

Schweizerisches Bundesblatt.

63. Jahrgang. V. № 52 27. Dezember 1911.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

259

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Engelberg nach der Gerschnialp.

(Vom 18. Dezember 1911.)

Tit.

In unserer Botschaft vom 19. Mai 1911 betreffend Erteilung einer Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Zahnradbahn, von Meiringen nach Engelberg (Bundesbl. 1911, III, 115) haben wir unter Ziffer III erwähnt, dass Herr Ingenieur Rychener in Engelberg seinerzeit ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Engelberg nach der Gerschnialp eingereicht hatte. Diese Vorlage war im Einverständnis mit der Regierung des Kantons Obwalden und dem Konzessionsbewerber vorläufig zurückgelegt worden. Nun hat sich aber in Engelberg, wie auch schon in anderen Kurorten der Schweiz, wie Davos, St. Moritz, Mürren, das dringende Bedürfnis nach Erstellung einer Seilbahn speziell zu Wintersportzwecken bemerkbar gemacht. Von der Erwägung ausgehend, dass die Erstellung des Teilstückes Engelberg-Gerschnialp der durchgehenden Bahn Meiringen-Engelberg noch längere Zeit nicht an Hand genommen werden könnte und dass durch diese Verzögerung der Kurort Engelberg empfindlich geschädigt würde, verständigte sich der Gemeinderat Engelberg mit Herrn Rychener dahin, dass letzterer ihm seine Konzessionsvorlage abtrete. Unterm 15. August 1911

gelangte sodann der Gemeinderat an das Eisenbahndepartement mit einer Eingabe, in welcher er im wesentlichen ausführte, der Wintersport habe auch in Engelberg einen ungeahnten Aufschwung genommen. In den letzten Wintern sei für Schlitten- und Bobsleighfahrten die Landstrasse nach Grafenort benützt worden. Dabei habe man aber die Erfahrung gemacht, dass der Sport und der Strassenverkehr sich gegenseitig hemmten und dass der Strassenunterbruch der Stansstad-Engelberg-Bahn für den Schlittensport ein weiteres Hemmnis bilde. Auch habe sich ergeben, dass es letzterer Bahn nicht möglich sei, die zahlreichen Schlittenfahrer in kurzer Zeit auf die Höhe des Startplatzes zurückzubringen. Aus diesen Gründen sei es dringend notwendig, den Sportverkehr von der Strasse zu trennen und ihn nach der Gerschnialp zu verlegen, welche sich für alle Sporte vorzüglich eigne.

Die Erschliessung der Gerschnialp werde zunächst durch Erstellung einer Schlitten- und Bobsleighbahn stattfinden. Nun sei ohne weiteres einleuchtend, dass der Aufstieg zur Gerschnialp und Abfahrstelle nicht allgemein durch die 5 bis 6 km lange Abfahrstrasse erfolgen könne, sondern dass für einen bequemen und rascheren Aufstieg gesorgt werden müsse. Hierfür eigne sich das von Herrn Rychener verfasste Projekt einer elektrischen Drahtseilbahn am besten.

Da das Gedeihen des Wintersportes in volkswirtschaftlicher Beziehung bedeutende Vorteile mit sich bringe und somit allgemeine Interessen auf dem Spiele stehen, habe es der Gemeinderat nicht als angezeigt erachtet, dass die Konzession für die Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp einem einzelnen überlassen werde. Er stelle daher, nachdem er sich diesbezüglich mit Herrn Rychener verständigt habe, das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb der fraglichen Bahn an den Gemeinderat zuhänden der Gemeinde Engelberg oder einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Dem Projekt einer Drahtseilbahn nach der Gerschnialp sei unter keinen Umständen der Charakter einer Konkurrenzlinie zu der durchgehenden Bahn Meiringen-Engelberg beizumessen, indem die Seilbahn nur den Lokalverkehr nach der Gerschnialp übernehmen werde. Übrigens sei man bereit, der durchgehenden Bahn, wenn sie zustande komme, die Seilbahn unter gewissen Bedingungen sofort abzutreten.

In seiner Vernehmlassung vom 26. August 1911 empfahl der Regierungsrat des Kantons Obwalden die Erteilung der nach-

| | |
|---|------------|
| Vorarbeiten und Gründungskosten | Fr. 20,000 |
| Grunderwerb | „ 10,000 |
| Unterbau | „ 100,000 |
| Oberbau | „ 30,000 |
| Abschluss und Signale | „ 4,000 |
| Hochbau und mechanische Einrichtungen | „ 80,000 |
| Baugerätschaften | „ 4,000 |
| Verwaltungskosten | „ 4,000 |
| Betriebsmaterial und Mobiliar | „ 30,000 |
| Bauzinse | „ 10,000 |
| Unvorhergesehenes | „ 28,000 |

Total Fr. 320,000

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen, zu denen sämtliche Interessenten an dem Zustandekommen der Seilbahn Engelberg-Gerschnialp und der durchgehenden Bahn Meringen-Engelberg eingeladen worden waren, fanden am 8. Dezember 1911 in Bern statt. Von den Vertretern der Studiengesellschaft für eine Schmalspurbahn, teilweise Zahnradbahn, Meringen-Engelberg wurde wieder Abweisung des Konzessionsgesuches des Gemeinderates Engelberg beantragt. Wir verweisen diesbezüglich auf das bei den Akten liegende Konferenzprotokoll. Im übrigen wurde von den direkt Beteiligten dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf für die Seilbahn Engelberg-Gerschnialp mit einer unwesentlichen Abänderung zugestimmt.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 18. Dezember 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Engelberg nach der Gerschnialp.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn R. Rychener, in Engelberg, vom 1. März 1910;
2. einer Eingabe des Gemeinderates Engelberg vom 15. August 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1911,

beschliesst:

Dem Gemeinderat Engelberg wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Engelberg nach der Gerschnialp unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Engelberg.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte 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 Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Obwalden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren und Wagenladungsgütern ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

| | |
|------------------------------|-----------|
| Bergfahrt | Fr. 1. 50 |
| Talfahrt | „ 1. — |
| Berg- und Talfahrt | „ 2. — |

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens Fr. 1 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 18. Für die Beförderung von Stückgütern kann per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt eine Taxe von höchstens 60 Rappen bezogen werden.

Art. 19. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 20. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 21. Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 hierüber eine Ver-

ständigkeit zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 26. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Obwalden gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan 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. Januar 1950 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen;

— sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 27. Hat der Kanton Obwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Engelberg nach der Gerschnialp. (Vom 18. Dezember 1911.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1911 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 5 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 52 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 259 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 27.12.1911 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 271-280 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 024 447 |

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.