

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg.

(Vom 25. März 1903.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg unterbreitete dem Departemente zu Händen der Bundesbehörden mittelst Eingabe vom 19. Dezember 1902 ein Gesuch um Abänderung der durch Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1890 (E. A. S. XI, 140) erteilten Konzession einer Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg im Sinne teilweiser Erhöhung der konzessionsmäßigen Maximaltaxen, und zwar suchte er um die Bewilligung folgender Taxen nach:

	Bisherige Taxe	Neue Taxe
(Art. 15, Ziffer 2, des 1. Absatzes):	per km.	per km.
In I. bzw. II. Wagenklasse	Rappen	Rappen
Bergfahrt	35	50
Talfahrt	25	35
In III. Wagenklasse:		
Bergfahrt	20	30
Talfahrt	15	22
2. Gepäcktaxen (Art. 15, 5. Absatz):		
Bergstrecke	15	20
3. Gütertaxen (Art. 18, 1. Absatz):		
Bergstrecke, niedrigste Klasse	4	5
Bergstrecke, höchste Klasse	8	10

Im weitern stellte der Verwaltungsrat das Gesuch, es sei Art. 15, Absatz 6, dahin abzuändern, daß für Hin- und Rückfahrt die Personentaxen mindestens 20 % (statt 25 %) niedriger anzusetzen seien als für einfache und einmalige Fahrten.

Das Gesuch wurde im wesentlichen wie folgt begründet:

Trotz umsichtiger, sparsamer Verwaltung sei das finanzielle Betriebsergebnis ein anhaltend derart ungünstiges, daß die Stammaktien stets ohne Verzinsung blieben. Der Grund hierfür liege einzig und allein in den zu niedrigen Transporttaxen, welche den speziellen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen der Bahn Stansstad-Engelberg zu wenig Rechnung tragen.

Allerdings sei in Art. 24, 2. Absatz, der Konzession vom 10. Oktober 1890 eine Taxerhöhung nur für den Fall vorgesehen, daß der Ertrag des Unternehmens nicht hinreiche, um die Betriebskosten, einschließlich Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken. Dieser Fall treffe bei dieser Unternehmung — dank der geübten äußersten Sparsamkeit, die aber aus Rücksicht für die Betriebssicherheit auf die Dauer nicht mehr in dem Maße geübt werden könne — und infolge des sehr ungünstigen Verhältnisses zwischen Aktien- und Obligationenkapital, zurzeit freilich nicht zu. Die erwähnte Konzessionsbestimmung stelle auf ein rein zufälliges, mit dem eigentlichen Betriebsergebnis außer Zusammenhang stehendes Moment ab, nämlich auf das numerische Verhältnis zwischen Aktienkapital und Obligationenkapital, welches Verhältnis unter Umständen durch Verwandlung von Aktien in Obligationen (letzter Hypothek oder ohne Hypothek) in dem zur Herbeiführung des erwähnten Defizites günstigen Sinne verschoben werden könnte. Wie bedeutend dieses Verhältnis übrigens von Bahn zu Bahn variere, zeige das Beispiel der Thunerseebahn, welcher im Jahre 1896 ebenfalls eine Taxerhöhung bewilligt worden sei. Diese Bahn habe gegenüber einem Aktienkapital von Fr. 2,700,000 ein festes Anleihen im Betrage von Fr. 4,800,000, während bei der Stansstad-Engelberg-Bahn dem Aktienkapital von Fr. 1,600,000 eine Schuld von nur Fr. 1,000,000 gegenüberstehe. Hätte man zur Zeit, als man genötigt gewesen sei, das Baukapital durch Ausgabe von Prioritätsaktien zu vermehren, ein entsprechendes Obligationenkapital zu gleichen oder ähnlichen Bedingungen aufnehmen können, so würde die Bedingung des Art. 24, Absatz 2, vollkommen zutreffen, da die Bahn nicht im stande wäre, für die ganze Summe von Fr. 1,600,000 Obligationen den Zins aus dem Betriebsergebnisse eines Jahres zu bezahlen.

Anlässlich der Verhandlungen betreffend die Konzessionserteilung seien die ursprünglich vom Initiativkomitee für die Eisenbahn Stansstad-Engelberg verlangten Taxansätze bedeutend reduziert worden, und zwar teils durch Verständigung mit den Kantonsregierungen, teils durch Verfügung der Bundesbehörde selbst. Bei der Annahme der reduzierten Taxen sei das Komitee von der bestimmten Erwartung ausgegangen, daß die veranschlagten Kosten für den fertigen Ausbau des Unternehmens ausreichen werden und also gleichwohl noch eine angemessene Verzinsung für das aufzuwendende Kapital sich erzielen lasse.

Eine nur teilweise Verzinsung des ursprünglich in Aussicht genommenen Kapitals habe man damals auf Grund der Vorausberechnungen und Offerten der Firma Locher & Cie. nicht voraussehen können. Eine Vergleichung der verlangten Taxansätze mit denjenigen ähnlicher Unternehmungen hätte schon damals gezeigt, daß die Begehren der kantonalen Behörden zu weitgehende gewesen seien.

Eine Vergleichung von konzessionsgemäßen Personen- und Gepäcktaxen ähnlicher Unternehmungen ergebe folgendes:

Bahnunternehmung (meterspurige Linien mit Zahnradstrecken)	Durchschnittliche Neigung, auf die ganze Linie bezogen in %	Einfach		Retour		Gepäck per 100 kg.	Rabatt für Retour- billette %
		II	III	II	III		
Taxen in Cts. per km.							
Stansstad-Engelberg ¹	25,05	{ Bergfahrten 22	{ 11,5	} 30,4	16,0	9,8	25
		{ Talfahrten 18,5	{ 10,0				
Stansstad-Engelberg ²	26,19	15,0	7,0	22,5	11,5	7,0	25
Berner Oberlandbahnen	26,19	25	15	40	24	10	20
Visp-Zermatt-Bahn	27,25	44,4	27,7	88,8	55,4	15	— ³

Obwohl vom Winterbetrieb vollständig befreit, beziehe also die Visp-Zermatt-Bahn mehr als doppelt so hohe Taxen als die Stansstad-Engelberg-Bahn.

Ein ähnliches Bild gebe eine Vergleichung der von verschiedenen Zahnradbahnen bezogenen konzessionsgemäßen Personentaxen per 100 m. erstiegene Höhe:

Bahnlinie	Erstiegene Höhe m.	Bergfahrt		Talfahrt		Retour	
		II	III	II	III	II	III
Taxen in Cts. per 100 m. erstiegene Höhe							
Grafenort-Engelberg	430	65,1	37,2	46,5	27,9	83,7	48,8
Alpnachstad-Pilatus-Kulm	1628	—	61,4	—	36,9	—	98,3
Vitznau-Rigi-Kulm	1310	—	53,4	—	26,7	—	80,1
Arth-Goldau-Rigi-Kulm	1231	87,7	58,5	43,8	29,3	118,6	79,2
Lauterbrunnen-Scheidegg	1265	63,2	39,5	63,2	39,5	126,4	79,0
Rorschach-Heiden	382	78,5	51,0	52,4	34,0	91,6	60,2

¹ Durchschnittstaxen der ganzen Linie.

² Strecke Stansstad-Grafenort.

³ Visp-Zermatt-Bahn hat freiwillig 10 % Rabatt gewährt.

Durch diese Zahlen dürfte erwiesen sein, daß der Stansstad-Engelberg-Bahn seinerzeit höhere Taxen hätten bewilligt werden müssen, wenn das Initiativkomitee darauf bestanden haben würde, wobei konstatiert werden dürfe, daß die Linie trotz geringerer Einnahmen mit zahlreichern Zugverbindungen ausgestattet sei und im Interesse der Ortschaft Engelberg und des dorthin gehenden Fremdenverkehrs ausgestattet werden müsse als die Berner Oberlandbahnen und die Visp-Zermatt-Bahn. Die daherigen finanziellen Folgen zeigen sich in nachstehender, auf das Jahr 1900 sich beziehenden Vergleichung:

	E. B. St. E. (23 km.) in Fr.	B. O. B. (24 km.) in Fr.	V. Z. (36 km.) in Fr.
Transporteinnahme per Zugkilometer	1. 56	6. 42	11. 64
Transporteinnahme per Bahnkilometer	8999. —	22,361. —	14,037. —
Reine Betriebskosten ¹ per Zugkilometer	— .85	3. —	3. 77
Reine Betriebskosten per Bahnkilometer	4897. —	10,462. —	4,552. —
Überschuß der reinen Betriebseinnahmen per Zugkilometer	— .71	3. 42	7. 87
Überschuß der reinen Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	4102. —	11,899. —	9,485. —

Aus dieser Zusammenstellung ergebe sich, daß die Betriebsergebnisse der Stansstad-Engelberg-Bahn derart ungünstige seien und mit Rücksicht auf die zunehmenden Betriebskosten derart ungünstige sein werden, daß das Unternehmen bei den bestehenden Taxverhältnissen nicht werde prosperieren können.

Für die Notwendigkeit einer nachträglichen Bewilligung höherer Taxen sprechen aber noch folgende weitere Gründe:

1. Trotzdem die Gesellschaft gemäß der Konzession (Art. 12) verpflichtet sei, vom 1. November bis 31. März nur die Talstrecke Stansstad-Grafenort zu betreiben, habe sie aus freien Stücken im Interesse der Talschaft Engelberg von Anfang an den Winterbetrieb auch auf der Strecke Grafenort-Engelberg eingeführt und

¹ Hinsichtlich Betriebskosten der Engelbergbahn werde auf die spätern bezüglichen Ausführungen verwiesen.

gedenke, denselben, trotz erheblichen Opfern, auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten, sofern die finanzielle Situation ihr dies gestatte.

2. Gestützt auf die Erfahrungen des bisherigen Betriebes mache sich jetzt schon das Bedürfnis geltend, einerseits weiteres Rollmaterial anzuschaffen und anderseits die elektrischen Motorwagen, deren Konstruktion durch Verbesserungen überholt sei, durch neue zu ersetzen oder doch mit großen Kosten umzubauen; ebenso werde die Bahnlinie selbst durch Erstellung von neuen Ausweichegeleisen, Sicherungen etc. etc. noch weiter ausgebaut werden müssen.

Mit bezug auf das Rollmaterial sei bereits beschlossen worden, einen neuen Motorwagen mit Stufenmotoren anzuschaffen, wodurch ermöglicht werden solle, ohne elektrische Berglokomotive über die Steilrampe zu fahren und auf der Talstrecke die Fahrgeschwindigkeit auf 33 Kilometer zu erhöhen und dadurch die Fahrzeit Stansstad-Engelberg um zirka 45 Minuten zu reduzieren. Je nachdem diese Probe ausfalle, sollen auch die bestehenden Fahrzeuge umgeändert werden, was zusammen, abgesehen von den Kosten der neuen schon bestellten Anhängewagen, eine Summe von zirka Fr. 150,000 erfordern würde.

3. Das Unternehmen sei seinerzeit auf der Grundlage eines Aktienkapitals von Fr. 1,000,000 ins Leben gerufen worden, und auf diese Summe hätten sich alle weitem Berechnungen gestützt. Auch die Baufirma Locher & Cie. in Zürich habe diese Summe für ausreichend erklärt. Im Laufe der Bauperiode habe sich aber der Voranschlag als durchaus ungenügend erwiesen und man habe weitere Fr. 600,000 beschaffen müssen, so daß das Unternehmen nunmehr mit einem Aktienkapital von Fr. 1,600,000 belastet sei, trotzdem noch bedeutende Anschaffungen und Bauten bevorstehen.

4. Auch mit der Eventualität eines Fortbestehens der elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans habe man bei Gründung des Unternehmens nicht gerechnet; vielmehr sei seinerzeit angenommen worden, daß die bestehende Straßenbahn angekauft und die Konkurrenz beseitigt werden solle, was aber aus verschiedenen Gründen leider nicht möglich gewesen sei. Der Straßenbahn Stansstad-Stans sei man soweit entgegengekommen, daß man ihr den unrentablen Winterbetrieb freigestellt habe.

5. Schließlich sei auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der sorgenfreien Existenz der Bahn noch hervorzuheben.

Wenn Unternehmungen, wie die Engelbergbahn, die eine verhältnismäßig billige Wasserkraft besitze, finanziell nicht bestehen können, so werde dies Veranlassung geben, daß in Zukunft nur sehr schwer jemand sich finden lassen werde, die zahlreich vorhandenen, brachliegenden Wasserkräfte für ähnliche Zwecke nutzbar zu machen.

Bezüglich der Ausmittelung der Taxerhöhung, auf welche die Gesellschaft Anspruch erheben zu dürfen glaube, sei zu bemerken, daß kein rechtlicher Grund bestehen dürfte, der Stansstad-Engelberg-Bahn die Taxen zu verweigern, welche z. B. den B. O. B. gewährt worden seien, dies um so weniger, als letztere bedeutenden Transitverkehr besitzen und im Winter den Betrieb in höherem Maße einschränken, als dies bei der Stansstad-Engelberg-Bahn der Fall sei.

Die bisherigen Betriebsergebnisse für die Jahre 1900 und 1901 seien folgende:

	1900 Fr.	1901 Fr.
<i>Einnahmen:</i>		
Betriebsüberschuß	89,076. 70	102,186. 91
Ertrag verfügbarer Kapitalien . .	4,816. 35	3,998. 60
Total	<u>93,893. 05</u>	<u>106,185. 51</u>
<i>Ausgaben:</i>		
Kontokorrentzinse und Provisionen	2,160. 92	690. 33
Verzinsung des festen Anleihens .	40,000. —	40,000. —
Verzinsung der Prioritätsaktien .	36,000. —	36,000. —
Abschreibungen	4,000. —	4,000. —
Einlagen in die Spezialfonds . .	18,000. —	18,000. —
Total	<u>100,160. 92</u>	<u>98,690. 33</u>
Reingewinn zu Händen der Stammaktien	— 6,267. 87	+ 7,495. 18
Reingewinn im Jahresdurchschnitt	613. 65	

Diese Rechnung werde mit der Zukunft sich wesentlich ändern und in den Ausgaben ganz bedeutend ungünstiger sich gestalten.

Die jetzigen Besoldungsverhältnisse seien auf die Dauer unhaltbar, die Einlagen in den Erneuerungsfonds werden für die Zukunft kaum mehr ausreichend sein, und es zeigen die bisherigen Erfahrungen, daß auch der Unterhalt und die Konsoli-

dierung des Bahnkörpers wesentlich größere Anforderungen stellen werden.

Ein Ausgabenbudget, welches diesen Verhältnissen Rechnung trage, ergebe folgendes Resultat:

a. Ausgaben.

I. Allgemeine Verwaltung	Fr. 15,000
(I. per Bahnkilometer Fr. 652.)	
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ 36,200
(II. per Bahnkilometer Fr. 1470.)	
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ 40,600
(III. per Bahnkilometer Fr. 1765.)	
IV. Fahrdienst	„ 48,600
(IV. per Bahnkilometer Fr. 2113.)	
V. Verschiedene Ausgaben	„ 17,900
(V. per Bahnkilometer Fr. 778.)	
Total	<u>Fr. 158,300</u>

Total Betriebsausgaben per Kilometer Fr. 6882, eine im Vergleich zu andern ähnlichen Unternehmungen immer noch ganz bescheidene Summe.

b. Einnahmen.

Voraussichtliche Einnahmen pro 1902 (approximativ) Fr. 250,300

Daraus würde sich folgender Rechnungsabschluß ergeben:

Betriebseinnahmen	Fr. 250,300
Betriebsausgaben	„ 159,300
Überschuß	<u>Fr. 91,000</u>

Daraus seien zu bestreiten:

Einlage in den Erneuerungsfonds (bisherige Quote)	Fr. 13,800
Einlage in den Reservfonds (wie bisher)	„ 5,000
Zu amortisierende Verwendungen	„ 5,000 ¹
Passivzinsen und Provisionen	„ 6,000 ¹
	<u>„ 29,800</u>
Bleiben	<u>Fr. 61,200</u>

¹ Vergrößern sich infolge Erhöhung des Baukapitals.

	Übertrag	Fr. 61,200
Hiervon ab:		
Obligationenzinsen	„	40,000
		<hr/>
Bleiben für die Prioritätsaktien	Fr.	21,200
statt der benötigten Fr. 36,000 ¹ .		

Die Stammaktien gehen leer aus.

Trotz der Konkurrenzverschärfung, die den zentralschweizerischen Touristengebieten und Kurorten durch die bevorstehende Verkehrsablenkung der Albulabahn erwachsen werde und die auch für die Stansstad-Engelberg-Bahn eine Einnahmenverminderung befürchten lasse, seien gleichwohl die Einnahmen pro 1902 ins Budget eingesetzt worden, man habe daher eher noch zu günstig gerechnet. Übrigens sei immerhin so viel sicher, daß eine allfällige Einnahmenvermehrung mit dem Anwachsen der Ausgaben nicht Schritt halten würde und daß also auf eine Besserung der finanziellen Lage der Unternehmung ohne Taxerhöhung absolut nicht zu hoffen sei.

Bei den vorgesehenen Taxerhöhungen sei darauf Bedacht genommen worden, daß die einheimische Bevölkerung im Genusse der bisherigen billigen Taxen belassen werde.

Auf Grund der vorliegenden Verkehrsstatistik dürften bei Anwendung der erhöhten Taxen die hieraus resultierenden mutmaßlichen Mehreinnahmen wie folgt geschätzt werden:

1. Erhöhung der normalen Personentaxen auf der Bergstrecke: 47,892 Personen (Frequenz von 1901) à 65,3 Cts. ²	Fr.	31,274
2. Erhöhung der Gepäcktaxen auf der Bergstrecke	„	3,200
3. Erhöhung der Gütertaxe auf der Bergstrecke um 25 %: 16,000 Tonnenkilometer à 15 Cts.	„	2,400
4. Ermäßigung des Taxrabattes für Retourbillette von 25 auf 20 %	„	6,000
		<hr/>
Total	Fr.	42,874

¹ Der hohe Zins für die Prioritätsaktien rühre daher, daß unter damaligen Verhältnissen das Geld, das man für den Bau nachträglich habe beschaffen müssen, zu anderen Bedingungen absolut nicht erhältlich gewesen sei.

² Diese 65,3 Cts. ergeben sich aus: 8 Tarifkilometer × 8,163 Cts. Durchschnittstaxe per Person für die Erhöhung.

Endlich sei noch zu erwähnen, daß die Stammaktion keineswegs eine Beteiligung von Interessenten am Bau oder Betrieb der Bahn darstellen. Dieselben seien zum weitaus größten Teile außerhalb der beteiligten Landesgegend gezeichnet und erst dann zu Aktien II. Ranges herabgedrückt worden, als die unvorhergesehenen Mehrkosten des Bahnbaues die Beschaffung von weitem Fr. 600,000 erfordert hätten. Die Interessen der Stammaktionäre seien daher wohl ebenso berechnigte als diejenigen der Aktionäre der Berner Oberlandbahnen und Visp-Zermatt.

Wenn die oben berechneten Mehreinnahmen erzielt werden, ergebe sich folgende Schlußrechnung:

Überschuß der Betriebseinnahmen laut vorstehendem Budget	Fr. 91,000
Dazu: Resultat der vorgesehenen Taxerhöhung	„ 42,874
	<hr/>
Betriebsüberschuß	Fr. 133,874
Hiervon ab: Einlagen, Amortisation, Passivzinsen, wie oben	„ 29,800 ¹
	<hr/>
Bleiben	Fr. 104,074
Obligationenzinsen	„ 40,000
	<hr/>
	Fr. 64,074
Zinserfordernis für die Prioritätsaktien	„ 36,000
	<hr/>
Restiere ein Saldo von	Fr. 28,074

was, wenn alles an die Stammaktien verteilt würde, rund 2,8 % Dividende ausmache.

Zu berücksichtigen sei ferner, daß noch mehr Kapital beschafft werden müsse. Wenn die angestrebte Besserstellung des Unternehmens nicht gelänge, so wäre es sehr schwierig, das noch erforderliche Kapital aufzutreiben, und es wäre nicht ausgeschlossen, daß alsdann die Bahnunternehmung notleidend würde.

Die beiden Regierungen von Obwalden und Nidwalden haben sich in ihren Vernehmlassungen vom 28. Februar und 4. März abhin mit dem Konzessionsänderungsgesuche im Prinzip einverstanden erklärt, wobei jedoch Obwalden an die nachgesuchte Erhöhung der Taxen folgende Vorbehalte knüpfte:

¹ Hierin sei einer allfälligen Erhöhung der Einlage in den Erneuerungsfonds nicht Rechnung getragen.

1. daß die Bahnverwaltung auf eine Erhöhung der Gütertransporttaxen überhaupt verzichte;
2. daß die seit einiger Zeit für den Bezug von Familienabonnements eingeführten Beschränkungen für die einheimische Bevölkerung wegfallen und letztere die genannten Abonnements wieder ohne vorherige Vorausbestellung jederzeit an den Schaltern erhalte;
3. daß die Bahngesellschaft ihrer Erklärung gemäß die im Konzessionsakt zu verurkundende Verpflichtung übernehme, sobald das Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg in Betrieb gesetzt sei, den Winterbetrieb auf der Bergstrecke regelmäßig aufrecht zu halten;
4. daß wieder eine angemessene Reduktion der Taxen eintreten solle, sofern der Betrieb der Bahn derart rentiere, daß den Stammaktionären eine Dividende von $3\frac{1}{2}\%$ ausbezahlt werden könne.

Unterm 12. März d. J. äußerte sich die Bahnverwaltung über diese Begehren folgendermaßen:

Ad 1. Bezüglich der Erhöhung der Gütertaxen müsse sie an ihrer Eingabe festhalten.

Ad 2. Betreffend die Ausgabe der Familienabonnemente an die einheimische Bevölkerung an allen Stationskassen sei sie bereit, soweit entgegen zu kommen, als es ihre Betriebsverhältnisse gestatten; diesbezügliche Anordnungen gehören aber keineswegs in die Konzession.

Ad 3. Sie sei bereit, diesem Begehren zu entsprechen und den Winterbetrieb auf der Bergstrecke nach Eröffnung des Elektrizitätswerkes Luzern-Engelberg in bisheriger Weise durchzuführen.

Ad 4. Auf diesen Vorbehalt trete sie ihrerseits nicht ein und mache darauf aufmerksam, daß Art. 24, Al. 1, der Konzession bereits eine bezügliche Bestimmung enthalte.

Das Gesuch der Eisenbahn Stansstad-Engelberg um Erhöhung der konzessionsmäßigen Taxen kann sich nicht auf die Vorschriften des zweiten Absatzes des Art. 24 der Konzession stützen, indem nach den eigenen Ausweisen der Bahn die Betriebskosten, inklusive die Verzinsung des Obligationenkapitals, bisher durch den Ertrag des Unternehmens gedeckt werden konnten. Dagegen ist allerdings richtig, daß die Inhaber von Stammaktien einen Zins nicht erhalten haben, indem die Verzinsung des Prioritäts-

aktienkapitals ziemlich den ganzen Überschuß an Einnahmen erforderte. Laut Rechnung pro 1901 beträgt dieser Überschuß Fr. 43,495. 18, was einer Verzinsung von fast $2\frac{3}{4}\%$ des Aktienkapitals von Fr. 1,600,000 entspricht. Da aber das Prioritätsaktienkapital von Fr. 600,000 ein Anrecht auf eine Vorzugsdividende von 6% hat, ein Ansatz, der ganz außerordentlich hoch ist, bleibt für die Stammaktionäre nichts mehr übrig. Um den Stammaktionären eine Dividende von 3% zu sichern, wäre ein Überschuß aus der Betriebsrechnung von Fr. 66,000 notwendig.

Da nun nachgewiesen ist, daß eine Berechtigung der Verwaltung auf Taxerhöhung auf Grund der konzessionsmäßigen Bestimmungen nicht besteht, so bleibt zu erwägen, ob dem Gesuche aus anderweitigen Gründen doch entsprochen werden könne. Hier kommt im erster Linie in Betracht die ganz ungenügende Ausrüstung der Linie mit Rollmaterial, welche eine ordnungsmäßige Bedienung des Verkehrs während der Hauptverkehrszeit nicht gestattet, sowie die unzureichende Betriebskraft. Um diesem doppelten Mangel abzuhelpen, wünscht die Gesellschaft ihre Einnahmen zu erhöhen. Ferner wird von der Bahnverwaltung auf die Notwendigkeit größerer Auslagen für Bau- und Konsolidationszwecke hingewiesen. Diese Momente sprechen allerdings für eine Taxerhöhung. Dazu kommt, daß die beteiligten Kantonsregierungen grundsätzlich zugestimmt haben.

Es ist aber nicht außer acht zu lassen, daß die Bewilligung der von der Engelbergbahn gewünschten Konzessionsänderung zur Folge haben wird, daß auch anderen Bahnunternehmungen, die aus ähnlichen Gründen ein gleiches Gesuch stellen werden, entsprochen werden muß. Diese Erwägung scheint uns indessen kein Hindernis zu sein, dem vorliegenden Gesuche zu willfahren, da das Bestreben einer Aktiengesellschaft, auch eine bescheidene Verzinsung des Aktien-, nicht nur des Obligationenkapitals zu erreichen, nicht unberechtigt ist, und da in jedem einzelnen Falle untersucht werden wird, ob sich diese Tendenz mit den Interessen des Publikums vertrage oder nicht.

Was nun die von der Stansstad-Engelberg-Bahn beantragten Taxerhöhungen anbetrifft, so erlauben wir uns, darauf aufmerksam zu machen, daß es sich mit Ausnahme der Änderung des Rabattes für Retourbillette ausschließlich um Erhöhung der Taxen für die Bergstrecke handelt, und zwar für den gesamten Verkehr mit Ausnahme des Viehtransportes, für welchen die gegenwärtigen Taxen aufrecht erhalten werden sollen.

Gegen die einzelnen Ansätze haben wir nichts einzuwenden. Nur sind wir mit der Regierung von Obwalden der Ansicht, daß eine Erhöhung der Gütertaxen nicht stattzufinden habe.

Der nachstehende Beschlußentwurf ist in diesem Sinne abgefaßt. In denselben ist eine Bestimmung aufgenommen, welche die Gesellschaft zum Winterdienste auf der ganzen Linie verpflichtet.

Ferner soll in Übereinstimmung mit der Praxis die Bezeichnung „I. Wagenklasse“ in „II. Wagenklasse“ abgeändert werden.

Sodann finden sich noch einige Änderungen vor, die durch die neuern Konzessionsbestimmungen bedingt sind.

So soll beispielsweise das Alter der gratis zu befördernden Kinder von drei auf vier Jahre erhöht werden.

Im weitern haben wir noch die Bestimmung aufgenommen, daß die erhöhten Taxen sukzessive auf die alten Taxen zu reduzieren sind, wenn die Bahnverwaltung während dreier Jahre einen Reinertrag von $4\frac{1}{2}\%$, beziehungsweise nach Rückzahlung der Prioritätsaktien von $3\frac{1}{2}\%$ erzielt.

Der $4\frac{1}{2}\%$ ige Reinertrag entspricht nämlich beim gegenwärtigen Aktienverhältnis annähernd einer Verzinsung von 6% für die Prioritätsaktien und $3\frac{1}{2}\%$ für die Stammaktien.

Zu weitern Bemerkungen gibt uns der Beschlußentwurf keinen Anlaß. Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer Eisenbahn (streckenweise
Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg vom 19. Dezember 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1903,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1890 (E. A. S. XI, 140) einem Initiativkomitee zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg wird wie folgt abgeändert:

1. Art. 12 erhält folgenden Zusatz:

„Nach Inbetriebsetzung des Elektrizitätswerkes Luzern-Engelberg hat die Bahngesellschaft auch auf der Bergstrecke Grafenort-Engelberg den Winterbetrieb regelmäßig durchzuführen.“

2. Art. 15 erhält folgende Fassung:

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

1. auf der Talstrecke Stansstad-Grafenort:
in der II. Wagenklasse 15 Rappen,
" " III. " 7 " per Kilometer der Bahn-
länge;
2. auf der Bergstrecke Grafenort-Engelberg:
in der II. Wagenklasse:
Bergfahrt 50 Rappen,
Talfahrt 35 "
in der III. Wagenklasse:
Bergfahrt 30 Rappen,
Talfahrt 22 "

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 7 Rappen auf der Talstrecke und von 20 Rappen auf der Bergstrecke per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Überdies werden Familienabonnements, gültig auf unbestimmte Zeit, von und nach jeder beliebigen Station verwendbar, ausgegeben, für welche ein Rabatt von 40 % gegenüber der einfachen Fahrt gewährt wird und welche in Abschnitten von nicht über Fr. 30 für die zweite und nicht über Fr. 10 für die dritte Klasse abgegeben werden.“

3. Art. 18, Absatz 6, erhält folgende Fassung:

„Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort wieder in Empfang genommen

werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.“

4. Art. 20 erhält folgende Fassung:

„Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet. Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch fünf teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch fünf teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.“

5. Die erhöhten Taxen sind sukzessive auf die alten Taxen zu reduzieren, wenn die Bahnverwaltung während drei aufeinanderfolgenden Jahren einen Reinertrag von $4\frac{1}{2}\%$ erzielt, solange die 6% igen Prioritätsaktien bestehen, oder $3\frac{1}{2}\%$ nach Rückzahlung dieser Prioritätsaktien.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der
Konzession einer Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg.
(Vom 25. März 1903.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1903
Date	
Data	
Seite	473-488
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 501

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.