

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Kehrsiten auf den Bürgenstock.

(Vom 10. Dezember 1886.)

Tit.

Die Firma Bucher und Durrer in Kägiswyl, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, stellt mit Eingabe vom 26. Oktober, beziehungsweise 5. November, das Gesuch um Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn, welche das Ufer des Vierwaldstättersee's bei Kehrsiten mit dem Bürgenstock auf Obbürgen verbinden soll.

Zur Begründung des Gesuches wird angeführt, daß das Hotel Bürgenstock, 433 m. über dem Spiegel des Vierwaldstättersee's gelegen, ein sehr beliebter Ausflugs- und Aufenthaltsort sei, der während des Sommers durchschnittlich von 3000 Fremden besucht werde. Mit der Bahn wird bezweckt, den Fremdenverkehr nach dem Bürgenstock zu erleichtern und letzteren den Stationen des Vierwaldstättersee's bequem zugänglich zu machen.

Die Bahn wird bei Kehrsiten auf dem Gebiet des Kantons Nidwalden beginnen, auf eine kurze Strecke über Luzerner Gebiet führen und dann wieder auf Nidwaldner Boden bis zur oberen Station, welche östlich des Hotels vorgesehen ist, verlaufen. Das projektierte Tracé besteht aus zwei geradlinigen Schenkeln, die in der Mitte durch eine Kurve von 150 m. Radius verbunden sind. Das technische Inspektorat des Eisenbahndepartements erachtet dieses Tracé für ungünstig gewählt, indem dasselbe in der Mitte der Bahn eine zu starke Ablenkung des Seils bedinge.

Die Bahn erhält eine horizontale Länge von 850 m. und eine gleichmäßige Steigung von 55 %. Sie soll mit einer Spurweite von circa 70 cm. und eingleisig, jedoch mit der nöthigen Aus-

weichung in der Mitte, erstellt werden. In das Geleise wird über dieß eine Zahnstange neuen Systems (Abt) eingelegt. Das technische Inspektorat bezeichnet in seinem Bericht die einspurige Anlage als unzweckmäßig und empfiehlt, wie bei den meisten andern Seilbahnen der Schweiz, auf der ganzen Länge zwei Geleise zu erstellen.

Das Rollmaterial wird aus zwei mit einem Drahtseil verbundenen Wagen bestehen. Als Betriebsmotor war zunächst nur Wassergewicht vorgesehen, während in einem Nachtrag vom 27. November für den Fall, daß die Beschaffung des nöthigen Betriebswassers mit zu großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein sollte, zur Erzeugung der Betriebskraft ferner ein Gasmotor oder eine stationäre Dampfmaschine in Aussicht genommen ist.

Die Wagen sollen mit einer Hand- und einer automatischen Bremse, welche in die Zahnstange eingreifen, ausgerüstet werden, wodurch vollständige Sicherheit erzielt werde.

Die Petenten gedenken die Bahn nur während der Sommermonate zu betreiben und, um dem Publikum der Umgegend die Benützung zu erleichtern, die Wagen in zwei Klassen einzutheilen.

Das vorliegende Gesuch ist den Regierungen der beteiligten Kantone Nidwalden und Luzern zur Vernehmlassung übermittelt worden und es erklärte Luzern mit Zuschrift vom 17. November, gegen die Konzessionierung keine Einwendungen zu erheben.

Die gesetzlich vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 26. November statt. Die Regierung von Luzern ließ sich dabei nicht vertreten, indem sie dafür hielt, daß öffentliche Interessen ihres Kantons nicht in Frage kommen. Die Abgeordneten von Nidwalden erklärten, grundsätzlich dem Projekt zuzustimmen, stellten aber im Einzelnen eine Reihe von Begehren, die in der schriftlichen Vernehmlassung vom 1. Dezember wiederholt werden und hienach zur Erörterung kommen sollen.

Wir beantragen, dem Gesuche der Herren Bucher und Durrer zu entsprechen und die Konzession unter den im nachstehenden Beschlußentwurf aufgestellten, für Seilbahnen üblichen Bedingungen zu erteilen.

Im Artikel 3 ist nach dem Wunsche der Nidwaldner Regierung, mit welchem Petenten einverstanden sind, Stansstad als Sitz der Gesellschaft bezeichnet.

Artikel 6 ist die für Spezialbahnen ständige Bestimmung.

Im Artikel 8 ist den Petenten, ihrem nachträglich geäußerten Wunsche gemäß, vorbehalten, die Betriebskraft auch in anderer

Weise als mittelst Wassertübergewichts herzustellen. Dieser Artikel ist möglichst allgemein gehalten, um der bei Vorlage der Detailpläne zu erledigenden Frage der Wahl des Tracé und der doppel-spurigen Anlage in keiner Weise zu präjudizieren.

Artikel 12 sieht, wie dies bei Seilbahnen üblich ist, vor, daß die Gesellschaft in erster Linie nur die Beförderung von Personen und Gepäck zu übernehmen hat, und Güter bloß befördert werden, soweit die Einrichtung der Wagen es gestattet, während der Viehtransport naturgemäß ganz entfällt.

Auch Artikel 13 ist eine bei Spezialbahnen übliche Bestimmung.

Die im Artikel 15 festgestellten Taxen, von denen zwar die Personentaxen etwas hoch erscheinen, beantragen wir nicht zu beanstanden, nachdem sich die Gesuchsteller in der Konferenz bereit erklärt haben, dem Begehren Nidwaldens, es möchten den Bewohnern der in der Nähe des Bürgenstocks gelegenen Güter Taxermäßigungen gewährt werden, welche ihnen die Benützung der Bahn gestatten, sowohl in Bezug auf die Personen-, als auf die Gepäck- und Gütertaxen zu entsprechen. Detaillierte Bestimmungen hierüber in die Konzession aufzunehmen, halten wir indeß nicht für thunlich, und mag die allgemeine Vorschrift, daß die Gesellschaft verpflichtet ist, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben, um so eher genügen, als die verbindliche diesbezügliche Zusage der Petenten im Konferenzprotokoll vorgemerkt ist.

Im Artikel 21 ist der Gesellschaft freigestellt, anstatt eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten, was bei kleinen Unternehmungen dem Zwecke meist nicht genügen würde, das Personal bei einer Anstalt zu versichern.

Was die übrigen von der Regierung Nidwaldens geltend gemachten und dem Konferenzprotokoll vom 26. November, sowie der Vernehmlassung vom 1. Dezember zu entnehmenden Begehren und Vorbehalte betrifft, so erachten wir deren Berücksichtigung in der Konzession selbst nicht für thunlich.

Die Frage der Fortsetzung des Sträßchens von der Kapelle in Kehrsiten als Zufahrt zur Station, an Stelle des gegenwärtigen privaten Verbindungsweges, ebenso wie die Frage des Schutzes der auf der projektirten Linie bestehenden Fuß-, Fahr-, Winter- und Reistwegrechte, wird anlässlich der Prüfung und Genehmigung der Ausführungspläne zu erledigen sein.

Für Auflage einer konzessionsmäßigen Verpflichtung an die Petenten zur Uebernahme der Kosten eines allfällig bei der Station

Kehrsiten nothwendig werdenden ständigen Polizeipostens oder zur Vorsorge, daß infolge Errichtung einer Dampfschiffstation in Kehrsiten die Dampfschiffverbindung von Stansstad nicht beeinträchtigt werde, fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage.

Was endlich die mögliche Beeinträchtigung bestehender Fischereirechte infolge Errichtung einer Dampfschiffstation bei Kehrsiten betrifft, so versteht es sich, daß begründete daherige Entschädigungsansprüche der Berechtigten vorbehalten bleiben.

Wir benützen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Dezember 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Kehrsiten auf den
Bürgenstock.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl, vom 26. Oktober 1886;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Dezember 1886,

beschließt:

Den Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl wird, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Kehrsiten am Vierwaldstättersee auf den Bürgenstock 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 Stansstad.

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

Art. 5. Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen 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 1 Jahr nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 6. 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.

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

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn mit Wassergewicht als Motor erstellt. Es bleibt jedoch der Gesellschaft vorbehalten, die Betriebskraft auch in anderer Weise herzustellen.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes 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. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn 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 soweit die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Einrichtung durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

in erster Wagenklasse:

für die Bergfahrt Fr. 1. 50,

„ „ Thalfahrt „ 1. —;

in zweiter Wagenklasse:

für die Bergfahrt Fr. 1. —,

„ „ Thalfahrt „ —. 50.

Für Kinder unter vier 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) Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 20 Rp. per Kollo bis zu 10 Kilogramm Gewicht, für das Mehrgewicht von 2 Rp. per Kilogramm bezogen werden.

3) Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 2 Rp. per Kilogramm bezogen werden.

In Betreff des Gewichtes 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. 16. Die im 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 Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Abänderungen nöthig findet, können dieselben erst nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten oder dasselbe 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, der Kantone Nidwalden und Luzern, 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 Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Kranken- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde 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 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 welchen 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 Bundesgerichtes.

Art 23. Haben die Kantone Nidwalden und Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die genannten Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

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



Kreisschreiben

des

Bundesrathes an sämtliche eidgenössische Stände, betreffend
Abänderung der Instruktion für die Civilstandsbeamten.

(Vom 13. Dezember 1886.)

Getreue, liebe Eidgenossen!

Wir beehren uns, Ihnen mitzutheilen, daß wir durch heutigen Beschluß den Artikel 2 der Instruktion für die Civilstandsbeamten, betreffend die statistischen Auszüge aus den Civilstandsregistern zuhanden der Bundesbehörden (vom 20. September 1881), mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1887, folgendermaßen abgeändert haben:

„Art. 2 Besondere Verfügungen des eidgenössischen Departements des Innern vorbehalten, sind diese Zusendungen (der Auszüge aus den Civilstandsregistern) zu machen: a. von den Civilstandsbeamten der städtischen Ortschaften von wenigstens 10,000 Einwohnern und von städtischen Ausgemeinden solcher Ortschaften (wie bei Zürich und Genf) allwöchentlich, und zwar jeden Sonntag über die während der verflossenen Woche gemachten Eintragungen; b. von den übrigen Civilstandsbeamten vierteljährlich und zwar jeden 10. April, Juli, Oktober und Januar über die während des abgelaufenen Quartals gemachten Eintragungen.“

Außerdem haben wir beschlossen, daß die bisher vom eidgenössischen statistischen Bureau veröffentlichten Wochenbuletins über die Geburten und Sterbefälle in den größern städtischen Gemeinden der Schweiz vom 1. Januar 1887 an dahin fallen, dagegen die

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Kehrsiten auf den Bürgenstock. (Vom 10. Dezember 1886.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.12.1886
Date	
Data	
Seite	1265-1275
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 338

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.