

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Kriens auf den Sonnenberg und einer elektrischen Straßenbahn in Kriens.

(Vom 13. Juni 1900.)

Tit.

Unterm 17. Oktober 1899 reichten die Herren Xaver Buß, Maschineningenieur in Kriens, und J. A. Widmer, Hotelier in Mentone, ein Konzessionsgesuch ein für eine Drahtseilbahn vom Dorfe Kriens auf den Sonnenberg. Wie dem technischen Bericht zu entnehmen ist, soll die Bahn ihren Anfang am Fuße des Sonnenberges, an der Straße, welche vom Industriequartier in Kriens zu den Villen Heimwehfluh und Waldheim führt, nehmen und sich dann geradlinig und einspurig, mit einer Ausweichstelle in der Mitte, zum Hotel Sonnenberg hinaufziehen. Bei Meter 120 beginne ein Tunnel, der 123 m. lang werde und voraussichtlich ganz in weichen Sandsteinfelsen zu liegen komme. Die Spurweite der Bahn betrage 1 m., die horizontale Länge 801, die virtuelle Länge 829,6 m. Die untere Station werde 504,8, die obere 712 m. ü. M. liegen. Die mittlere Steigung betrage somit 25,867 ‰. Für den Minimalradius seien 120 m. angenommen. Der Betrieb der Bahn solle durch einen elektrischen Motor bei Übertragung der Kraft auf eine Seilrolle mit zwei Rillen für doppelte Umfassung durch das Seil bewirkt werden. Es sei ein Mehrphasenmotor vorgesehen, der durch Umschaltung in beide Drehungsrichtungen gebracht werden könne und eine gegebene Geschwindigkeit bei normalen Verhältnissen nicht überschreite. Außerdem werde eine

kombinierte Bremse eingeschaltet, die sowohl bei Überschreitung der Geschwindigkeit automatisch auf das Triebwerk wirke, als auch von Hand durch den Maschinenführer in Funktion gesetzt werden könne.

Der Kostenvoranschlag führt folgende Beträge auf:

1. Planaufnahmen und Vorlagen zur Konzession	Fr.	5,000
2. Bodenerwerb, Durchfahrtsberechtigung und Kulturschaden	„	13,000
3. Unterbau mit 150 m. Tunnel	„	75,000
4. Stationsgebäude mit Putzgruben und Treppenaufstieg	„	30,000
5. Oberbau	„	26,500
6. Rollmaterial:		
a. Seiltragrollen mit Lager und Trägern	„	8,700
b. Drahtseil	„	1,800
c. Triebwerke in der obern Station	„	8,000
d. Elektrischer Motor	„	2,400
e. 2 Wagen	„	14,500
7. Bauleitung und Verschiedenes	„	5,100
	Zusammen	<u>Fr. 190,000</u>

In einer weitem Eingabe vom 6. Dezember 1899 stellten die Herren Buß und Widmer auch das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Straßenbahn vom Punkte 493 im Dorfe Kriens bis zur untern Station der Drahtseilbahn. Dieses Teilstück solle die Fortsetzung der Straßenbahnstrecke Luzern-Kriens bilden und in der Weise betrieben werden, daß einige Wagen, z. B. zwei per Stunde, zum Anschluß an die Züge der Drahtseilbahn fahren. Die Höhendifferenz zwischen dem Postplatz und der untern Drahtseilbahnstation betrage 7 m., die Länge des Straßenbahnstückes 410,91 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 45 ‰ und der Minimalradius 25 m. Die Kosten werden total auf Fr. 27,500 veranschlagt.

Das Projekt einer Drahtseilbahn auf den Sonnonberg bildet eine Konkurrenz zu der Zahnradbahn, für welche durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1893 dem Herrn Ingenieur v. Schumacher die Konzession erteilt wurde. Wegen unbenützten Ablaufes der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen war diese Konzession am 29. Juni 1897 erloschen, und es stellte Herr v. Schumacher unterm 26. September 1899 das Gesuch um Erneuerung derselben.

Unterm 21. März 1900 ließ sich der Regierungsrat des Kantons Luzern über das Projekt der Herren Buß und Widmer vernehmen, der Stadtrat von Luzern und der Gemeinderat von Kriens seien demselben gewogen und wünschen, daß die Konzession erteilt werde, und zwar sowohl für die eigentliche Drahtseilbahn als auch für das Verbindungsstück abwärts bis ins Dorf Kriens, da beide Behörden fänden, es dürften die Interessen der genannten Gemeinden durch die Drahtseilbahn besser gefördert werden als durch die von Herrn v. Schumacher projektierte Zahnradbahn von Luzern auf den Sonnenberg. Der Regierungsrat dagegen würde dieser den Vorzug geben, da er der Meinung sei, daß eine von Luzern ausgehende Zahnradbahn für die Stadt im allgemeinen weit vorteilhafter wäre als eine von Kriens aus erstellte Drahtseilbahn. Übrigens dürfte es im Interesse einer allseitig befriedigenden Lösung der sich widerstreitenden Bestrebungen für eine Bahnverbindung auf den Sonnenberg liegen, wenn vom Eisenbahndepartement Unterhandlungen zwischen den beidseitigen Konzessionsbewerbern eingeleitet würden, um dieselben zu einer Verständigung zu bewegen.

Eine solche Übereinkunft wurde unterm 7. Mai 1900 abgeschlossen, wonach Herr v. Schumacher sein Gesuch um Konzessionserneuerung zurückzieht unter der Voraussetzung, daß für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die Drahtseilbahn eine Frist von 18 Monaten angesetzt werde. Sollte es den Herren Widmer und Buß nicht gelingen, bis dahin ihr Unternehmen zu finanzieren, so würde Herr v. Schumacher sein Gesuch wieder aufnehmen.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 1. Juni 1900 statt und endigten mit der Annahme des nachstehenden Konzessionsentwurfes durch alle Interessenten. Derselbe enthält im allgemeinen die für Drahtseil-, beziehungsweise Straßenbahnen üblichen Bestimmungen und giebt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Da zwischen dem Stadtrat von Luzern und den Konzessionsbewerbern vorläufig vereinbart wurde, daß die Einwohnergemeinde Luzern das Straßenbahnstück vom Postplatz in Kriens bis zur untern Station der Drahtseilbahn auf eigene Kosten bauen und betreiben werde, so soll die Konzession, soweit sie sich auf die Straßenbahn bezieht, nicht nur zu Handen einer Aktiengesellschaft, sondern eventuell zu Handen der Einwohnergemeinde Luzern erteilt werden.

Entsprechend der Bestimmung im Artikel 1, Alinea 4, des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Neben-

bahnen vom 21. Dezember 1899 werden im Eingang der Konzession sowohl die Drahtseilbahn als die Straßenbahn als Nebenbahnen erklärt.

Da die Konzessionsbewerber anlässlich der konferenziellen Verhandlungen sich vorbehielten, das Betriebssystem der Drahtseilbahn später zu bestimmen, wenn die Frage der Verwendbarkeit des Dawson-Gases besser abgeklärt sei, so wurde in den Artikel 8 ein Zusatz aufgenommen, wonach der Bundesrat kompetent ist, eventuell die Anwendung einer andern Betriebskraft als der Elektrizität zu gestatten.

Laut Artikel 16 kann für die Beförderung von Personen auf der Straßenbahn eine Taxe von 10 Rappen erhoben werden. Diese Bestimmung gilt selbstverständlich nur für den Fall, daß die Einwohnergemeinde Luzern den Bau und Betrieb auf eigene Rechnung nicht übernehmen sollte. Andernfalls wird die Strecke Postplatz-Drahtseilbahnstation einfach mit der Strecke Luzern-Kriens zusammen in das Netz der städtischen Straßenbahnen einbezogen und die Taxe nach Maßgabe des für diese gültigen Tarifsystems berechnet.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. Juni 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Kriens auf den Sonnenberg und einer elektrischen Straßenbahn in Kriens.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren Xaver Buß in Kriens und J. A. Widmer in Mentone vom 17. Oktober und 6. Dezember 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Juni 1900,

beschließt:

Den Herren Xaver Buß, Maschineningenieur in Kriens, und J. A. Widmer, Hôtelier, in Mentone wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, eventuell, soweit es sich um die Straßenbahn handelt, zu Handen der Einwohnergemeinde Luzern, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Kriens auf den Sonnenberg, sowie einer elektrischen Straßenbahn vom Postplatz in Kriens bis zur untern Station der Drahtseilbahn, welche beide Linien im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 als Nebenbahnen erklärt werden.

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 Kriens.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Drahtseilbahn samt Straßenbahnstrecke 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Eventuell kann der Bundesrat für die Drahtseilbahn die Anwendung einer andern Betriebskraft gestatten.

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 nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Handgepäck, sowie (auf der Drahtseilbahn) von Gepäck bis zum Gewicht von 100 kg. pro Colis. Über die Einführung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. 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 solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Fahrten und deren Kurszeiten festzusetzen. Indessen sind alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommersaison beschränken.

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

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

a. auf der Drahtseilbahn:

für die Bergfahrt 80 Rappen,
für die Thalfahrt 60 Rappen,
für Hin- und Rückfahrt Fr. 1;

b. auf der Straßenbahn 10 Rappen.

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 auf der Drahtseilbahn die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Auf der Drahtseilbahn sind 5 Kilogramm des Reisendengepäcks 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 per 10 Kilogramm bezogen werden.

Die Minimaltaxe für ein einzelnes Stück kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

Auf der Straßenbahn ist Handgepäck soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die Personentaxe zu bezahlen.

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

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat hierfür die Taxen fest.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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. 20. 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. 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. 20a. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des vom Gemeinderat von Kriens unterm 9. Februar 1900 gefaßten Beschlusses, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 21. 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 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres 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 1935 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 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. 22. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein da-heriges Recht, wie es im Art. 21 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. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Kriens auf den Sonnenberg und einer elektrischen Straßenbahn in Kriens. (Vom 13. Juni 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1900
Date	
Data	
Seite	321-330
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 244

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.