Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Luzern auf den Dietschenberg.

(Vom 4. Juni 1896.)

Tit.

Mit Eingabe vom 21. März 1896 stellen die Herren A. Trautweiler, Ingenieur, in Straßburg, und M. Stocker, Ingenieur, in Luzern, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Luzern auf den Dietschenberg (Kleiner Rigi).

In der allgemeinen Begründung des Gesuches führen die Petenten aus, daß das vorliegende Projekt hauptsächlich dem Fremdenwesen dienen solle. In Luzern, dem bedeutendsten Fremdenplatze der Schweiz, dürfte die Prosperität eines zweiten derartigen Unternehmens außer Zweifel stehen. Dasselbe rechtfertige sich aber auch durch den Umstand, daß ein solcher Fremdenplatz, im Wettbewerb mit andern, und in dem der Schweiz mit dem Auslande, darauf bedacht sein müsse, in seiner Umgebung die Mittel für den Reisegenuß zu vermehren und zu verbessern.

In Luzern machen die Fremden gewöhnlich einen mehrtägigen oder noch längern Aufenthalt. Niemand versäume es dabei, den Gütsch zu besuchen, dessen Aussicht einen Weltruf besitze. Gerade hierbei werde aber der Wunsch wachgerufen, statt des hier etwas einseitigen Ausblickes, von einem weiter vorgeschobenen, freiern Punkte aus die ganze Rundsicht auf Seegestade, Alpen und Mittelland zu genießen, und viele scheuen die Mühe nicht, den „Kleinen Rigi“ auf langem unbequemem Wege zu ersteigen.

Das vorliegende Bahnprojekt soll es ermöglichen, diesen genußreichen Ausflug mit geringem Zeitaufwand von Luzern aus zu machen. Bei unstäter Witterung könne ein vorübergehender Sonnenblick dazu benutzt werden, und werde in dieser Weise bei manchem Fremden das Vergnügen an einer Schweizerreise neu belebt.

Der Einwand, daß die Zahl der Bergbahnen außer Verhältnis zu dem Fremdenverkehr stehe, dürfte, bemerken die Petenten weiter, nicht unbegründet sein, wo es sich um Bahnen handle, die weitab von einem namhaften Fremdenplatze liegen und deren Benutzung viel Zeit- und Geldaufwand erfordere. Im konkreten Falle treffe aber weder das eine noch das andere zu, und es lasse sich wohl ebensowenig gegen diese Bereicherung der Sehenswürdigkeiten in Luzern etwas einwenden, als gegen jede andere Einrichtung zur Förderung des Fremdenwesens.

Der „Kleine Rigi" liegt ungefähr eine halbe Stunde östlich von Luzern. Die projektierte Seilbahn, welche bis nahe an dessen Gipfel führen würde, soll etwa 1 km. vom Centrum der Stadt, nahe der Haldenstraße, beim Hotel de l'Europe, beginnen. Dieser Punkt werde nach Erstellung des in Luzern projektierten Tramways besonders leicht erreicht werden können. Die obere Endstation der Bahn würde bei der Besitzung Dietschenberg zu liegen kommen. Da auf dem ganzen Höhenplateau des Dietschenberges, über welches ein öffentlicher Weg führe, die reizende Aussicht genossen werden könne und auch die Öffentlichkeit der vorgesehenen neuen Weganlagen eine unbeschränkte sein solle, so werde in dieser Hinsicht das öffentliche Interesse sorgfältig gewahrt, wobei zu bemerken sei, daß bei den andern bedeutenden Aussichtspunkten in der unmittelbaren Nähe Luzerns die Öffentlichkeit empfindlich eingeschränkt sei.

Die Bahn soll als Saisonbahn betrieben werden, mit jeweiliger Eröffnung und Einstellung, entsprechend dem aus der Frequenz sich ergebenden Bedürfnis.

Der Transport von Waren solle nur insoweit übernommen werden, als dadurch der Verkehr der Reisenden nicht beeinträchtigt werde. Immerhin sei für die Bedürfnisse des auf dem Dietschenberg zu erstellenden Restaurants und für den Verkehr zwischen Luzern und Adligenschwyl die Möglichkeit des Warentransportes vorgesehen.

In Verbindung mit dem Projekt einer Drahtseilbahn stehe dasjenige der Anlage eines Restaurants, eventuell Kurhauses auf der Höhe des Dietschenberges, sowie eines den Wald überragenden Aussichtsturmes. Mit dem Eigentümer der Besitzung sei diesbezüglich eine Vereinbarung bereits getroffen.

Nach dem dem Gesuche beigegebenen technischen Bericht kommt die Anfangsstation, wie schon erwähnt, hinter das Hotel de l'Europe, Höhenkote 446,40, an den Fuß der Berglehne zu liegen, und die Endstation in die Nähe des Landhauses auf Dietschenberg, Höhenkote 634. Die zu überwindende Höhe beträgt demnach 187,60 m. Die Länge der Bahn beträgt bei einer mittleren Steigung von 14,71 % 1300 m., die Maximalsteigung 16,6 %, die Minimalsteigung 12,22 %. Das Tracé der Bahn bildet somit eine ziemlich gestreckte Linie, und veranlaßt das mäßige Gefäll die Konzessionspetenten, eine eigenartige Bremsvorrichtung, ähnlich derjenigen der Stanserhornbahn, in Vorschlag zu bringen, wobei eine Zahnschiene entbehrt werden könne. Der Minimalradius ist zu 150 m. angenommen und die Spurweite soll 1 m. betragen. Der Unterbau der Bahn werde sich sehr einfach gestalten, da weder Straßen noch Wasserläufe gekreuzt werden, und die Erdbewegung, der günstigen Terrainverhältnisse wegen, eine nur geringfügige sein werde. Es ist eingeleisiger Oberbau mit einer Ausweichung in der Mitte vorgesehen.

Die zwei Wagen sollen je 50 Personen aufnehmen können, zu welchem Zweck je 16 Sitzplätze und 9 Stehplätze I. und II. Klasse vorgesehen sind. Der Raum für die Stehplätze soll eventuell zum Warentransport benutzt werden.

Die bewegende Kraft soll ein Elektromotor von 40 Pferdestärken liefern. Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 3 m. in der Sekunde angenommen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

1.	Allgemeine Kosten, Projekt, Bauleitung etc. . .	Fr.	20,000
2.	Finanzierung, Bauzinse etc.	"	30,000
3.	Expropriation	"	55,000
4.	Unterbau	"	80,000
5.	Oberbau	"	30,000
6.	Hochbau	"	8,000
7.	Beleuchtungseinrichtungen, Telephon, Signale, Einfriedigung, Verschiedenes	"	4,000
8.	Mechanische Einrichtungen	"	24,000
9.	Wagen	"	18,000
10.	Mobiliar und Gerätschaften	"	2,000
11.	Unvorhergesehenes	"	19,000
	Total	Fr.	290,000

oder per Kilometer Fr. 220,000.

Die Rentabilitätsrechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen, unter Zugrundlegung einer Frequenz von 50,000 Reisenden à 70

Rappen nebst Gepäck und Waren, auf Fr. 35,500. Die Betriebsausgaben sind auf Fr. 13,000 und die Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds auf Fr. 2500 veranschlagt, so daß bei einem Total der Ausgaben von Fr. 15,500 ein Einnahmenüberschuß von Fr. 20,000 sich ergeben würde, was einer Verzinsung des Anlagekapitals von 6,9 % entspricht.

Die Regierung von Luzern, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, erhebt gegen das Projekt keine Einwendungen, bemerkt aber dabei, daß der Stadtrat von Luzern sich die Anbringung von Bemerkungen und Abänderungsbegehren auf den Zeitpunkt der Vorlage der definitiven Baupläne vorbehalte.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 29. Mai 1896 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem unten folgenden Konzessionsentwurf, welcher die für Drahtseilbahnen üblichen Bestimmungen enthält und uns zu keinen weitern Bemerkungen Anlaß giebt.

Indem wir Ihnen, Tit., Erteilung der nachgesuchten Konzession im Sinne des angeschlossenen Beschlußentwurfes beantragen, benützen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Juni 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
A. Lachenal.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Luzern auf den Dietschenberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren A. Trautweiler, Ingenieur in Straßburg, und Max Stocker, Ingenieur in Luzern, vom 21. März 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Juni 1896,

beschließt:

Den Herren A. Trautweiler, Ingenieur in Straßburg, und Max Stocker, Ingenieur in Luzern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Luzern auf den Dietschenberg 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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 18 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 Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Luzern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, sofern die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 14. Der Betrieb darf auf die Sommersaison beschränkt werden. Im allgemeinen ist es 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 Zeitpunkte dem Eisenbahndepartemente vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse für die Bergfahrt Fr. 1, für die Thalfahrt 60 Rp.;
in der zweiten Wagenklasse für die Bergfahrt 70 Rp., für die Thalfahrt 50 Rp.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen und für die zum Transport angenommenen Güter von höchstens 2 Rappen per 10 Kilogramm und per Fahrt bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

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

Art. 17. Die im Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren

sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern 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. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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. 22. 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 frühens 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 Drittmannsrechte 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 Rückkaufssumme 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 22½fachen 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 welch 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Luzern auf den Dietschenberg. (Vom 4. Juni 1896.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1896
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	24
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	10.06.1896
Seite Page Pagina	496-504
Ref. No	10 017 466

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.