

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Übertragung und Abänderung der Konzession für die Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütisch.

(Vom 9. April 1895.)

Tit.

Durch Kaufvertrag vom 5./11. Dezember 1894 trat Frau Witwe Busingerin in Luzern, Eigentümerin der Liegenschaft „Vordergütsch“ daselbst, die auf letzterer erstellte Drahtseilbahn vom Untergrund auf den Gütisch, für welche ihr die Konzession durch Bundesbeschluß vom 9. Juni 1893 (E. A. S. XII, 319) übertragen worden war, käuflich an ein Initiativkomitee, zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft, ab.

Gegenstand des Kaufes bildet die genannte Drahtseilbahn mit allen ihren Zubehörenden, nämlich: das im Hinblick auf den Verkauf genau vermessene und abgegrenzte Bahnareal mit dem Oberbau, dem Wasserreservoir samt zudienenden Leitungen und den beiden Stationsgebäuden, die zwei Personenwagen und das Drahtseil, Werkzeuge, Maschinen und Gerätschaften aller Art, Mobiliar, Archiv, Bureauausrüstung, Drucksachen etc., alles nach aufgenommenem Inventar; ferner das elektrische Läutewerk, ein Lokal im Portierhaus des Hotels und endlich allfällige Entschädigungsansprüche an die Centralbahn aus der Expropriation bei der untern Station.

Die Verkäuferin räumt der Käuferin überdies die infolge der Trennung der bisher vereinigten und gemeinsam betriebenen Unternehmungen (Hotel und Bahn) im Interesse des getrennten Betriebes

der Drahtseilbahn erforderlichen Rechte und Dienstbarkeiten ein und macht auch ihrerseits bezügliche Vorbehalte. Es ist Bestimmung getroffen über Weg- und Wasserleitungsrechte, Abtretung von weiterem zu Bahnzwecken erforderlichem Terrain, Vorkehren gegen Erdrutschungen, gegenseitigen Ausschluß von Konkurrenzunternehmungen, Fortbetrieb des Hotels, Vorkaufsrecht bezüglich des letztern etc. Die Verkäuferin hat auch für Löschung aller Pfandverhaftungen des Kaufobjektes zu sorgen.

Der Kaufpreis beträgt Fr. 250,000 und soll teilweise durch Übergabe von liberierten Aktien und Obligationen, teilweise in bar bezahlt werden.

Unter den besondern Kaufbedingungen sind zu erwähnen, daß Nutzen und Schaden zwar im allgemeinen mit dem 1. Januar 1895 auf die Käuferin übergehen, daß aber die Verkäuferin verpflichtet ist, bis zur Saison 1895 auf ihre Kosten die Bahn in allen Teilen in guten Stand setzen, insbesondere den Oberbau ganz neu erstellen zu lassen u. s. w.

Nach Zeichnung und Volleinzahlung des ganzen Aktienkapitals konstituierte sich am 18. Januar 1895 unter der Firma „Gütschbahngesellschaft“ eine Aktiengesellschaft, welche in den zu ihren Händen vom Initiativkomitee abgeschlossenen Kaufvertrag eintritt.

Mit Eingabe vom 4. Februar 1895 stellt der Verwaltungsrat das Gesuch um Übertragung auf die Gesellschaft der Konzession für die Drahtseilbahn, vom 21. März 1884.

Das Gesuch wurde zur Vernehmlassung der Regierung des Kantons Luzern mitgeteilt, welche gegen die nachgesuchte Konzessionsübertragung keine Einwendungen erhebt.

Auch wir sehen uns zu solchen nicht veranlaßt und beantragen Ihnen daher, dem Gesuche zu entsprechen.

Da der Kaufpreis mehr als das Doppelte des frühern Bilanzwertes der Bahn auch dann beträgt, wenn das bisher nicht in Anschlag gebrachte Terrain, auf welchem die Bahn erstellt ist, sowie der Mehrwert des neuen Oberbaues etc. hinzugerechnet werden, so hat Art. 2 des Rechnungsgesetzes bei Aufstellung der Bilanz der neuen Gesellschaft zur Anwendung zu kommen, wonach der neue Bilanzwert den Ansatz der alten Bilanz nicht überschreiten darf. Es muß deshalb verlangt werden, daß die Differenz zwischen dem wirklich bezahlten Kaufpreis und dem unter den Aktiven einzustellenden Baukonto von der Gesellschaft amortisiert werde. Es geht diese Verpflichtung zwar ohne weiteres aus der citierten gesetzlichen Bestimmung hervor, allein es dürfte sich doch empfehlen, dieselbe in einem Vorbehalt im nachstehenden Beschlußentwurf

zum Ausdruck zu bringen. Über die Frist, binnen welcher die Amortisation durchzuführen ist, werden vorerst die Vorschläge der Gesellschaft zu hören und darüber dann anlässlich der Statutengenehmigung oder Prüfung der 1. Rechnung zu entscheiden sein.

Des weitern halten wir es für notwendig, die mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Seilbahn von einem Privaten auf eigenem Grund und Boden gebaut und betrieben werden wollte, kurz gehaltene Konzession durch diejenigen Bestimmungen zu ergänzen, welche im Hinblick auf den nunmehrigen Übergang auf eine Aktiengesellschaft notwendig erscheinen und im allgemeinen üblich sind. Es bedürfen dieselben daher im einzelnen keiner besondern Begründung, um so weniger, als weder die Kantonsregierung noch die Gesellschaft, welchen der in diesem Sinne redigierte Beschlußentwurf vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung mitgeteilt worden war, dagegen Einwendungen erhoben.

Die Gesellschaft bemerkt zwar zu Art. 2, daß ihre Statuten nur eine einzige Verwaltungsbehörde, den Verwaltungsrat, vorsehen und daneben ein Betriebschef innerhalb oder außerhalb desselben gewählt werde. Es trifft aber auf dieses faktische Verhältnis die allgemein gehaltene Bestimmung, wie sie in allen Konzessionen seit 1872 figurirt, zu, und bedarf daher keiner Änderung.

Ferner erachtet die Petentin den Ausdruck „erstmalige Anlagekosten“ ohne weitern Zusatz in Art. 9, litt. e, als etwas ungenau und geeignet, späterhin zu Meinungsdivergenzen zu führen. Sie setzt indessen voraus, daß der Begriff im Sinne des Art. 3 des Rechnungsgesetzes zu verstehen sei, wonach unter gewissen Voraussetzungen auch spätere Verwendungen den Aktiven der Bilanz beigefügt werden dürfen. Die Gesellschaft hat dabei namentlich den bisher nicht im Baukonto der Bahn aufgenommenen Wert des Bahnareals als solchen und des von ihr dazu erworbenen Terrains, sowie den Mehrwert des neuen, verbesserten Oberbaues und die Kosten der Unterführung, wovon hiernach die Rede sein wird, im Auge. Wir stehen nicht an, die Voraussetzung der Gesellschaft im allgemeinen, d. h. vorbehaltlich der Prüfung der einzelnen Posten, als richtig anzuerkennen, so daß schon aus diesem Grunde, abgesehen von grundsätzlichen Bedenken, welche dagegen sprechen würden, eine Änderung der ständigen Rückkaufsbestimmung (Art. 9, litt. e) nicht notwendig erscheint.

Mit ihrer Vernehmlassung über den Beschlußentwurf verbindet sodann die Gesellschaft in ihrer Eingabe vom 29. März 1895 das weitere Gesuch, es möchte ihr, wenn dies notwendig erscheine, die Konzession für die Verlängerung der Linie bis an die Baslerstraße erteilt und ferner eine Erhöhung der Personentaxen (für

Erwachsene) für einfache Fahrt von 30 auf 35 Rp. und für die Hin- und Rückfahrt von 50 auf 60 Rp. bewilligt werden.

Aus der eingehenden Begründung des Verlängerungsprojektes in der Eingabe und aus dem vorgelegten Plane geht hervor, daß infolge der durch den Bahnhofumbau in Luzern bedingten Erhöhung der Zufahrtslinie der Centralbahn und der in Verbindung damit stehenden Unterführung und Tieferlegung der Baslerstraße die Anfangsstation der Gütschbahn gänzlich maskiert und der Zugang dazu wesentlich verschlechtert würde. Diesen die Frequenz nachteilig beeinflussenden Übelstand und die daherige Verschlechterung und Entwertung der Gütschbahn überhaupt beabsichtigt die neue Eigentümerin, im Einverständnis mit der Centralbahn und den mitbeteiligten Verwaltungen, durch Verlängerung der Bahn, mittelst Unterführung unter dem Damm der Centralbahn durch, bis an das Trottoir der Baslerstraße und Erstellung ihres Stationsgebäudes an derselben dauernd abzuwenden. Damit würde sie gleichzeitig direkten Anschluß an eine Haltestelle des angestrebten Tramways erhalten. Die Kantonsregierung und die von ihr einvernommene Lokalbehörde erheben gegen das Projekt nicht nur keine Einwendung, sondern begrüßen dasselbe als eine wirkliche Verbesserung. Wir halten nun dafür, daß die projektierte Unterführung, wenn auch damit faktisch eine unbedeutende Verlängerung verbunden ist, doch nicht als eine eigentliche Verlängerung der Linie, sondern mehr als eine Änderung und Verlegung der Station zu betrachten ist, und daher nicht einer konzessionsmäßigen Bewilligung bedürfe, letztere vielmehr durch die spätere Genehmigung der Pläne zu erteilen sei. Aus diesem Grunde nehmen wir von der Aufnahme einer diesbezüglichen Bestimmung in den nachfolgenden Beschlußentwurf Umgang.

Um sich für die ihr aus der Unterführung und neuen Stationsanlage erwachsenden bedeutenden Kosten, welche gestützt auf vorgelegte detaillierte Kostenberechnungen auf über Fr. 40,000 veranschlagt werden, einigermaßen schadlos zu halten, wünscht die Gesellschaft zu den angeführten Taxerhöhungen ermächtigt zu werden, die wesentlich bloß die fremden Besucher treffen werden, indem die von Einheimischen zumeist benützten billigeren Abonnementsbillette unverändert beibehalten werden sollen.

Die Regierung erklärt sich mit der Taxerhöhung unter der Bedingung einverstanden, daß — wie im Gesuch in Aussicht gestellt — die Abonnemente auch in Zukunft zu den bisherigen Ansätzen und Kinderbillette zu 15 resp. 30 Rappen ausgegeben werden.

Wir sehen uns auch unsererseits zur Einsprache gegen die unbedeutende Erhöhung der Personentaxen für Einzelfahrten, welche in den dafür vorgebrachten Gründen eine hinlängliche Rechtfertigung findet, nicht veranlaßt, und beantragen Ihnen daher, dem Gesuche der Gesellschaft im Sinne des Art. 5 des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen.

Indem wir Ihnen letzteren zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß zu wiederholter Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 9. April 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Übertragung und Abänderung der Konzession der Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches des Verwaltungsrates der Gütschbahngesellschaft in Luzern, vom 4. Februar 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. April 1895,

beschließt:

I. Die unterm 21. März 1884 Herrn Ignaz Businger auf dem Gütsch in Luzern erteilte, durch Bundesbeschluß vom 9. Juni 1893 an dessen Witwe, Frau L. Businger daselbst, übertragene Konzession einer Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch (E. A. S. VIII, 17 ff., und XII, 319) wird an die unterm 18. Januar 1895 konstituierte Gütschbahngesellschaft übertragen, unter dem Vorbehalt, daß letztere für Amortisation innert einer vom Bundesrate festzusetzenden Frist der Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem nach Art. 2 des Rechnungsgesetzes, vom 21. Dezember 1883, festzusetzenden Bilanzwerte zu sorgen hat.

II. Gleichzeitig wird die genannte Konzession durch nachfolgende Bestimmungen ergänzt und bezw. abgeändert:

Art. 1. Der Sitz der Gesellschaft ist in Luzern.

Art. 2. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 3. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 4. Der Betrieb darf auf die Zeit der Saison beschränkt werden. Während der Betriebszeit ist es der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 5. Die Gesellschaft wird für die Beförderung von Personen zum Bezug folgender Taxen ermächtigt:

	Einzelfahrten.	Im Abonnement.
Für Erwachsene einfache Fahrt . . .	35 Rp.	20 Rp.
„ „ Hin- und Rückfahrt .	60 „	40 „
Für Kinder unter 10 Jahren einfache Fahrt	15 „	10 „
Für Kinder unter 10 Jahren Hin- und Rückfahrt	30 „	20 „

Art. 6. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen und dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 7. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 8. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder

dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht vom 1. Juli 1875 hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 9. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern 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 Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte 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 gethan 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte 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 welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Specialfonds 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. 10. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 9 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.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Übertragung und
Abänderung der Konzession für die Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den
Gütsch. (Vom 9. April 1895.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1895
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.04.1895
Date	
Data	
Seite	596-604
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 008

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.