



Erster Geschäftsbericht
des
Verwaltungsrates
der
Elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg

umfassend das Jahr

1897.

Luzern,
Buchdruckerei Räder & Cie.
1898.



An die
Generalversammlung der Aktionäre.



Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen im Nachstehenden über das erste Geschäftsjahr unseres Unternehmens Bericht zu erstatten:

I. Organisation und Verwaltung.

Die vom Initiativ-Komitee (Herr Dampfschiffverwalter Schmid, Luzern, Herr Arnold Cattani, Architekt, Luzern, und Herr Ed. Cattani, zum „Titlis“, Engelberg) einberufene konstituierende Generalversammlung der Gesellschaft fand am 27. Januar 1897 in Luzern statt.

Sie konstatierte zunächst, dass das Gesellschaftskapital von Fr. 1,000,000, eingeteilt in 2000 Aktien à Fr. 500. —, vollständig gezeichnet und dass eine erste Einzahlung von 20% Fr. 100. — per Aktie mit Fr. 200,000. — effektiv geleistet worden sei.

Es wurden darauf die Statuten der Gesellschaft durchberaten und festgesetzt und sodann die Uebertragung der Konzession vom 10. Oktober 1890, die Präliminarien des Bauvertrages mit der Firma Locher & Cie. in Zürich sowie die Uebernahme des mit einem Bankkonsortium (HH. Falck & Cie., Luzern, Kugler & Cie., Zürich und Frey & La Roche, Basel) abgeschlossenen Geldbeschaffungsvertrages vom 26./28. November 1896 einstimmig gutgeheissen und dem Initiativ-Komitee entsprechende Décharge erteilt. Die Statuten sind unterm 20. April vom hohen Bundesrate genehmigt worden.

Bezüglich des Teilstückes Stansstad-Stans wurde beschlossen, es seien die vom Initiativ-Komitee eröffneten Unterhandlungen betr. Erwerbung der bestehenden elektrischen Strassenbahn weiter zu verfolgen, daneben aber die Frage der Erstellung einer eigenen Linie auf Grund der Konzession vom 10. Oktober 1890 zu studieren.

Schliesslich wurden die Verwaltungsbehörden bestellt und als Verwaltungsräte, Rechnungsrevisoren und deren Suppleanten die an der Spitze dieses Berichtes genannten Herren gewählt.

Der Verwaltungsrat konstituierte sich mit Herrn Verwalter Ed. Schmid als Präsident und Herrn Direktor Winkler, als Vizepräsident; er besammelte sich im Laufe des Berichtsjahres zu 9 Sitzungen und behandelte 86, zum Teil sehr weitschichtige Traktanden; überdies waren die einzelnen Mitglieder mit zahlreichen Specialaufträgen beschäftigt.

Als wichtigste Geschäfte nennen wir:

Eine Reihe von Dispositionen betr. Herstellung und Emission der Aktien und Obligationen, Anordnungen bezüglich Plazierung und Auszahlung von Geldern etc.; die Verhandlungen mit

Herren Locher & Cie betr. Abschluss des Bauvertrages, die Eingaben der vorschriftsmässigen Planvorlagen an die Gemeinde-, Kantons- und Bundes-Behörden und die Behandlung daraus hervorgehender Begehren und Reklamationen; die Verfügungen über die Ausführung der im Bauvertrage mit Herren Locher & Cie. nicht enthaltenen Arbeiten, wie Expropriationen, Wasserkraftbeschaffung, Hochbauten, Einfriedigungen, Vermarchung etc., die Unterhandlungen betr. Erwerbung der bestehenden Strassenbahn bezw. Erstellung einer eigenen Linie Stansstad-Stans, die Wahl des Betriebs-Direktors etc. etc.

1. Teilstück Stansstad-Stans.

Die Lösung der Frage bezüglich des Teilstückes Stansstad-Stans war für die Gestaltung unserer Unternehmung von einschneidender Bedeutung und nahm unsere Tätigkeit für eine geraume Zeit in Anspruch.

Es war s. Z. angenommen worden, dass die bestehende Strassenbahn angekauft werden sollte und zwar zu einem Preise, der es ermöglicht hätte, um die Summe von Fr. 240,000 auch noch die nötigen Erweiterungen und Umbauten auszuführen.

Hierauf basierten Projekt und Kostenvoranschlag, welche der ersten Offerte von Locher & Cie., sowie dem Prospekte vom Mai 1896 zu Grunde lagen.

Als man aber zur Ausführung schreiten wollte, zeigten sich eine Reihe von Hindernissen.

Einerseits wollten die Behörden von Nidwalden nicht gestatten, dass die Landstrasse mit Wagen von mehr als 2,00 m Breite befahren werde und war dadurch, mit Rücksicht auf die Bestimmung der Konzession, welche Wagen nach amerikanischem System verlangte, die Erstellung eines praktischen und komfortablen Rollmaterials verunmöglich.

Andererseits erklärte sich zwar die Generalversammlung der Strassenbahn-Aktionäre principiell bereit, unsere speciell auf Drängen des Tit. Eisenbahndepartements gemachte Offerte um Uebernahme des Aktienkapitals zu 50% des Nennwertes anzunehmen, dagegen wurden an die definitive Ratifikation dieses Beschlusses Bedingungen geknüpft, deren Erfüllung nicht in unserer Macht lag. So lag die Gefahr sehr nahe, von jener Seite so lange hingehalten zu werden, dass es nicht möglich gewesen wäre, eine Reihe von Entscheidungen, die mit der Linie Stansstad-Stans verbunden waren, rechtzeitig zu treffen. Eine Verzögerung des Baues und der Eröffnung der Bahn um Wochen und Monate wäre die unmittelbare Folge hievon gewesen.

Nachdem wir diese Verhältnisse dem h. Bundesrate in motivierter Eingabe unterbreitet, erteilte uns dieser unterm 29. Oktober die Ermächtigung, zwischen Stansstad und Stans ein eigenes Tracé zu wählen.

Damit hatten wir freie Hand für die Dimensionierung des Rollmaterials und bildet nun die ganze Strecke Stansstad-Engelberg, wie sie ursprünglich konzessioniert war, ein einheitliches Ganzes.

Die mannigfachen Vorzüge dieser Lösung wiegen deren Mehrkosten reichlich auf.

2. Bauverträge.

Für die Strecke Stans-Engelberg wurde der definitive Bauvertrag mit den Herren Locher & Cie. in Zürich unterm 30. April 1897 abgeschlossen.

Die genannte Firma verpflichtete sich zur Lieferung und Ausführung von Plänen, Unterbau, Oberbau, hydraulischen und elektrischen Einrichtungen und Rollmaterial um die Pauschalsumme von Fr. 1,255,000. — Der Vollendungstermin war auf den 15. Juni 1898 gestellt, so dass die Eröffnung der Bahn auf den 1. Juli in Aussicht genommen werden konnte. Die Herren

Locher & Cie. haben ihrerseits den elektrischen Teil an die Herren Brown, Boveri & Cie. in Baden, die Erstellung des Rollmaterials der Schweiz. Lokomotivfabrik in Winterthur und der Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen vergeben.

Wasserfassung und -Zuleitung zur Centralstation und Hochbauten waren von uns zu erstellen.

Mit Rücksicht auf die für die Vollendung des Ganzen äusserst knapp bemessene Zeit übertrugen wir die Detail-Projektierung und Regie-Ausführung von Wasserfassung und Druckleitung ebenfalls den Herren Locher & Cie., während die Hochbauten von Herrn Architekt A. Cattani entworfen und durch ihn auf Grund stattgehabter Konkurrenz vergeben wurden.

Ebenso haben wir die Ausarbeitung des Projektes und die Ausführung des Baues der Strecke Stansstad-Stans der Firma Locher & Cie. unterm 9./11. April 1898 um die Pauschalsumme von Fr. 144,988. — übergeben.

3. Abänderung der Konzession.

Art. 14 der Konzession vom 10. Oktober 1890 schrieb im Hinblick auf die damals vorgesehene Betriebsweise Wagen amerikanischen Systems vor. Aus praktischen Gründen waren wir mit Annahme des elektrischen Betriebes dazugekommen, Wagen nach dem Coupé-system in Aussicht zu nehmen.

Diese Abänderung erforderte längere Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden, welche durch die genehmigenden Beschlüsse des Ständerates vom 12. April 1898 und des Nationalrates vom 15. April 1898 ihre Erledigung fanden.

4. Betriebs-Direktion.

Zur Unterstützung des Verwaltungsrates in den mit der Ausführung des Baues zusammenhängenden Geschäften, sowie zur Organisation des Betriebes wählten wir auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung als Betriebs-Direktor Herrn August Kolb von Herdern, damals Betriebs-Chef der Centralen-Zürichberg-Bahn in Zürich. Herr Kolb hat seine Stellung am 1. Oktober angetreten und war im Berichtsjahre insbesondere durch die verschiedenen Bauangelegenheiten in Anspruch genommen.

Das Domizil der Betriebsdirektion befindet sich vorläufig in Stans.

II. Expropriation und Grundbesitz.

Die Grunderwerbung auf der Strecke Stans-Engelberg ging verhältnismässig prompt von statten, so dass der Bauunternehmung das Terrain innerhalb der vertraglichen Fristen angewiesen werden konnte.

Die meisten Unterhandlungen wurden hier von Herrn Ed. Cattani, mit Unterstützung unseres Expropriationskommissärs Herrn alt-Reg.-Rat J. M. Bünler geführt. Mit 76 Grundeigentümern konnten auf gütlichem Wege Verträge abgeschlossen werden; nur in fünf Fällen musste die Schatzungskommission angerufen werden, deren Entscheide noch teilweise ausstehen.

Für die Strecke Stansstad-Stans funktionierte Herr Oberstl. Th. Odermatt in Buochs als Expropriationskommissär.

Hier waren die Verhältnisse bedeutend schwieriger.

Da von verschiedenen Eigentümern auch keine provisorische Baubewilligung erhältlich war, musste die Plangenehmigung durch den Bundesrat abgewartet werden, um sodann die Schatzungskommission ihres Amtes walten zu lassen.

Von 30 Abtretungsfällen konnten 8 gütlich erledigt werden, 22 harren noch der Entscheidung durch den Richter.

Die Kürze der für die Bauvollendung festgesetzten Frist zwang uns in manchen Fällen behufs rascherer Erledigung mit unseren Offerten für die Entschädigungen höher zu gehen, als Schatzungskommission und Bundesgericht sie wohl zugesprochen hätten; aus diesem Grunde wird voraussichtlich die Gesamtsumme der Expropriationen für die Strecke Stans-Engelberg eine Ueberschreitung des Voranschlages aufweisen.

III. Bau der Bahn.

Am 15. Mai 1897 begannen die Herren Locher & Cie. die Erdarbeiten und förderten sie so, dass auf Ende des Berichtsjahres der Oberbau auf der Strecke Stans-Grafenort fertig verlegt war.

Daneben wurde die Wasserfassung auf Unterschwand, das Reservoir von ca. 900 m³, die Druckleitung und die Maschinenhalle fertig gestellt.

Die übrigen Bauten und elektrischen Installationen fallen in das laufende Jahr.

Soviel sich heute konstatieren lässt, sind sie alle soweit vorgerückt, dass die rechtzeitige Eröffnung der Bahn gesichert erscheinen würde, wenn sich nicht die Ablieferung des Rollmaterials im Rückstande befände.

Durch die Unterhandlungen mit der Strassenbahngesellschaft einerseits und die Prüfungen und Vorbehalte des Eisenbahndepartements andererseits wurde die Feststellung der definitiven Rollmaterialtypen derart hinausgeschoben, dass die Anlieferung der Lokomotiven und Wagen innerhalb der vertraglich vorgesehenen Fristen unmöglich war.

Wir haben indessen sowohl bei den Herren Locher & Cie, als auch direkt bei den Lieferanten keine Schritte unversucht gelassen, um, wenn immer möglich, keine bedeutende Verzögerung in der Eröffnung der Linie erleiden zu müssen.

IV. Betrieb.

Die zur Organisation des Betriebes gehörenden Arbeiten, wie die Erstellung der Entwürfe für Tarife, Dienstvorschriften und Reglemente aller Art, des Fahrplanes etc. sowie die Auswahl und Anstellung des nötigen Personals, fallen in das Jahr 1898. Im Berichtsjahre haben wir noch keine Betriebs-Ausgaben zu verzeichnen.

V. Finanzielles.

Vom Aktien-Kapital von Fr. 1,000,000. — waren, wie Eingangs erwähnt, bei Constituierung der Gesellschaft bereits 20% mit Fr. 200,000. — einbezahlt. Der Rest von Fr. 800,000. — wurde im Laufe des Jahres, den Geldbedürfnissen entsprechend, eingefordert, und gelangte unter Abzug der statutarischen Bauzinsen von 4% p. r. t. vollständig zur Einzahlung.

Dagegen konnte das Obligationen-Kapital von ebenfalls Fr. 1,000,000. — im Berichtsjahre nicht zur Emission gelangen, da demselben auf Bahn und Zubehörenden eine erste Hypothek vertraglich zugesagt ist, zu deren Bestellung aber vor allem die definitive Genehmigung der ganzen Linie und sodann die bundesrätliche Erlaubnis zur Verpfändung derselben abzuwarten war.

Das Syndikat hatte indessen für die von ihm übernommenen Fr. 800,000 — eine Garantiequote von 10% gleich Fr. 80,000. — erlegt, welche inzwischen in Conto-Corrent angelegt blieben und nach Fertigstellung und Ablieferung der Titel im laufenden Jahre samt den übrigen Fr. 920,000. — verfügbar werden.

Inwieweit diese Summe genüge, um die Bahn mit sämtlichem Zubehör in betriebsfähigen Zustand zu stellen, entzieht sich dermalen noch unserer Beurteilung; dagegen ist leider heute schon zu konstatieren, dass sie nicht völlig ausreichen kann. Die Expropriationskosten sind, soweit jetzt schon ersichtlich, wesentlich höher als erwartet, ausgefallen, und die Linie Stansstad-Stans kostet mehr als die budgetierten Fr. 240,000. — wobei freilich der Wert einer eigenen, vom Strassenkörper unabhängigen, Linie auch ein viel grösserer ist und daher die Mehrkosten völlig rechtfertigt. An Fahrmaterial glaubten wir ebenfalls mehr als ursprünglich vorgesehen, bestellen zu sollen, um dem zu erwartenden Verkehr besser genügen zu können, welcher allem Anschein nach sich lebhafter gestalten wird, als wir s. Z. in Aussicht zu nehmen wagten. Dazu kommt eine Serie von Einrichtungen und Verbesserungen gegenüber frühern Plänen, welche das Schweiz. Eisenbahndepartement angesichts des neuen und unerprobten Systems des elektrischen Betriebes einer Bergbahn von uns verlangt hat.

Ueber die Beschaffung des ferner benötigten Kapitals werden wir zu berichten haben, sobald die Arbeiten und Abrechnungen soweit gediehen sind, um deren Umfang näher feststellen zu können. Unterdessen werden wir uns nötigenfalls innert dem Rahmen der Art. 6 und 19 der Statuten mit vorübergehenden Geldaufnahmen behelfen müssen.

VI. Schlussanträge.

Wie aus nachstehender Rechnung ersichtlich ist, belaufen sich die Verwendungen zu Bauzwecken im Berichtjahr auf Fr. 1,084,284. 55.

Eine Ausscheidung nach Rubriken kann erst nach Vollendung des Baues stattfinden.

Die Kapitalrechnung weist Fr. 1,080,000. — Einnahmen und Fr. 1,135,176. 45 Ausgaben auf und es ergibt sich somit ein Passivsaldo von Fr. 55,176. 45.

In der Bilanz betragen Aktiven und Passiven je Fr. 2,137,770. 70.

Wir beantragen Ihnen, diesem Berichte, sowie den nachstehenden Rechnungen die Genehmigung und dem Verwaltungsrate Décharge zu erteilen.

Luzern, den 29. Juni 1898.

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident :

E. Schmid.

Ein Mitglied :

R. Winkler.