde. Wir glauben aber, daß man auch hier der Normalkonzession folgen sollte, da das Unternehmen bis zu dem auf den 1. Mai 1903 angesetzten ersten Rückkaufstermin vollständig Zeit hat, sich zu entwickeln.

Indem wir Ihnen den demgemäß formulirten Konzessionsentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. Mai 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Schenk.**

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:

**Schatzmann.**



(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Alpnach-Stad auf die Höhe des Pilatus.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht eines Gesuchs der Herren Locher und Komp.  
und Ed. Gujer-Freuler, alle in Zürich, vom 16. April 1855, und  
einer Botschaft des Bundesrathes vom 22. Mai 1885,

beschließt:

Den Herren Locher und Komp. und Ed. Gujer-Freuler, alle in Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Alpnach-Stad auf die Höhe des Pilatus 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 Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. 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 ver-

langen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 7. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebs obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 8. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 9. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Wagendisposition es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 10. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 11. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 12. Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 13. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

1. Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt Fr. 10

für die Thalfahrt „ 6

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben.

2. Für das 5 Kilogramm übersteigende Gepäck der Reisenden bis zum Gewicht von 10 Kilogramm 50 Rp., von jedem Kilogramm mehr 5 Rp.

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

3. Für Güter:

Bis auf 20 Kilogramm 60 Rp.; für je 10 weitere Kilogramm oder Bruchtheile derselben 30 Rp. Für den Verkehr nach Zwischenstationen sind entsprechend ermäßigte Taxen einzuführen.

Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwirft, so hat eine Reduktion der Transporttaxen stattzufinden.

Art. 14. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons Unterwalden ob dem Wald gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Unterwalden ob dem Wald 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufs 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. 15. Hat der Kanton Unterwalden ob dem Wald den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 14 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton „Unterwalden ob dem Wald“ hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 16. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung der Vorschriften dieser Konzession beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Alpnach-Stad auf die Höhe des Pilatus. (Vom 22. Mai 1885.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1885             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 23               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 23.05.1885       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 102-109          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 746       |

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.