

Bundesblatt

108. Jahrgang

Bern, den 22. März 1956

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6139

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Verbindungsbahnstrecke Stansstad – Hergiswil

(Vom 19. März 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Auf Grund der Postulate Nr. 5514 des Nationalrates vom 15. Juni 1949 (Postulat Fröhlich) und Nr. 6125 des Ständerates vom 2. Oktober 1951 (Postulat Christen) sowie eines Gesuches des Regierungsrates von Nidwalden vom 7. November 1951 und zweier gemeinsamer Eingaben der Regierungsräte von Obwalden und Nidwalden vom 9. August 1954 und 24. November 1955 beehren wir uns, ihnen folgende Botschaft über die Erteilung einer Konzession für eine Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil vorzulegen.

I. Kapitel

Die Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse in Nidwalden und Engelberg

1. Die Wirtschaft von Nidwalden und Engelberg

Die zu erörternden Verkehrsprobleme berühren unmittelbar nur einen, jedoch den nach Bodenfläche und Bevölkerungszahl grösseren Teil des Kantons Nidwalden, nämlich seine Gemeinden Hergiswil, Stansstad, Stans, Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen sowie Engelberg als Talschaft und einzige Gemeinde im Kanton Obwalden. Mit der Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs gewann der Verkehrsweg von Luzern über Hergiswil, Stansstad und Stans auch für die nicht an der Verkehrsachse Luzern–Engelberg gelegenen nidwaldnerischen Gemeinden Ennetmoos, Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmet-

ten rasch an Bedeutung. Ihr Interesse an der künftigen Ausgestaltung dieses für sie wichtigen Zufahrtsweges ist deshalb ebenfalls begründet. Dieses Interesse rechtfertigt eine Würdigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des ganzen historisch und kulturell bedeutsamen Gebietes von Nidwalden und Engelberg.

Der Kanton Nidwalden zählte am 1. Dezember 1950 19 389 Einwohner. Davon waren 12 078 Personen in den an der Verkehrsachse Luzern-Engelberg gelegenen nidwaldnerischen Gemeinden wohnhaft. Ihnen sind noch die 2544 Einwohner von Engelberg zuzurechnen, so dass Änderungen der Verkehrsverhältnisse im Engelberger Tal und seiner Zufahrtswege ein Einzugsgebiet von rund 15 000 Einwohnern berühren.

Seit 1900 hat die Bevölkerung von Nidwalden und Engelberg im Rahmen der gesamtschweizerischen Entwicklung zugenommen. Freilich fiel die günstigste Aufwärtsbewegung nicht in allen Regionen auf dieselben Jahrzehnte. So brachte das Jahrzehnt nach der Inbetriebnahme der Stansstad-Engelberg-Bahn (im Jahre 1898) den von ihr erschlossenen Gemeinden, insbesondere aber Engelberg selbst, den weitaus grössten Bevölkerungszuwachs, während die Luzern am nächsten gelegene nidwaldnerische Gemeinde Hergiswil seit 1920 eine geradezu ungestüme Zunahme erlebte. In den übrigen nidwaldnerischen Gemeinden am Vierwaldstättersee und in der Stanser Ebene nahmen die Einwohnerzahlen erst seit 1939/1941 schnell zu. Diese Daten sind um so bemerkenswerter, als die Bilanz aus den Zu- und Abwanderungen der Bevölkerung von Nidwalden, von der Periode 1930/1941 abgesehen, immer negativ war. Sie deuten aber auch auf eine nach der Jahrhundertwende eingetretene Änderung der Wirtschaftsstruktur hin, die anschliessend skizziert wird.

Wichtigster Wirtschaftszweig ist in Nidwalden die Land- und Forstwirtschaft geblieben. Trotzdem vermochte dieser Wirtschaftszweig im Jahre 1950 nicht mehr derselben Zahl von Berufstätigen und ihren Angehörigen ein Auskommen zu bieten wie 50 Jahre zuvor. Die zusätzliche Bevölkerung hatte sich anderen Wirtschaftszweigen in Nidwalden zuzuwenden oder ausserhalb des Kantonsgebietes Arbeitsgelegenheiten zu suchen.

1941 überstieg erstmals die Zahl der in Nidwalden wohnhaften und in Industrie, Handwerk und Bergbau Beschäftigten und ihrer Angehörigen diejenige in der Land- und Forstwirtschaft. Grössere Industrien haben sich seit jeher ausschliesslich in den Gemeinden am Vierwaldstättersee und in der Stanser Ebene angesiedelt. Zu den alteingesessenen Firmen dieser Art sind eine Unternehmung der Glasindustrie in Hergiswil und Unternehmungen der Bindemittel-, Textil- und Lederindustrie in Beckenried und Buochs zu zählen. Dazu kamen 1939 bis 1941 noch Betriebe der Flugzeugindustrie bei Ennetbürgen, die innert kürzester Zeit mehreren hundert Personen neue Beschäftigung brachten und Nidwalden den einmaligen Wanderungsgewinn in seiner Bevölkerungsbewegung eintrugen. Nach der Zahl der beschäftigten Personen folgen die verschiedenen Betriebe der Holzverarbeitung in allen bereits genannten Gemeinden. Wie wenig Industrie sich oberhalb Stans anzusiedeln vermochte, belegen die Erhebungen der Eidgenössischen Fabrikstatistik aus dem Jahre 1949. Von den 33 in Nid-

walden und Engelberg ermittelten Fabrikbetrieben mit einer Belegschaft von 1258 dem Fabrikgesetz unterstellten Personen befinden sich nur drei Betriebe mit insgesamt dreissig Arbeitern in Engelberg und Wolfenschiessen.

Nidwalden verfügt überdies über kantonseigene Kraftwerke in Oberrickenbach und Wolfenschiessen. Diese Kraftwerke, welche zwar nur wenigen Personen Beschäftigung bieten, sind für Nidwalden von grosser Bedeutung, versorgen sie doch heute noch das ganze Kantonsgebiet mit elektrischer Energie.

Handwerk und Gewerbe verteilen sich auf die Gemeinden von Nidwalden und auf Engelberg viel ausgeglichener als die Industrie. Wichtigster Gewerbezweig in Nidwalden ist das Baugewerbe.

Das Gastgewerbe ist seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem wichtigen Element in der Wirtschaft Nidwaldens und ganz besonders der obwaldnerischen Gemeinde Engelberg geworden. Das Jahrzehnt nach der Betriebsaufnahme der Stansstad-Engelberg-Bahn brachte Engelberg die entscheidende Entwicklung von einem Molken- und Klimakurort zu einem Fremden- und Sportzentrum von internationalem Rang. Neben der Land- und Forstwirtschaft bietet seither der Fremdenverkehr der dortigen Bevölkerung die Existenzgrundlage. In Nidwalden gaben die Gäste von Anfang an der Gegend am Vierwaldstättersee den Vorzug. Die wichtigsten Stationen sind: Bürgenstock, Stansstad-Fürigen, Hergiswil, Beckenried.

Die Hotellerie hatte nach dem Aufschwung verschiedene Belastungen und in Engelberg vor allem recht erhebliche Rückschläge zu verzeichnen. So ist die Zahl der Hotelbetten in Engelberg gegenüber dem Jahre 1910 von 2716 auf 1536 im Jahre 1955 zurückgefallen. Das Verschwinden zweier Erstklass-Hotels bedeutete einen spürbaren Verlust. Während im Jahre 1937 Engelberg mit 36 Hotels und 2119 Betten nur rund 10 Prozent weniger Logiernächte verzeichnen konnte als 92 nidwaldnerische Hotels mit ihren 2839 Gastbetten zusammen; zählt Nidwalden heute bald doppelt soviel Logiernächte (226 800 im Jahre 1955) als der grosse obwaldnerische Fremdenort (127 400). Bemerkenswert ist dabei, dass Nidwalden die Frequenzgewinne und Engelberg die Frequenzverluste fast ausschliesslich den Gästen aus dem Ausland zuschreiben müssen. Andererseits nahm die Zahl der Schweizer Gäste in den letzten Jahren in Engelberg nicht unwesentlich zu.

Die Zahl der Logiernächte und die durchschnittliche Bettenbesetzung der Hotels geben allerdings nur ein unvollständiges Bild über die ganz erheblichen Frequenzzahlen von Engelberg. Die neuzeitlichen Reise- und Feriengewohnheiten kommen nämlich auch Engelberg zugute. So ist einmal die Vermietung von Ferienwohnungen (mindestens 500 Gastbetten) zu nennen. Eine ausserordentliche Entwicklung hat daneben der Tages- und Wochenendverkehr genommen. Die im Dienste des Touristenverkehrs stehenden Bergbahnen von Engelberg haben diesen Verkehr gefördert, wobei das Verkehrsaufkommen von Luzern und Zürich, ja sogar von Basel, besonders in Erscheinung tritt. Zahlungen der Stansstad-Engelberg-Bahn und Schätzungen des Eidgenössischen Oberbauinspektorates haben ergeben, dass an verkehrsreichen Sonntagen der

Wintersaison (Februar und März) 40–50 Autocars und rund 800 Personenautos, d. h. nahezu 4000 Personen auf der Strasse und etwa 800 Personen mit der Bahn (samstags sogar 1000 Passagiere), im ganzen also an die 5000 Personen, in Engelberg eintreffen. Während der Sommersaison verteilt sich der Zustrom von Gästen eher auf die ganze Woche; immerhin ist auch dann ein Spitzenverkehr über das Wochenende zu beobachten, wo die Stansstad-Engelberg-Bahn beispielsweise bis zu 1400 Passagiere nach Engelberg beförderte. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich der Tages- und Wochenendverkehr noch weiter entwickelt und für Engelberg die eigentliche Existenzgrundlage bilden wird.

2. Die Verkehrserschliessung von Nidwalden und Engelberg

Die topographischen Verhältnisse haben der Erschliessung von Nidwalden und Engelberg durch Verkehrswege gewisse Schranken auferlegt. So verbinden auf dem Landweg nur die Brünigstrasse und die Strasse Stans–Sarnen diese ganze Region mit den angrenzenden Kantonen Luzern und Obwalden. Öffentliche Verkehrsverbindungen mit der gleichen Funktion sind die Brünigbahn und die Automobillinie Stans–Sarnen. Neben diesen wenigen Landverbindungen besteht seit jeher die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, vor allem zwischen Luzern und Stansstad.

Die Stanser Ebene liess der Erstellung von Verkehrswegen mehr Raum. Hier schneiden sich die beiden für den Verkehr innerhalb des Kantons Nidwalden wichtigsten Strassen Luzern–Stans–Engelberg und Sarnen–Stans–Beckenried, und es sind auch die öffentlichen Verkehrsdienste zahlreich. Die Autofähre Beckenried–Gersau sichert diesem Kantonsteil während des Sommers sogar einen gewissen Durchgangsverkehr. Gute Nebenstrassen führen ferner zu den abseits dieser Achsen gelegenen Orten. Das enge Engelberger Tal ist durch die dem Tal folgende Strasse und Bahn erschlossen worden, die beide in Engelberg enden. – Sowohl die Verkehrslage als auch die Verkehrserschliessung von Hergiswil und der Orte in der Stanser Ebene darf somit als recht günstig bezeichnet werden.

Im folgenden soll, von notwendig erscheinenden Ausnahmen abgesehen, nur die Bedeutung der Verkehrswege auf der Achse Luzern–Engelberg zur Darstellung gelangen.

Strassen

Die Brünigstrasse bildet einen Teil der Strasse Nr. 4, Barga–Schaffhausen–Zürich–Zug–Luzern–Meiringen, des schweizerischen Hauptstrassennetzes und ist als wichtigster Strassenzug zwischen der Zentralschweiz und dem Berner Oberland zu bezeichnen. In gesamtschweizerischer Sicht erfüllt sie die Aufgabe einer Durchgangsstrasse, für Nidwalden und das Engelberger Tal aber stellt sie die wichtigste Verbindung mit der Zentralschweiz und der übrigen Schweiz dar. Die Verkehrszählungen der letzten Jahre bei der See-Enge von Acheregg ergaben im Sommer an Wochenenden pro Tag Spitzen von 14000 bis 15000 Motorfahrzeugen und 3000 bis 4000 Fahrrädern und an Werktagen von 6000

bis 7000 Motorfahrzeugen. Bereits im Sommer 1951 wurden Stundenspitzen von über 1300 Motorfahrzeugen ermittelt. Es können aber auch Sonntage im Winter recht grosse Frequenzen bringen, weil die Brünigstrasse die Zufahrt zu den Skigebieten von Engelberg, des Brisen und der Frutt bildet. Gestützt auf Verkehrszählungen ist nur rund die Hälfte des Strassenverkehrs zwischen Luzern und der See-Enge von Acheregg dem Brünigverkehr zuzurechnen, die andere Hälfte überquert die See-Enge nach bzw. von Nidwalden und dem Engelberger Tal.

Die Bedeutung aller anderen Strassen in Nidwalden und im Engelberger Tal liegt in ihrer besseren Erschliessung dieses Einzugsgebietes. Von ihnen zählen lediglich noch die Strassen Acheregg-Stans-Engelberg und Sarnen-Stans zum schweizerischen Hauptstrassennetz. Von Bedeutung ist ferner noch die Strasse Stans-Buochs-Beckenried.

Eisenbahnen

Obwohl die Brüniglinie der SBB Hergiswil als einzige nidwaldnerische Gemeinde berührt, kommt dieser Bahn für den übrigen Teil von Nidwalden doch grosse Bedeutung zu, besonders seit die Automobillinie Hergiswil-Stans-Beckenried betrieben wird. Auf der Station Hergiswil werden in einem gewissen Umfang Güter, welche für den übrigen Kantonsteil bestimmt sind, entladen und mit Lastwagen und Fuhrwerken abgeführt.

Die Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) bildet die natürliche Fortsetzung der Schiffslinie Luzern-Stansstad. Die beiden Fahrpläne sind aufeinander abgestimmt. Durch verschiedene Erneuerungen und Verbesserungen konnte die StEB ihre Fahrzeiten gegenüber früher noch etwas herabsetzen. Heute benötigen die Personenzüge für die Strecke Stansstad-Engelberg zwischen 57 und 74 Minuten. Die Gesamtfahrzeiten Schiff/Bahn für die Strecke Luzern-Engelberg inklusive Zwischenhalt in Stansstad variieren dagegen bedeutend mehr, was auf die verschieden langen Fahrzeiten der Schiffe zurückzuführen ist, und liegen nach dem Jahresfahrplan 1955/56 zwischen 98 und 152 Minuten.

Die StEB transportierte vor dem Zweiten Weltkrieg jährlich im Durchschnitt 300 000 Personen. 1941 stieg die Personenfrequenz erstmals über 400 000 und steigerte sich bis 1945, welches Jahr mit 488 500 den Rekord brachte. Seither ist eine deutliche Rückbildung festzustellen. In der Nachkriegszeit wurden pro Jahr durchschnittlich 377 000 Personen befördert. Der Personentransport bringt rund 80 Prozent der Verkehrseinnahmen der StEB ein. Da sie zu einem grossen Teil dem Tourismus dient, verteilt sich der Verkehr ganz ungleich auf die einzelnen Monate. Er ist am stärksten im Juli und August, wobei Tagesspitzen bis zu 4000 Personen entstehen, besonders an Sonntagen. Die grössten Stundenspitzen treten aber an Wintersonntagen beim Rücktransport der Skifahrer auf.

Im Gegensatz zum Personenverkehr kommt dem Güterverkehr seit dem Krieg keine grosse Bedeutung mehr zu. Die Zahl der beförderten Gütertonnen

ist nämlich seit 1946 erheblich zurückgegangen und betrug 1954 nur noch 5088 t, womit sogar das Niveau des ausgesprochenen Krisenjahres 1936 unterschritten wurde.

Automobillinie Hergiswil-Stans-Beckenried

Seit 1946 wird von der PTT-Verwaltung in Form eines Autohalterbetriebes eine durchgehende Linie Hergiswil-Stans-Beckenried geführt. Diese Linie hat einen erfreulichen Aufschwung genommen. Im Sommer verkehren täglich 13 Kurspaare zwischen Stans und Hergiswil und 10 zwischen Stans und Beckenried. Die Fahrzeiten konnten von 50 auf ca. 40 Minuten gesenkt werden. Auf der Strecke Stans-Stansstad ist die Zahl der beförderten Personen von 160 000 im Jahre 1947 auf 215 000 im Jahre 1954 gestiegen, und auf der Strecke Stansstad-Hergiswil von 206 000 im Jahre 1947 auf 278 000 im Jahre 1954. Dies kommt einem Jahresdurchschnitt von 187 000 bzw. 241 000 Personen gleich. Für die Parallelfahrten zwischen Stansstad und Stans hat die PTT-Verwaltung der StEB eine Entschädigung zu bezahlen. Schon wiederholt wurden an die PTT-Verwaltung Begehren um Verlängerung der Linie nach Luzern gestellt, die aber bis jetzt immer mit dem Hinweis auf die bevorstehende Sanierung der Verkehrsverhältnisse abgelehnt wurden.

Die Fahrpläne der Brünigbahn und der Automobillinie Hergiswil-Stans-Beckenried sind ebenfalls aufeinander abgestimmt. Dadurch wird es ermöglicht, für die Reise nach Engelberg auf der Strecke Luzern-Stansstad auch die Brünigbahn und das Postauto zu benützen. Da die Automobillinie dem direkten Verkehr angeschlossen ist, werden direkte Billette nach und von Engelberg über Hergiswil ausgegeben. In Stansstad werden auch zwischen dem Postauto und der StEB die Anschlüsse hergestellt.

Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees

Obwohl Stansstad von Luzern aus auf dem Landweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden kann, spielt die Verbindung Luzern-Stansstad der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV) für Nidwalden und Engelberg heute noch eine grosse Rolle. Die Fahrzeiten schwanken allerdings zwischen zirka 30 und 60 Minuten, je nach Zahl der Zwischenhalte und Art der Schiffe. Zwischen 1937 und 1954 betrug die Zahl der Reisenden zwischen Luzern und Stansstad im Jahresdurchschnitt 246 000. Davon sind pro Jahr in Stansstad durchschnittlich 115 000 Reisende vom Schiff auf die Bahn umgestiegen und umgekehrt.

Eine andere Struktur weist der Schiffsverkehr im Alpnersee auf, weil er nur auf den Sommer beschränkt ist und rein touristischen Zwecken dient. Da Alpnachstad Ausgangspunkt der Pilatusbahn ist, weisen die Schiffskurse grosse Tages- und Stundenspitzen auf. Allerdings sind die durchschnittlichen Jahresfrequenzen von ca. 110 000 Personen auch sehr hoch.

Die DGV hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um ihre Leistungsfähigkeit, die während der Hochsaison im Sommer jeweilen

auf die Probe gestellt wird, zu vergrössern und den Betrieb zu rationalisieren. So wurden seit Kriegsende ein Teil der Dampfschiffe auf Ölfeuerung umgebaut, 2 Motorschiffe neu erstellt und eines aus einem Dampfschiff umgebaut; gegenwärtig ist ein grösseres Motorschiff im Bau.

Übrige öffentliche Verkehrsmittel

Die bisher erwähnten Verkehrsmittel werden noch durch eine Reihe von Anlagen ergänzt, die fast ausschliesslich dem Tourismus dienen.

Die Standseilbahn Stans-Stanserhorn dient lediglich dem Sommertourismus. Bei ihrer Talstation befinden sich Haltestellen der StEB und der Automobillinien Hergiswil-Stans-Beckenried und Stans-Sarnen.

In Engelberg befinden sich die Standseilbahn Engelberg-Gerschnialp, die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee und die Sesselbahn Trübsee-Jochpass; letztere wird im Winter als Skilift betrieben. Diese Bahnen erschliessen bekannte Wander- und Skigebiete und haben wesentlich dazu beigetragen, dass Engelberg heute als der Wintersportplatz der Innerschweiz gilt. Wenn nicht die Leistungsfähigkeit der Luftseilbahn beschränkt wäre, würden alle drei Bahnen noch bedeutend höhere Frequenzen erzielen. Seit 1952 wird die andere, sonnige Talseite durch die Luftseilbahn Engelberg-Brunni erschlossen.

Endlich sei noch die Pilatusbahn erwähnt, welche zwar abseits der Verkehrsachse Luzern-Engelberg liegt, aber ein grosses Interesse an einer möglichst ungeschmälernten Schiffsverbindung zwischen Stansstad und Alpnachstad hat. Sie ist eine reine Touristenbahn und steht nur im Sommer in Betrieb.

3. Der heutige Zustand von Bahn und Strasse

A. Stansstad-Engelberg-Bahn

Die finanzielle Lage der Bahn

Die StEB wurde am 5. Oktober 1898 eröffnet. Die Erstellungskosten von 2,6 Millionen Franken wurden aufgebracht durch ein Stammaktienkapital von 1 Million Franken; ein Prioritätsaktienkapital von 0,6 Millionen Franken und ein Obligationenanleihen von 1 Million Franken. Im Laufe der Jahre wurde das Obligationenkapital auf den heutigen Betrag von 1,6 Millionen Franken erhöht.

Rückzahlungen auf diesem Anleihen erfolgten keine. Durch Entscheide des Bundesgerichts von 1934, 1942 und 1952 wurde der Zinsfuss vorübergehend herabgesetzt.

Auf dem Prioritätsaktienkapital wurden von 1900 bis 1913 und von 1923 bis 1930 Dividenden ausgeschüttet, ebenso auf dem Stammaktienkapital von 1903 bis 1913 sowie in den Jahren 1928 und 1929. Im Jahr 1924 wurde das Stammaktienkapital auf 0,5 Millionen Franken herabgesetzt und durch neu ausgegebene Stammaktien auf 0,8 Millionen Franken erhöht. Mit einem Teil des Abschreibungsgewinnes wurden zu tilgende Aufwendungen und weitere Nonvaleurs ausgemerzt. Im Laufe einer weiteren Bilanzbereinigung wurde 1942

der Nominalwert der Prioritätsaktien von 500 Franken auf 400 Franken und derjenige der Stammaktien von 250 Franken auf 50 Franken herabgesetzt.

Die StEB ist ihren Verpflichtungen bis Ende 1953 immer in vollem Umfang nachgekommen; seit 1948 erfolgte jedoch die Zahlung der Obligationenzinsen aus der Vermögenssubstanz. Die finanzielle Lage der Unternehmung hat sich damit in den letzten Jahren verschlechtert, indem die Betriebserträge nicht mehr ausreichen, um die Abschreibungen und Anleihenzinsen zu decken. Inzwischen wurden auch die Betriebsmittel aufgezehrt. Für 1954 und 1955 konnten die Obligationenzinsen nicht bezahlt werden. Die StEB ersuchte deshalb die Obligationäre mit Gesuch vom 23. Juni 1954 um Stundung der Zinsen. Am 31. Dezember 1954 wurde das Obligationenanleihen zur Rückzahlung fällig. Nachdem seither mehr als ein Jahr abgelaufen ist, steht es jedem Obligationär offen, beim Bundesgericht die Zwangsliquidation gemäss Artikel 17, Absatz 3, des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 253) zu verlangen.

Der bauliche und technische Zustand der Bahn

Die StEB ist eine Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper mit einer Spurweite von 1 m und wird mit Drehstrom betrieben. Das Hauptgeleise weist eine Länge von 22,518 km auf. Hievon sind 1,492 km mit Zahnstangen versehen; diese zwischen Obermatt und Gherst gelegene Zahnradstrecke mit einer grössten Neigung von 250 Promille überwindet eine Höhendifferenz von ca. 300 m, d. h. etwas mehr als die Hälfte der gesamten Höhendifferenz zwischen Engelberg und Stansstad von 564 m.

Unterbau

Dämme, Einschnitte, Futter- und Stützmauern und Brücken sind in gutem Zustand. Ausser dem normalen Unterhalt bedürfen sie noch auf Jahre hinaus keines ausserordentlichen Aufwandes. Die Bettung ist, mit Ausnahme der bereits erneuerten Strecken, durchwegs zu gering und verunreinigt und muss in den nächsten Jahren ausgehurdet und mit neuem Schotter ergänzt werden.

Gegenwärtig bestehen 13 Niveauübergänge mit Autoverkehr, davon 9 Kantonsstrassenübergänge. Von den letzteren sind 4 mit Blinklichtern ausgerüstet und einer (zwischen Obermatt und Gherst) mit einer bedienten Klappbrücke. Durch Verlegung der Strasse werden in nächster Zeit 2 Niveauübergänge zwischen Stans und Wolfenschiessen beseitigt. Wenn die Bahn beibehalten wird, werden in fernerer Zukunft durch die geplanten, grosszügigen Strassenverlegungen sowie Unter- und Überführungen auch die übrigen 7 Niveauübergänge zum Teil beseitigt, zum Teil in Übergänge von geringerer Bedeutung umgewandelt.

Oberbau

Auf verschiedenen Strecken von 6,9 km Gesamtlänge wurde der Oberbau in den letzten Jahren vollständig erneuert und verstärkt. Diese erneuerten

Strecken sind in einwandfreiem Zustand, so dass sie heute in den Geraden mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahren werden könnten. Auf den nicht erneuerten Strecken befinden sich die Schwellen noch in gutem Zustand; dagegen sind die Schienen in den Kurven ziemlich abgenützt und müssen ausgewechselt werden. Fast sämtliche Weichen in den Stationen sind ausgelaufen und müssen entweder durch neue ersetzt oder regeneriert werden.

Auf der Zahnradstrecke sind die Schienen und die Zahnstange so stark abgenützt, dass sie ganz ersetzt werden müssen.

Hochbau

Das Stationsgebäude in Stans ist alt und in absehbarer Zeit erneuerungsbedürftig. In Engelberg sind die Dächer von Perron und Stationsgebäude in nächster Zeit wenigstens teilweise abzudichten. Die übrigen Hochbauten befinden sich in befriedigendem Zustand und brauchen ausser dem normalen Unterhalt keine weiteren Aufwendungen. Die Stationsgebäude von Dallenwil und Wolfenschiessen wurden vor einigen Jahren erneuert.

Rollmaterial

Gegenwärtig stehen zur Verfügung:

- 13 elektrische Triebwagen
- 5 elektrische Lokomotiven (Berglokomotiven genannt und nur für den Betrieb auf der Zahnradstrecke geeignet)
- 6 zweiachsige Personenwagen
- 24 zweiachsige Güterwagen

Mit Ausnahme eines einzigen Triebwagens müssen auf der Zahnradstrecke alle Fahrzeuge von den Berglokomotiven geschoben werden.

Das vorhandene Rollmaterial leidet an Überalterung, was sich besonders an den Triebfahrzeugen durch Kurzschlüsse, Schäden und Störungen aller Art am mechanischen Teil und an der elektrischen Ausrüstung mit anormaler Häufigkeit unangenehm bemerkbar macht.

Besonders nachteilig wirkt sich die niedrige Maximalgeschwindigkeit der Adhäsionstriebfahrzeuge von 40 km/h, bei drei Triebwagen sogar nur 25 km/h, sowie die geringe Regulierungsmöglichkeit der Fahrgeschwindigkeiten aus. Diese Nachteile sind im Stromsystem (Drehstrom) begründet. Die Maximalgeschwindigkeit der Berglokomotiven beträgt 5 km/h für die Fahrt auf der Zahnradstrecke. Sie wird auf dieser mit 8 km/h nur vom einzigen, für selbständigen Einsatz auf der Adhäsions- und Zahnradstrecke geeigneten Triebwagen übertroffen.

Fahrleitung

Die Fahrleitung befindet sich durchgehend in schlechtem Zustand. Ihre durchgehende Erneuerung drängt sich daher gebieterisch auf.

B. Strasse Luzern-Engelberg

Die Strecke Luzern-Acheregg der Brünigstrasse gehört zu den am meisten befahrenen Überlandstrassen der Schweiz. Bevor im Sommer 1955 die Autobahn zwischen Luzern und Ennethorw in Betrieb genommen werden konnte, diente das seinerzeit auf 6 m ausgebaute Teilstück der Brünigstrasse in allen Ortschaften zugleich dem Lokalverkehr und zwischen Luzern und Horw zusätzlich noch dem Vorortsverkehr. Bestanden früher drei Niveaufkreuzungen mit der Brünigbahn, so wird der Durchgangsverkehr jetzt nur noch durch eine einzige Niveaufkreuzung (nördlich Hergiswil) beeinträchtigt. Auch heute noch wird die Leistungsfähigkeit der schmalen Brünigstrasse durch die Verhältnisse bei der Achereggbrücke (gegenseitige Behinderung des Verkehrs bei der Strassenverzweigung, Unterbrechung des Strassenverkehrs nach Stansstad bei der Durchfahrt von Schiffen der DGV) beträchtlich vermindert.

Dem von der Achereggbrücke weg abnehmenden Verkehr ist die Strasse Acheregg-Engelberg viel besser gewachsen. Zwischen der Acheregg und Stans ist sie unter Umfahrung von Stansstad auf eine Länge von 3 km bereits ausgebaut; indessen stellen die beiden Niveaufkreuzungen mit der StEB immer noch gefährliche Hindernisse dar. Abgesehen von einigen Engnissen in Stans und weiteren Niveauübergängen mit der StEB oberhalb Stans ist die Strasse bis zur Kantonsgrenze bei Grafenort günstig angelegt und in recht gutem Zustand. Auf dem Gemeindegebiet von Engelberg hat die Strasse eine Höhendifferenz von mehr als 400 m zu überwinden. Von dieser rund 9 km langen Strecke sind erst 2 km endgültig ausgebaut, während 4 km weniger als 6 m breit und 1 km noch nicht staubfrei sind.

4. Vorschläge für die Lösung des Verkehrsproblems

Nidwalden und Engelberg sind also heute zwar von verschiedenen Seiten her mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln erreichbar, aber sowohl die Hauptzufahrtsstrasse als auch die Qualität der Bedienung durch die öffentlichen Verkehrsmittel entsprechen nicht den Anforderungen des modernen Verkehrs. Der dringenden Verbesserung bedarf neben der Strasse auch die öffentliche Verkehrsbedienung von Luzern her. Die Notwendigkeit des Strassenausbaus wurde grundsätzlich von keiner Seite bestritten. Im grossen und ganzen ist man sich ferner darüber einig, dass das neue öffentliche Verkehrsmittel seinen Ausgangspunkt in Luzern haben muss, damit das oft als lästig empfundene Umsteigen zwischen Bahn und Schiff wegfällt und zugleich die Reisezeit erheblich gekürzt werden kann. Für die direkte Verbindung des Engelberger Tals mit Luzern sind sowohl Bahn- wie Bahnersatzprojekte ausgearbeitet worden.

Da die Strasse unabhängig von der Lösung des Problems der zukünftigen öffentlichen Verkehrsbedienung im Engelberger Tal ausgebaut werden muss und damit zum Teil schon begonnen worden ist, seien die Projekte für den Strassenausbau Luzern-Engelberg vorweggenommen.

Der Strassenausbau

Die Strasse Luzern–Engelberg, die die Kantonsgebiete von Luzern, Nidwalden und Obwalden berührt, bildet einen Teil des mit Bundesratsbeschluss (BRB) vom 27. Juli 1951 bezeichneten Hauptstrassennetzes, das mit Bundeshilfe ausgebaut wird. Die Strecke Luzern–Acheregg (inklusive) gehört zum Talstrassennetz und die Strecke Stansstad–Engelberg zum Alpenstrassennetz.

Die im gesamten ab Luzern Eichhof 32,4 km lange Strasse Luzern–Engelberg ist erst an drei Stellen so ausgebaut, dass sie auch einem künftigen, grösseren Verkehr genügt. Ein kurzes Teilstück ist gegenwärtig im Bau, während mehr als zwei Drittel noch auszubauen sind.

Zwischen Luzern und Ennethorw wurde auf Grund des Talstrassenprogramms gemäss BRB vom 10. Juli 1953 im Sommer 1955 das erste Autobahnstück der Schweiz fertiggestellt. Diese 4,4 km lange, vierspurige Anlage zweigt in Luzern auf der Höhe der Brauerei zum Eichhof von der Strasse nach Kriens links ab, bleibt immer westlich der Brünigbahn und mündet bei Ennethorw wieder in die alte Brünigstrasse ein. Da die genauen Landerwerbskosten noch nicht feststehen, kennt man auch die gesamten Baukosten erst annäherungsweise; sie werden rund 7 Millionen Franken betragen. Der Bundesbeitrag von 60 Prozent wird sich demnach auf 4,2 Millionen Franken belaufen und teilweise zu Lasten der Kredite für das Bauprogramm 1955–1958 gehen. – Die 3 km lange Strecke Achereggbrücke (exklusive)–Stans wurde schon auf Grund des Alpenstrassenprogramms gemäss BRB vom 26. Februar 1937 ausgebaut; von den 183 000 Franken betragenden Gesamtkosten hat der Bund 50 Prozent oder 91 500 Franken übernommen. – Eine gesamthaft 2 km lange, zwischen Grafenort und Engelberg gelegene Strecke wurde auf Grund des Alpenstrassenprogramms gemäss BRB vom 10. Juli 1953 und vom 16. September 1955 ausgebaut. Die Gesamtkosten betragen rund 1,4 Millionen Franken, von denen bis heute 1 Million Franken abgerechnet sind. Der Bund hat daran wiederum 50 Prozent, d. h. 500 000 Franken, geleistet.

Gegenwärtig wird auf Gebiet des Kantons Obwalden die rund 1 km lange Strecke Schafrain–Reinerts auf Grund des Alpenstrassenprogramms gemäss BRB vom 16. September 1955 auf eine Breite von 7 m ausgebaut (damit wird auch das letzte, noch nicht staubfreie Strassenstück verschwinden). An die veranschlagten Baukosten von 790 000 Franken wird der Bund 50 Prozent oder 395 000 Franken bezahlen.

Des Ausbaues bedarf auf dem Kantonsgebiet von Luzern nur noch die 0,95 km lange Strecke Ennethorw–Kantonsgrenze Nidwalden. Es ist vorgesehen, über der bisherigen Strasse eine neue zweispurige Strasse zu erstellen, die den Verkehr Luzern–Stansstad aufnehmen wird. Von den auf 1,5 Millionen Franken geschätzten Erstellungskosten wird der Bund zu Lasten des Strassenausbauprogramms 1955–1958 60 Prozent oder 0,9 Millionen Franken übernehmen.

Für den Ausbau bietet die auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden gelegene Strecke Kantonsgrenze Luzern–Acheregg (inklusive) die grössten Schwierigkeiten; hier sind die Projektierungsarbeiten im Gang. Der Kanton Nidwalden hat an der Landsgemeinde 1954 die Gesetze für den Ausbau der betreffenden Strecke und dessen Finanzierung angenommen. In Hergiswil soll eine Umfahrungsstrasse in Form einer Autobahn erstellt werden, so dass der Niveauübergang am Nordeingang dieser Ortschaft vermieden und zugleich der Durchgangsverkehr vom Lokalverkehr getrennt wird. Die Lopperstrasse soll gemäss Vorschlägen des Eidgenössischen Oberbauinspektorates gestaffelt dem Berg entlang geführt und gegen Steinschlag gesichert werden, während nach der kantonalen Botschaft an die Landsgemeinde 1954 eine neue Strasse grösstenteils im Fels gebaut werden soll. Einigkeit besteht heute darüber, dass bei der Strassengabelung an der Acheregg eine leistungsfähige, kreuzungsfreie Anlage zu erstellen ist, die jede gegenseitige Behinderung der beiden Verkehrsströme ausschliesst. Nach der heute bereits überholten Schätzung des Kantons sollen die Baukosten für die 3,75 km lange Strecke Kantonsgrenze Luzern–Acheregg (inklusive) 11,5 Millionen Franken betragen. Der Kanton Nidwalden verlangt für den Ausbau dieser Strecke einen Bundesbeitrag von mindestens 80 Prozent oder 9,2 Millionen Franken. Ob ein so hoher Bundesbeitrag gewährt werden kann, steht noch nicht fest. – Auf dem Kantonsgebiet von Nidwalden ist auch noch die 11,5 km lange Strecke Stans–Kantonsgrenze Obwalden auszubauen. Vorgesehen ist wiederum eine Strassenbreite von 7 m. An einzelnen Stellen sind Trasseänderungen nötig; dabei lassen sich einige Niveaureuzungen mit der StEB beseitigen. Die gesamten Baukosten sind auf 5 Millionen Franken veranschlagt, woran der Bund voraussichtlich 50 Prozent oder 2,5 Millionen Franken beitragen wird. Hievon sind 800 000 Franken auf Grund des Alpenstrassenprogramms gemäss BRB vom 10. Juli 1958 und vom 16. September 1955 bereits zugesichert, während der Rest zu Lasten eines kommenden Strassenausbauprogramms geht.

Es sind ferner auf dem Kantonsgebiet von Obwalden noch 5,8 km auf 7 m Breite auszubauen. U. a. wird der Niveauübergang bei Grünenwald beseitigt. Von den gesamten Baukosten von rund 4 Millionen Franken werden 50 Prozent oder 2 Millionen Franken aus Strassenbaukrediten des Bundes zu decken sein.

Übersicht über den Strassenausbau Luzern-Engelberg

(Stand 1. Januar 1956)

Kantons- gebiet	Strecken (km) ¹⁾				²⁾ Gesamte Baukosten Fr.	Subven- tions- satz des Bundes %	Anteil des Bundes Fr.	Anteil der Kantone Fr.
	aus- gebaut	im Bau	noch auszu- bauen	Total				
Luzern	4,40	—	0,95	5,35	8 500 000	60%	5 100 000	3 400 000
Nidwalden (Talstrasse)	—	—	3,75	3,75	11 500 000 ³⁾	80% ⁴⁾	9 200 000	2 300 000
Nidwalden (Alpenstr.)	3,00	—	11,50	14,50	5 183 000	50% ⁵⁾	2 591 500	2 591 500
Obwalden	2,00	1,00	5,80	8,80	6 190 000	50% ⁵⁾	3 095 000	3 095 000
Total km	9,40	1,00	22,00	32,40	—	—	—	—
Total Fr.	—	—	—	—	31 373 000	—	19 986 500	11 386 500

Bemerkungen zur Tabelle:

¹⁾ Die Längenangaben sind gerundet.

²⁾ Die in den gesamten Baukosten enthaltenen Kostenschätzungen für den zukünftigen Ausbau sind naturgemäss unsicher.

³⁾ Diese Schätzung der Baukosten für die Strecke Kantonsgrenze Luzern-Acheregg (inkl.) erscheint heute schon als überholt, kann jedoch noch nicht durch eine zuverlässige neue Angabe ersetzt werden.

⁴⁾ Der Subventionssatz von 80 % ist noch nicht bewilligt.

⁵⁾ Unter der Annahme, dass auch für den im Programm 1955-1958 noch nicht vorgesehenen Ausbau der gleiche Subventionssatz von 50 % zur Anwendung gelangen werde.

Bahnprojekte

Schon bald nach der Betriebsaufnahme der StEB wurden drei verschiedene Projekte für den Anschluss der StEB an die Brünigbahn in Hergiswil, Alpnachstad und Sarnen ausgearbeitet. Ein weiteres Projekt hatte eine normalspurige linksufrige Vierwaldstätterseebahn zum Gegenstand. Obwohl einzelne Projekte konzessioniert worden sind, konnte keines verwirklicht werden. Entweder war keine Rendite zu erwarten, so dass keine Finanzierung zustande kam, oder es verunmöglichten bestimmte äussere Ereignisse wie der Erste Weltkrieg bzw. die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre ihre Ausführung.

Von 1939 an verlihen einerseits der technisch unbefriedigende Zustand der StEB und andererseits die Aussicht, Privatbahnhilfe- und Arbeitsbeschaffungskredite in Anspruch nehmen zu können, der Aufstellung von Bahnprojekten starken Auftrieb. Es wurden ausgearbeitet

in den Jahren 1940-1942: drei Projekte durch die StEB,

in den Jahren 1943-1945: vier Projekte durch Ing. Labhardt, alt Direktor des Kreises II der SBB,

im Jahre 1945: ein Projekt des Eidgenössischen Amtes für Verkehr,

im Jahre 1946: ein gemeinsames Projekt der Regierungen von Obwalden und Nidwalden,

im Jahre 1949: zwei Projekte durch die SBB,

im Jahre 1950: ein Projekt der Direktion der StEB (zitiert: Projekt Wiederkehr).

Diese Projekte waren bei weitem nicht alle gleichwertig; sie enthielten zwischen einem blossen Dringlichkeitsprogramm und einem Programm für den Vollausbau (Umbau der Zahnradstrecke Obermatt-Gherst in eine Adhäsionsstrecke, Erstellung der Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil, Umstellung auf Einphasenwechselstrom und Anschaffung von neuem Rollmaterial) so ziemlich alle Zwischenstufen, beispielsweise auch die Reduktion der Neigung der Zahnradstrecke Obermatt-Gherst von maximal 250 Promille auf 110 bis 115 Promille, d. h. auf die maximale Neigung der Zahnradstrecke der Brünigbahn. Die bis und mit 1949 aufgestellten Projekte konnten jedoch in baulicher und betrieblicher Hinsicht nicht befriedigen oder waren so teuer, dass keine Möglichkeit für ihre Finanzierung bestand. Erst das Projekt Wiederkehr sah einen Ausbau der StEB vor, der technisch noch einigermaßen zu befriedigen vermochte und für dessen Finanzierung eine gewisse Aussicht bestand. Es diente denn auch als Grundlage für das Konzessionsgesuch des Regierungsrates von Nidwalden vom 7. November 1951.

Das Interesse, welches die Bevölkerung von Obwalden und Nidwalden an der technischen Verbesserung dieses Bahnbetriebes bekundet, kam ferner in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen sowie in Volksabstimmungen zum Ausdruck.

Zu erwähnen ist als erstes die Interpellation von Moos vom 10. Dezember 1947, in welcher der Bundesrat über seine Stellungnahme zur dringend notwendigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach Engelberg und zur Frage des Bahnanschlusses Hergiswil-Stansstad befragt wurde.

Mit dem Postulat Nr. 5514 des Nationalrates vom 15. Juni 1949 (Postulat Fröhlich) wird der Bundesrat eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht und Antrag vorzulegen, wie in Verbindung mit den interessierten Gemeinden und Kantonen die unerfreulichen Verkehrsverhältnisse so rasch wie möglich einer Lösung entgegengeführt werden können. In der Begründung wurde die Erneuerung der bestehenden Bahn und deren Anschluss an das Bundesbahnnetz verlangt und gleichzeitig jede andere Lösung des Verkehrsproblems wie Ersatz der Bahn durch einen Autobus- oder Trolleybusbetrieb oder einen leistungsfähigeren Bahn/Schiffbetrieb abgelehnt.

Das Postulat Nr. 6125 des Ständerates vom 2. Oktober 1951 (Postulat Christen) ersucht den Bundesrat um Prüfung und Berichterstattung, ob nicht für die Erstellung der Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil ein besonderer Bundesbeitrag ausserhalb des Privatbahnhilfegesetzes bewilligt werden kann.

Am 7. November 1951 hat die Regierung von Nidwalden beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für die Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil als Ergänzung des seit 1940 hängigen Sanierungsgesuches der StEB eingereicht. Dieses Konzessionsgesuch ist durch eine gemeinsame Eingabe der Regierungen von Obwalden und Nidwalden vom 9. August 1954 präzisiert und ergänzt worden, indem auch an den Bau der Verbindungsbahnstrecke ausdrücklich ein Bundesbeitrag verlangt

wurde, nachdem von den beiden Kantonen ein solcher immer als selbstverständlich betrachtet worden war. Eine weitere ergänzende Eingabe der Regierungen von Obwalden und Nidwalden datiert vom 24. November 1955.

Volksabstimmungen in Nidwalden und Obwalden haben folgendes ergeben:

In Nidwalden hat die Landsgemeinde vom 25. April 1954 drei Gesetze angenommen:

1. einstimmig das Gesetz betreffend die finanzielle Mithilfe des Kantons Nidwalden zur Sanierung der StEB und der Erstellung des Verbindungsstückes Stansstad-Hergiswil, welches einen Kantonsbeitrag von höchstens 3,377 Millionen Franken, d. h. 61,4 Prozent von höchstens 5,5 Millionen Franken vorsieht,
2. mit grossem Mehr das Gesetz betreffend den Neubau der Hauptstrasse Nr. 4 im Abschnitt Kantonsgrenze Luzern bis Stansstad,
3. einstimmig das Gesetz betreffend Finanzierung der Sanierung der Verkehrsverhältnisse in Nidwalden, gemäss welchem für die Sicherstellung der Verzinsung und Amortisation der durch den Kanton aufzubringenden Mittel jährlich (während längstens 25 Jahren) einer Spezialrechnung überwiesen werden:
 - 100 000 Franken aus dem ordentlichen Staatshaushalt,
 - 0,5 Promille Zuschlag zur ordentlichen Landsteuer, nebst 50 Rappen Kopfgeld,
 - je 75 000 Franken als Leistungen der Nidwaldner Kantonalbank und des kantonalen Elektrizitätswerkes, zusätzlich zu den bisherigen gesetzlichen Vergütungen an die Staatskasse.

In Obwalden hat vorerst die Einwohnergemeinde Engelberg an der ausserordentlichen Einwohnergemeindeversammlung vom 11. April 1954 einstimmig den Gemeindebeitrag von 300 000 Franken bewilligt. An der Landsgemeinde, die wie in Nidwalden am 25. April 1954 stattfand, wurde verfassungsgemäss das Gesetz betreffend die Sanierung der StEB lediglich beraten und erst an der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Mai 1954 mit grosser Mehrheit (2965 Ja gegen 689 Nein) angenommen. Unter Einschluss des Gemeindebeitrages von Engelberg wurde ein Kredit von höchstens 2,123 Millionen Franken entsprechend 38,6 Prozent der von den beiden Kantonen Obwalden und Nidwalden in Aussicht gestellten 5,5 Millionen Franken bewilligt und gleichzeitig zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen eine Staatssteuer von 0,3 Einheiten gutgeheissen.

Bahnersatzprojekte

Die Schwierigkeiten, die sich der Aufstellung eines technisch befriedigenden und finanziell tragbaren Bahnprojektes entgegenstellten, veranlassten die Behörden des Bundes (Eidgenössisches Amt für Verkehr, Armeestab) und der Kantone Obwalden und Nidwalden anlässlich einer Konferenz im November 1942 mit Vertretern der StEB und der DGV, die Frage einer Umstellung der

StEB auf einen Strassentransportbetrieb zur Prüfung in Aussicht zu nehmen. Seither sind verschiedene Bahnersatzprojekte veröffentlicht worden, die allerdings mehrheitlich nicht in Ausführung des seinerzeit gefassten Beschlusses bearbeitet wurden. Vom ersten Projekt abgesehen behandelten alle Verfasser nur Automobilprojekte; sie betreffen alle einen direkten öffentlichen Verkehrsdienst zwischen Luzern und Engelberg. Es wurden veröffentlicht

im Jahre 1944: die Projekte von Ing. Siegwart, damaliger Direktor der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern, sowohl für einen Automobil- als auch für einen Trolleybusbetrieb,

im Jahre 1945: das Projekt von Ing. Hohl, Chef des damaligen Automobildienstes des Eidgenössischen Amtes für Verkehr;

im Jahre 1949: das Projekt der Generaldirektion SBB,

im Jahre 1951: das Projekt der Generaldirektion PTT,

im Jahre 1953: das Projekt von Dr. Raaflaub, Generalsekretär des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS).

Die Voraussetzungen, von welchen dabei ausgegangen wurde, waren zum Teil sehr verschieden, so dass die Projekte nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden können. – Die Umstellung auf Trolleybus wurde nicht weiter verfolgt.

In Obwalden und Nidwalden hat bis jetzt kein Bahnersatzprojekt Zustimmung gefunden. Wir werden uns indessen zur Frage der Automobillösung im III. Kapitel eingehender äussern.

II. Kapitel

Die Lösung des Verkehrsproblems mit Beibehaltung der Stansstad-Engelberg-Bahn und Erstellung einer Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil (Bahnlösung)

1. Konzessionsgesuch des Regierungsrates von Nidwalden für die Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil vom 7. November 1951

An einer Besichtigung der Strecke Luzern–Engelberg mit anschliessender Konferenz in Stans vom 8. Oktober 1951 wurde vom damaligen Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements der StEB anheimgestellt, ein Konzessionsgesuch für Bau und Betrieb der Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil einzureichen. Am 7. November 1951 unterbreitete dann aber der Regierungsrat von Nidwalden ein solches Konzessionsgesuch. Er glaubte sich hiefür zuständig, weil die Verbindungsbahnstrecke ganz auf nidwaldnerischem Gebiet liegt. Gleichzeitig wollte er sich verpflichten, beim Zustandekommen der technischen und finanziellen Sanierung der StEB und der Erstellung der Verbindungsbahnstrecke die Konzession ohne weiteres auf die neue Bahnunternehmung zu übertragen.

Dem Konzessionsgesuch ist zu entnehmen:

Verkehrsbedürfnis

Die bisherige öffentliche Verkehrsbedienung Luzern–Stansstad über den See oder über die steinschlaggefährdete Lopperstrasse habe sich hauptsächlich in den letzten Jahrzehnten für Nidwalden und Engelberg verkehrstechnisch als unbefriedigend und ungenügend erwiesen. Infolge der zu geringen Leistungsfähigkeit des kombinierten Schiff/Bahn-Betriebes im Personenverkehr habe der Kurort Engelberg nicht diejenigen Frequenzen erzielen können, die ihm wegen seiner schneesicheren Lage und seines bedeutenden Einzugsgebietes zukommen würden. Wenn im Bahnhof Luzern umgestiegen werden könnte, wäre zu erwarten, dass ein Teil des vom Schiff/Bahn-Betrieb abgewanderten Verkehrs auf die Bahn zurückkehrte. Auch die 200 000 Reisenden, welche jährlich das Postauto zwischen Stansstad und Hergiswil benützen, würden auf die Bahn übergehen. – Weil die StEB keinen Anschluss an das Schienennetz der SBB besitzt, habe sich auf der StEB kein Wagenladungsverkehr entwickelt. Auch für den Stückgüterverkehr sei der zweimalige Umlad in Luzern und Stansstad in verschiedener Hinsicht nicht förderlich. Die Güter würden deshalb ab Luzern oder Hergiswil meistens mit Lastwagen oder Fuhrwerken Richtung Nidwalden und Engelberg geführt. Diese Erschwerung des Güterverkehrs dürfte eine der Hauptursachen sein, warum sich bis heute in Nidwalden trotz anderweitigen günstigen Voraussetzungen praktisch keine wichtigen Industrien niedergelassen hätten.

Die Einrichtung eines direkten Bahnbetriebes Luzern–Engelberg über die Verbindungsbahnstrecke würde sich für die Wirtschaft der ganzen Gegend mit einem Schlag vorteilhaft auswirken, wie dies in anderen an das Schienennetz angeschlossenen Bergtälern der Fall war. Bereits hätten namhafte Firmen die Eröffnung neuer oder die Erweiterung bestehender Betriebe in Nidwalden in Aussicht gestellt.

Technische und bauliche Beschreibung des Projektes

Die Verbindungsbahnstrecke beginne in der Station Hergiswil der SBB und verlaufe im Südkopf der Station parallel zur Brüniglinie Richtung Lopper. Dieser werde in einem neuen Tunnel von 1815 m Länge durchfahren, wobei vom Tunnelanfang an die Strecke eine Kurve mit 4 Promille Steigung nach Osten beschreibe. Vom Kulminationspunkt aus bestünde zunächst auf einer längeren Distanz ein Gefälle von 4,43 Promille, welches 46 m vor dem Tunnelausgang bei der See-Enge von Acheregg auf 45 Promille überginge. Mit dem gleichen Gefälle wäre die See-Enge auf einer neuen Eisenbetonbrücke mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 7,50 m zu überqueren. Dieses Gefälle endete bei der in einer Linkskurve liegenden Einfahrt in die Station Stansstad. Die neue Station würde auf Land, welches durch Auffüllen des Sees mit Ausbruchmaterial aus dem Tunnel gewonnen werden könnte, neu errichtet und als Durchgangstation ausgebildet. An ihrem östlichen Ende wäre durch eine Rechtskurve von 80 m Radius der Anschluss an das heutige Trasse der StEB herzustellen. Der

jetzige Kopfbahnhof von Stansstad könnte damit aufgehoben werden. Die Länge der gesamten Verbindungsbahnstrecke betrüge 2335 m und befände sich ganz auf nidwaldnerischem Gebiet.

Die Linienführung der bisherigen StEB (Stammstrecke) würde beibehalten. Der hohen Kosten wegen wäre es nicht möglich, die eine maximale Neigung von 250 Promille aufweisende Zahnradstrecke Obermatt–Gherst durch eine weniger steile Linienführung zu ersetzen; die Anschaffung von leistungsfähigen Triebfahrzeugen würde erlauben, Züge mit zwei Anhängewagen mit einer Geschwindigkeit von 12 km/h darüber zu führen (eine Reduktion der Steigung würde wegen des daraus resultierenden längeren Weges keine Verkürzung der Fahrzeit mit sich bringen). Immerhin sei der Umbau der gesamten Bahnanlagen der Stammstrecke nach SBB-Normalien vorgesehen. Mit den notwendigsten Verstärkungsarbeiten am Unter- und Oberbau sei in den letzten Jahren begonnen worden.

Da die StEB und die Brüniglinie der SBB beide die Meterspur besitzen, biete der Anschluss in Hergiswil diesbezüglich keine Schwierigkeiten. Dagegen müsse sich die mit Drehstrom betriebene StEB der Stromart der SBB (Einsphasenwechselstrom 15 000 Volt, 16 $\frac{2}{3}$ Hertz) anpassen.

Betriebliche Verbesserungen und Tarife

Die Verbindungsbahnstrecke und die Stammstrecke würden so ausgebaut, dass auf der Adhäsionsstrecke bis Obermatt SBB-Rollmaterial der Brüniglinie verwendet werden könnte. Desgleichen würden die Adhäsionsstrecke und der neue Loppertunnel so ausgebildet, dass Normalspurwagen auf Rollscheln bis Obermatt befördert werden könnten.

Als Traktionsmittel seien Personentriebwagen vorgesehen, die die Führung von Pendelzügen erlauben werden; dadurch sollen im Bahnhof Luzern zeitraubende Manöver, welche zudem den Rangierdienst im Güterbahnhof stören würden, vermieden werden können.

Im neuen Stationsgebäude Stansstad liesse sich wiederum die Post unterbringen, und es wäre möglich, die Schiffsstation ebenfalls bei der Bahnstation zu erstellen. Beide Stationen könnten vom Dorfkern her ohne Kreuzen von Durchgangsstrassen erreicht werden. Überdies sei parallel zur neuen Bahnstation eine Quaianlage geplant. Damit wären die Fremdenverkehrsinteressen von Stansstad in allen Teilen gewahrt. – Das Projekt biete noch den Vorteil, dass die bisherigen Depotalanlagen der StEB weiter benützbar seien.

Die Einführung einer direkten Verbindung Luzern–Engelberg sollte sich in einer starken Fahrzeitverkürzung auswirken, indem für Schnellzüge nur noch ca. 50 Minuten und für Personenzüge nur noch ca. 60 Minuten benötigt würden. Es würde die Verpflichtung übernommen, einen möglichst günstigen Fahrplan aufzustellen und auf der Verbindungsbahnstrecke unter keinen Umständen weniger Züge zu führen als heute Postautokurse verkehren.

Obwohl für die praktisch nur aus Kunstbauten bestehende Verbindungsbahnstrecke ein Distanzzuschlag von 100 Prozent vorgesehen sei (2378 m effektive Distanz von Mitte Station Stansstad bis Mitte Station Hergiswil = 5 km Tarifdistanz), ergäbe sich gegenüber dem bisherigen Schiff/Bahn-Verkehr doch eine Verbilligung der Taxen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr.]

Kostenvoranschlag und Erfolgsberechnung

Die auf der Preisbasis vom Juni 1950 berechneten Kosten der Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil würden betragen:

	Fr.
Allgemeine Kosten	300 000
Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr.
Allgemeines (Landerwerb usw.)	135 300
Unterbau (inklusive Tunnel und Brücke)	4 233 972
Oberbau	216 794
Hochbau	188 000
Elektrische Zugförderung	98 446
Sicherungsanlagen	110 162
	4 982 674
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	198 964
Total Baukosten	
	5 421 638

In diesem Kostenvoranschlag seien die durch den Anschluss in der Station Hergiswil notwendig werdenden Erweiterungsbauten sowie die allfällige Verlegung der Schiffsstation Stansstad auf die Höhe der neuen Bahnstation nicht inbegriffen.

Für die Verbindungsbahnstrecke Hergiswil-Stansstad und die Stammstrecke der StEB ergebe sich nachstehende Erfolgsberechnung.

Erträge

Verkehrseinnahmen	Fr.
Personenverkehr	620 000
Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr	180 000
Nebeneinnahmen	
Verschiedene Einnahmen	30 000
	830 000

Aufwendungen

Personalkosten

Gehälter, Löhne, Zulagen, Nebenbezüge, Dienstkleider, soziale Aufwendungen	420 000
Übertrag	420 000

	Fr.
	Übertrag 420 000
Sachkosten	
Allgemeine Aufwendungen	10 000
Verkehrswerbung und Provisionen	6 000
Versicherungen und Schadenersatz	10 000
Betriebsbesorgungen (Hergiswil)	5 000
Entschädigung für Gemeinschaftsstation (Hergiswil)	16 000
Sachbedarf	24 000
Kraft- und Verbrauchsstoffe der Fahrzeuge	70 000
Werk- und Hilfsstoffe für den Unterhalt der Bahnanlagen und Fahrzeuge.	60 000
	<u>621 000</u>
Betriebsüberschuss	209 000
Abschreibungen	<u>169 000</u>
	Aktivsaldo <u>40 000</u>

2. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zum Konzessionsgesuch

A. Kantone

Obwalden

Der Regierungsrat von Obwalden bestätigt, dass das Gesuch des Regierungsrates von Nidwalden vom 7. November 1951 im gemeinsamen Einverständnis eingereicht worden sei. Für den Fall der Konzessionserteilung müsse aber dafür gesorgt werden, dass später die Konzession auf die StEB oder ihre Rechtsnachfolgerin übertragen werde. Indessen dürfe die Konzessionierung der Verbindungsbahnstrecke nicht ohne Sanierung der Stammstrecke erfolgen, trotzdem der Kanton Obwalden dadurch eine fast untragbare finanzielle Belastung übernehme. Dafür würden der Kanton Nidwalden und der Kurort Engelberg bahntechnisch erschlossen, wobei infolge der Verkürzung der Fahrzeiten, der Herabsetzung der Taxen, des Wegfalles des Umsteigens und schliesslich wegen des vermehrten Reisekomforts schlechthin mit bedeutenden Frequenzsteigerungen gerechnet werden dürfe. – Wenn aber in absehbarer Zeit die Verkehrsverhältnisse des Kurortes Engelberg nicht wesentlich verbessert würden, drohten Millionenwerte verlorenzugehen.

Die Konzessionsbehörde wird ersucht, den Schifffahrtsinteressen im Alpenersee, soweit technisch möglich, Rechnung zu tragen. Es würde indessen seitens des Kantons der Bahnlösung die Priorität eingeräumt, falls die Gestaltung der Eisenbahnbrücke von Acheregg in Berücksichtigung der Schifffahrtsinteressen die Ausführung des neuen Baues der Verbindungsbahnstrecke zu stark erschweren oder sogar verunmöglichen sollte.

Luzern

Das kantonale Baudepartement gibt seiner Befürchtung Ausdruck, dass der freien Schifffahrt Richtung Alpnachersee Fesseln angelegt werden könnten, falls aus Gründen der Kostenersparnis die Eisenbahnbrücke bei der Acheregg eine ungenügende lichte Höhe erhalten sollte. Dieser gegen die freie Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee gerichteten Tendenz könne nicht scharf genug entgegengetreten werden. Der ganze See sei als eine Einheit zu betrachten, und die DGV berufe sich auf das von alters her gewährleistete Recht der freien Durchfahrt aller Schiffe durch die See-Enge von Acheregg. Ferner dürften der in den Jahren 1942/1943 mit öffentlichen Mitteln sanierten DGV aus dem Bau der Verbindungsbahnstrecke keine finanziellen Opfer zugemutet werden. Der Schifffahrtsbetrieb sei nämlich sehr konjunkturrempfindlich und wetterabhängig. – Die zuständige luzernische Behörde ersucht, es sei bei der Beurteilung des Konzessionsgesuches dem Standpunkt der DGV Rechnung zu tragen.

Uri und Schwyz

Die Regierungen von Uri und Schwyz verzichten darauf, sich zum Projekt des weitern zu äussern, da die beiden Kantone durch die Bahnlösung nicht direkt berührt würden.

B. Öffentliche Transportanstalten

Schweizerische Bundesbahnen

Die SBB seien zwar gesetzlich verpflichtet, der neuen Bahn in der Station Hergiswil den technischen und betrieblichen Anschluss zu gewähren, nicht dagegen direkte Züge der StEB nach und von Luzern verkehren zu lassen. Die Möglichkeit zur Einführung direkter Züge der neuen Bahn nach Luzern sei aus folgenden baulichen und betrieblichen Gründen äusserst beschränkt.

Die Strecke Hergiswil–Luzern sei schon jetzt sehr stark belegt und erreiche im Spitzenverkehr das Maximum ihrer Leistungsfähigkeit. Eine Erhöhung der Streckenbelegung im Spitzenverkehr wäre auf der heutigen Einspur überhaupt nicht mehr möglich.

Durch die Führung von Zügen der neuen Bahn nach und von Luzern würden die SBB gezwungen, in absehbarer Zeit die Strecke Hergiswil–Luzern auf Doppelspur auszubauen, was für den Brünigverkehr allein nicht nötig wäre und voraussichtlich auch später nicht nötig werden dürfte. Der Ausbau auf Doppelspur käme auf mehr als 1 Million Franken pro km zu stehen, was in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Einnahmen auf dieser Strecke stünde.

Im Bahnhof Luzern würden die meterspurigen Perron- und Geleiseanlagen für den normalen Brünigverkehr nur knapp genügen; im Spitzenverkehr komme eine Mehrbelastung nicht in Frage. Es sei ferner zu berücksichtigen, dass die ein- und ausfahrenden Züge der Brüniglinie im Bahnhof Luzern die Ein- und Ausfahrten der Güterzüge aller übrigen Linien kreuzen müssen und

dass sie das Manöver und namentlich die zahlreichen Fahrten zum Eilgut und zu den Güterhallen behindern und verzögern. Es bedürfe in den nächsten Jahren ganz besonderer Anstrengung, um durch den Ausbau der Sicherungsanlagen und Einführung einer umfassenden Fernsteuerung in Luzern weitgehende bauliche Arbeiten zu vermeiden. Eine Erweiterung der meterspurigen Anlagen des Bahnhofes Luzern müsste aber unweigerlich das ganze Bahnhofproblem Luzern neu aufrollen. Dazu komme, dass ein dichter Bahnverkehr auf den Niveauübergängen in Luzern eine Linienverlegung bedingen würde mit einem Aufwand von mehreren Millionen Franken.

Da die SBB von Gesetzes wegen nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben seien, dürfe ihnen nicht zugemutet werden, dass sie die aus der Einführung von Zügen der neuen Bahn auf die Strecke Hergiswil-Luzern und in den Bahnhof Luzern entstehenden baulichen und betrieblichen Mehrkosten übernehmen.

Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees

Die DGV sei an der technischen Sanierung der StEB interessiert. Zugunsten des zentralschweizerischen Fremdenverkehrs seien für die Bahnlösung folgende Forderungen anzumelden:

- Die Bahn- und Strassenverbindungen über die See-Enge von Acheregg müssten so ausgestaltet werden, dass das durch Gesetz und Vertrag gewährleistete Recht der freien Durchfahrt der Schiffe nicht beeinträchtigt werde.
- Die Bahnanlagen in Stansstad wären so zu erstellen, dass die Umschlagsverhältnisse Schiff/Bahn keine Verschlechterung erfahren. Falls eine Verlegung der Schiffstation nötig werde, müssten die der DGV daraus erwachsenden Kosten von der Bahn zurückvergütet werden.
- Die Fahrpläne seien so aufzustellen, dass die Anschlüsse zwischen Schiff und Bahn gewährleistet bleiben.

Es müsse beachtet werden, dass die Personenfrequenzen der nur im Sommer bedienten Schiffstation Alpnachstad ganz wesentlich grösser seien als jene des direkten Verkehrs, der in Stansstad von den Schiffen zur StEB abflüsse oder von ihr herkomme. Da Alpnachstad Ausgangspunkt der Pilatusbahn ist, ergäben sich auf der Schiffslinie nach und von Alpnachstad starke Verkehrsspitzen, die sich aber nur mit den grossen Schiffen bewältigen liessen. Sobald diese Schiffe die See-Enge von Acheregg nicht mehr passieren könnten, würde der gesamte Betrieb erschwert und verteuert, indem mindestens zwei mittlere Schiffe mit entsprechendem Personal neu eingesetzt werden müssten. Der Bau dieser Schiffe würde zirka 2,5 Millionen Franken erfordern. Dazu kämen aber noch die Anpassungsarbeiten an den mittleren Dampfschiffen, deren Kamine einziehbar gestaltet und deren Masten umlegbar gemacht werden müssten, was pro Schiffseinheit zirka 80 000 Franken kosten würde, die damit verbundenen höheren Unterhaltskosten nicht eingerechnet.

Falls die Bahnlösung verwirklicht wird, könne an der für die feste Hochbrücke vorgesehenen Stelle nur eine Klappbrücke richtig befriedigen. Eventuell liesse sich die Brücke nach Süden verschieben, um so eine grössere lichte Höhe zu gewinnen. Eine dritte, als Vermittlungsvorschlag gedachte Lösung bestehe darin, die vorgesehene Hochbrücke mit einer aufklappbaren Mittelöffnung zu versehen, so dass kleinere Schiffe ohne weiteres die Brücke passieren könnten und diese nur für die grösseren geöffnet werden müsste.

Nach Ansicht der DGV dürfte es übrigens genügen, unter Beibehaltung der Schiff/Bahn-Verbindung lediglich die StEB technisch zu erneuern.

Pilatusbahn

Es wird in bezug auf eine allfällige Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs durch die See-Enge von Acheregg auf die Vernehmlassung der DGV hingewiesen und unter anderem noch folgendes beigefügt. Da bisher durchschnittlich 65 Prozent aller Passagiere der Pilatusbahn den Seeweg wählten, sei die Schiffsverbindung durch die See-Enge von Acheregg für die Bahn von ausschlaggebender Bedeutung. Aus diesem Grunde könne sowohl für die Strasse als auch für die Bahn nur eine Klapp- oder Drehbrücke in Frage kommen.

3. Prüfung der Bahnlösung

A. Bau und direkter Bauaufwand

Es sei vorweg festgestellt, dass der Überprüfung der Erstellungskosten durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement die Preisbasis 15. Januar 1952 zugrunde gelegt wurde und somit die seither eingetretene Teuerung noch nicht berücksichtigt worden ist.

Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil

Obwohl die Diskussionen und Beratungen über die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse von Nidwalden und Engelberg seit 1940 besonders intensiv waren, ist das vorgelegte Projekt für die Verbindungsbahnstrecke in technischer Beziehung noch nicht vollständig durchgearbeitet. Namentlich fehlen Pläne für die Brücke über die See-Enge von Acheregg. Dadurch war der Konzessionsbewerber auch nicht in der Lage, einen zuverlässigen Kostenvoranschlag aufzustellen. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, dass – ganz abgesehen von der seit 15. Januar 1952 eingetretenen Teuerung – bestehende Ausgabenposten sich nachträglich vergrössern oder neue dazukommen.

Bei Erteilung der Konzession für die Verbindungsbahnstrecke sind die SBB gemäss Artikel 30 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BS 7, 3) (zitiert: Eisenbahngesetz) verpflichtet, der neuen Bahn in der Station Hergiswil den technischen und betrieblichen Anschluss zu gewähren. Hiefür wird aber ein Geleise mehr benötigt, was grössere Umbauten in der Station bedingt. Diese werden auf 610 000 Franken veranschlagt. Die

Teilung der Kosten erfolgt nach Artikel 30 des Eisenbahngesetzes in Verbindung mit Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7, 117). Da die Vorteile aus diesen Stationserweiterungen für die SBB nach ihren eigenen Berechnungen nur ca. $\frac{1}{3}$ betragen, dürften auf die neue Bahn $\frac{2}{3}$ oder ca. 400 000 Franken entfallen (im Projekt Wiederkehr und im Konzessionsgesuch nicht berücksichtigt). Ein weiteres Entgegenkommen wäre den SBB angesichts ihrer heutigen 120 Anschluss-Stationen aus Konsequenzgründen nicht möglich.

Der neue Loppertunnel wird voraussichtlich keine besonderen baulichen Schwierigkeiten verursachen, doch müssen wahrscheinlich im Bereich der Gehängeschuttpartie auf der Seite Hergiswil mehrere Strecken von ca. 700 m Gesamtlänge ausgemauert werden. Die Kosten für den 1815 m langen Tunnel, inbegriffen die 40 m lange offene Strecke auf der Seite Hergiswil, müssen auf 5,45 Millionen Franken veranschlagt werden (gegenüber 3,012 Mill. Fr. nach Projekt Wiederkehr und 4,071 Mill. Fr. nach Konzessionsgesuch). In dieser Summe sind allfällige Enteignungskosten für die Beschränkung des Steinbruchbetriebes bei der Acheregg noch nicht enthalten; es ist allerdings denkbar, dass ein Teil davon dem Strassenausbau angelastet werden kann.

Der Vorwurf der DGV und der Pilatusbahn, dass die projektierte feste Hochbrücke über die See-Enge von Acheregg längst nicht allen Schiffen der DGV die Durchfahrt gestattet, darf nicht leicht genommen werden. Allerdings ist hervorzuheben, dass der DGV vom Bund mit der Schifffahrtskonzession kein unbeschränktes Durchfahrtsrecht verliehen worden ist und ein solches auch nicht durch die wiederholte Erneuerung der Konzession ersessen werden konnte. Es wäre indessen nicht zu verantworten, ein neues öffentliches Verkehrsmittel so stark auf Kosten eines anderen, ebenfalls unter Mithilfe des Bundes sanierten öffentlichen Verkehrsmittels zu bevorzugen. Im Zusammenhang mit der Nachprüfung der Bahnlösung wurde seitens des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements eine Möglichkeit erwogen, die sowohl den Interessen der durchgehenden Bahn als auch der DGV einigermaßen gerecht zu werden vermöchte. Dies wäre der Fall bei einer festen Hochbrücke mit einer Neigung der Brückenrampe von 50 Promille und der Geleiseanlagen der Station Stansstad von 1 Promille. Unter diesen Umständen könnte die Brücke ohne Zahnstange und gerade noch ohne Vorspann befahren werden. Die Unterkante der Brücke käme auf Kote 443,23 zu liegen und ergäbe bei einem Hochwasserstand von 434,58 m noch eine lichte Höhe von 8,65 m (dieser Hochwasserstand wurde seit 1910 nur selten überschritten). Die erwähnte Höhe würde genügen, um alle Schiffe der DGV – mit Ausnahme der «Stadt Luzern» und des «Waldstätters» – nach Durchführung der notwendigen Umänderungsarbeiten die See-Enge passieren zu lassen. Damit auf der Hochbrücke Brüniglokomotiven der SBB ohne zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung verkehren können, müsste sie stärker als im Konzessionsgesuch vorgesehen dimensioniert werden. Dieser schwerere Ausbau hätte die Erhöhung der Erstellungskosten auf ca. 0,4 Millionen Franken (gegenüber 0,258 Mill. Fr. nach Projekt Wiederkehr und 0,3 Mill. Fr.

nach Konzessionsgesuch) zur Folge. In diesem Betrag sind die Kosten für die Änderungen an den Schiffen der DGV nicht berücksichtigt. – Nach neuesten Mitteilungen der Baudirektion Nidwalden wird jetzt das Projekt einer Klappbrücke erwogen. Damit steht das ganze Brückenproblem noch offen. Seitens des Bundes muss allerdings eine Lösung verlangt werden, die die Durchfahrt der meisten Schiffe der DGV erlaubt.

Die als Durchgangsstation ausgebildete Station Stansstad wird am vorgesehenen Standort in ihrer Längen- und Breitenausdehnung von vorneherein beschränkt sein und daher nur noch wenig Ausbaumöglichkeiten bieten. Der Anschluss an das bestehende Trasse der StEB kann nur in einer engen Kurve hergestellt werden, die erst noch eine Strassengabelung schienenengleich kreuzt. Dieser Stationsausbau beläuft sich auf ca. 1,15 Millionen Franken (im Gegensatz zu ca. 0,887 Mill. Fr. nach Projekt Wiederkehr und 1,051 Mill. Fr. nach Konzessionsgesuch). Darin sind die Kosten für die allfällige Verlegung der Schiffsstation Stansstad näher an die neue Bahnstation nicht enthalten.

Während für die ganze Verbindungsbahnstrecke im Projekt Wiederkehr 4,157 Millionen Franken und im Konzessionsgesuch 5,422 Millionen Franken veranschlagt waren, ergab die Nachprüfung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements auf der Preisbasis 15. Januar 1952 einen gesamten direkten Bauaufwand von 7,4 Millionen Franken.

Stammstrecke der Stansstad-Engelberg-Bahn

Das Gesamtprojekt der Bahnlösung sieht für die Stammstrecke die bisherige Linienführung vor unter Beibehaltung der Steilrampe Obermatt–Gherst (Zahnradstrecke), die Verbesserung von Unter- und Oberbau, die Verlängerung der Stationsanlagen und die Umstellung auf Einphasenwechselstrom. An Rollmaterial sind 4 neue Adhäsions- und Zahnradtriebwagen anzuschaffen, der neueste Motorwagen, welcher als einziger die Zahnradstrecke allein befahren kann, in ein reines Adhäsionsfahrzeug umzubauen, 9 bisher modernisierte Motorwagen und 3 alte Triebwagen in Personenanhänger umzubauen, 2 Rollschemel anzuschaffen und mehrere Brünig-Güterwagen vom Typ K anzukaufen und anzupassen.

Die Kosten müssen, wiederum auf der Preisbasis 15. Januar 1952, wie folgt angenommen werden: Für die Strecke Stansstad (Anschlusspunkt)–Obermatt (Zahnstangeneinfahrt) ca. 3,4 Millionen Franken, für die Zahnradstrecke Obermatt–Gherst ca. 0,6 Millionen Franken, für die Strecke Gherst–Engelberg inklusive Station Engelberg ca. 0,6 Millionen Franken und für das Rollmaterial ca. 3,3 Millionen Franken, oder total 7,9 Millionen Franken (gegenüber ca. 6 Mill. Fr. nach Projekt Wiederkehr). Die Regierungsvertreter von Obwalden und Nidwalden haben darauf hingewiesen, dass in den Nachkriegsjahren Erneuerungsarbeiten an der Stammstrecke und am Rollmaterial vorgenommen worden sind, welche dem von den beiden Kantonen und den Gemeinden zu übernehmenden finanziellen Anteil gutgeschrieben werden sollen. Von diesen Arbeiten können indessen nur solche berücksichtigt werden, welche als Vor-

arbeiten für die technische Erneuerung anzusprechen sind. Es lassen sich somit nur Vorleistungen im Betrag von 0,4 Millionen Franken berücksichtigen. Damit ergibt sich ein gesamter direkter Bauaufwand von 7,5 Millionen Franken.

Indem die Stammstrecke auf SBB-Normalien ausgebaut wird, kann das SBB-Rollmaterial der Brüniglinie für die Bewältigung von Verkehrsspitzen bis nach Obermatt, d. h. bis zum Beginn der Zahnradstrecke, verwendet werden, nicht aber bis Engelberg. Der Bestand an Brünig-Rollmaterial der SBB reicht indessen nicht aus, um gleichzeitig die Spitzen im Brünigverkehr und jene im Verkehr nach Stansstad und weiter zu decken. Ein solches Zusammenfallen der Verkehrsspitzen wird sich im Sommer häufig ergeben, im Winter jedoch nicht, weil in dieser Jahreszeit der Verkehr auf der Brüniglinie weniger dicht ist.

Zusammenfassung des direkten Bauaufwandes der Bahnlösung

Streckenbezeichnungen	Projekt Wiederkehr (Preisbasis Juni 1950) Fr.	Konzessions- gesuch (Preisbasis Juni 1950) Fr.	Von uns er- rechnete Kosten (Preisbasis Januar 1952) Fr.
I. Stammstrecke (inkl. Rollmaterial)			
a. Stansstad-Obermatt	2 406 000	—	3 400 000
b. Obermatt-Gherst	411 000	—	600 000
c. Gherst-Engelberg	413 000	—	600 000
d. Rollmaterial	2 850 000	—	3 300 000
Brutto-Bauaufwand	6 080 000	—	7 900 000
Abzug für bereits von der Bahn aus- geführte Arbeiten	—	—	400 000
Netto-Bauaufwand für die Stamm- strecke (inkl. Rollmaterial)	6 080 000	—	7 500 000
II. Verbindungsbahnstrecke			
a. Anteil an Stationsausbau Hergis- wil	—	—	400 000
b. Tunnel (+ 40 m offene Strecke)	3 012 000	4 071 000	5 450 000
c. Hochbrücke von Acheregg . . .	258 000	300 000	400 000
d. Station Stansstad	887 000	1 051 000	1 150 000
Totaler Bauaufwand für die Ver- bindungsbahnstrecke	4 157 000	5 422 000	7 400 000
I. und II. Netto-Bauaufwand für die Stammstrecke (inkl. Rollmaterial) .	6 080 000	—	7 500 000
Totaler Bauaufwand für die Verbin- dungsbahnstrecke	4 157 000	5 422 000	7 400 000
Gesamter direkter Bauaufwand für die Bahnlösung	10 237 000 ¹⁾		14 900 000
¹⁾ Unter Berücksichtigung von Unvorhergesehenem wurde aufgerundet auf 10,4 Millionen Franken.			

B. Betrieb auf der Gemeinschaftsstrecke Luzern–Hergiswil

In ihrer Stellungnahme zum Konzessionsgesuch haben die SBB auf die technischen und betrieblichen Schwierigkeiten hingewiesen, die entstehen würden, wenn sämtliche Züge der neuen Bahn nach und von Luzern geführt werden müssten; ihre Bedenken richteten sich damit nicht gegen jede Einführung von Zügen der neuen Bahn in den Bahnhof Luzern. Die heutigen Anlagen der Brünigbahn auf der Gemeinschaftsstrecke und insbesondere im Bahnhof Luzern verunmöglichen tatsächlich zu gewissen Zeiten die Führung vermehrter Züge. Hauptsächlich in den Sommermonaten ist, weil verschiedene Züge der Brünigbahn doppelt und sogar dreifach geführt werden müssen, die Leistungsfähigkeit dieser Linie voll ausgenützt. Es muss aber befürchtet werden, dass gerade zur selben Zeit auch Züge der neuen Bahn verkehren sollten, damit in Luzern Anschlüsse an die Schnellzüge hergestellt werden können. Diese Schwierigkeiten liessen sich nur durch einen kostspieligen Ausbau der Schmalspuranlagen beseitigen. Andernfalls muss zu bestimmten Zeiten in Hergiswil von der neuen Bahn auf die Brünigbahn und umgekehrt umgestiegen werden. Die SBB sind in diesem Fall allerdings verpflichtet, die betreffenden Bahnreisenden von und nach Nidwalden und Engelberg mit ihrem eigenen Rollmaterial auf der Strecke Hergiswil–Luzern zu transportieren.

C. Erfolgsberechnung

Im Konzessionsgesuch (und auch im Projekt Wiederkehr) wurde ein zukünftiger Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der rekonstruierten StEB (einschliesslich Verbindungsbahnstrecke) angenommen. Man stellte dabei auf die günstigen Ergebnisse der Jahre 1944–1949 ab und rechnete mit einer erheblichen Verkehrszunahme. Diese Erfolgsberechnung ist von den Fachinstanzen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements überprüft worden. Wiewohl es äusserst schwierig ist, die zukünftigen Betriebsergebnisse einer technisch sanierten und an die SBB angeschlossenen StEB annähernd richtig zu berechnen, so soll anderseits doch darauf hingewiesen werden, dass es in ähnlichen Fällen möglich war, auf Grund des durchschnittlichen Verkehrsvolumens früherer Betriebsjahre die Grössenordnung der zu erwartenden Rechnungsergebnisse zu bestimmen, die den tatsächlichen Ergebnissen dann recht nahe kam. Vorerst ist darauf hinzuweisen, dass der neuen Bahn aus der Gemeinschaftsstrecke keine Einnahmen zukommen, sondern die SBB lediglich die Unkosten vergüten werden. Ferner hat sich als Berechnungsgrundlage die Zeitspanne 1927–1938 als besonders geeignet erwiesen, da sie eine Reihe guter und schlechter Jahre umfasst. Die Einnahmen des Jahres 1929 standen z. B. über denjenigen von 1950. Die Durchschnittseinnahmen dieser Zeitspanne unter Berücksichtigung der seither eingetretenen Tarifierhöhungen ergaben eine Einnahmenerwartung, die frei von jeglichen Hypothesen ist und – auf die Dauer gesehen – als tatsächlich erreichbar betrachtet werden darf. Diese Berechnungen ergaben, dass die verlängerte StEB mit einem zu erwartenden durch-

schnittlichen Betriebsfehlbetrag, einschliesslich der erforderlichen Abschreibungen, zu rechnen hat, der zwischen 100 000 und 150 000 Franken liegen dürfte. In diesen Beträgen sind keine Zinskosten für das investierte Kapital eingerechnet. Dabei wurde ein zusätzlich erwarteter Ertrag der Strecke Hergiswil-Stansstad nach den eigenen Angaben der StEB mitberücksichtigt. Mit Rücksicht auf die immer mehr zunehmende Konkurrenz durch den Strassenverkehr kann eine allgemeine Verkehrszunahme auf der Bahn nicht gut in Rechnung gestellt werden. Es ist auch zu beachten, dass auf die Dauer gesehen erhebliche Schwankungen in der Zahl der zu befördernden Personen eintreten können, z. B. auch wegen Veränderungen in der allgemeinen Wirtschaftslage.

D. Taxen

In ihrer gemeinsamen Eingabe vom 9. August 1954 haben sich die Regierungen von Obwalden und Nidwalden gegenüber dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement u. a. näher zum Tarifproblem ausgesprochen. Es wurde darin der Hoffnung Ausdruck gegeben, infolge vermehrter Frequenzen der neuen Bahn könnten (nach Vornahme der notwendigen Abschreibungen und Rückstellungen) die Taxen nach und nach denjenigen der SBB angeglichen werden.

Eine Herabsetzung der heutigen Taxen der StEB darf erst in Erwägung gezogen werden, wenn die neue Bahn dauernd mit Reingewinn rechnen könnte. Nach den Darstellungen in Abschnitt C wird sich diese Erwartung aber nicht erfüllen. Es besteht deshalb vorderhand keine Aussicht, auf der Stammstrecke die Taxen herabzusetzen. Dort werden also nach wie vor für alle Verkehrsarten folgende Distanzzuschläge berechnet, um das SBB-Schema anwenden zu können:

Strecke	Effektive Distanz m	Distanz- zuschlag %	Tarifmeter
Stansstad–Grafenort. . .	14 927	30	19 405
Grafenort–Obermatt. . .	3 230	200	9 690
Obermatt–Gherst	1 582	650	11 865
Gherst–Engelberg. . . .	2 860	200	8 580
Total	22 599	—	49 540 aufgerundet 50 Tarif-km

Auf der Verbindungsbahnstrecke ist der im Konzessionsgesuch verlangte Distanzzuschlag von 100 Prozent für die Berechnung der Taxen nach SBB-Schema angesichts der kostspieligen Kunstbauten gerechtfertigt (2,378 km effektive Distanz = 5 km Tarifiedistanz). Auf der Gemeinschaftsstrecke Hergiswil–Luzern kommen die SBB-Taxen ohne Berechnung eines Distanzzuschlages zur Anwendung (9 km effektive Distanz = 9 km Tarifiedistanz). Damit ergibt sich für die ca. 34 km lange Strecke Luzern–Engelberg eine gesamte Tarifiedistanz von 64 km.

Nach Festlegung der Tarifdistanzen der neuen Bahn ist es möglich, Vergleiche mit den heutigen öffentlichen Verkehrsverbindungen von Luzern nach Nidwalden und Engelberg zu ziehen.

Im Personenverkehr sind die Taxen der neuen Bahn für die einfache Fahrt von und nach Luzern etwas niedriger als bei der heutigen DGV/StEB-Verbindung und ungefähr gleich hoch wie bei der heutigen SBB/PTT/StEB-Verbindung. Für die Retourfahrt von und nach Luzern (25 % Ermässigung auf der ganzen Strecke wie bei den SBB) ergeben sich schon etwas grössere Differenzen zugunsten der neuen Bahn. Bei den gebräuchlicheren Abonnements, wie dem Kilometer-Abonnement und den Streckenabonnements für Schüler und Arbeiter, ist die neue Bahn gegenüber der SBB/PTT/StEB-Verbindung in den meisten Relationen billiger (der Abonnementsverkehr spielt auf der DGV-Linie Luzern-Stansstad der längeren Fahrzeiten wegen praktisch keine Rolle). Im Gepäckverkehr ist die neue Bahn der DGV/StEB-Verbindung im Verkehr zwischen Luzern und den Stationen der Strecke Stansstad-Engelberg nur in einzelnen Relationen überlegen, d. h. nur dann, wenn die Strecke zufolge der etwas kürzeren Tarifdistanz in eine niedrigere Tarifzone fällt. Im direkten Verkehr zwischen diesen Stationen und den über Luzern hinaus gelegenen Stationen ist die DGV/StEB-Verbindung stets teurer als die neue Bahn, welche in Luzern keine Umladegebühr berechnet. Im Stückgutverkehr ist die neue Bahn erheblich vorteilhafter als die DGV/StEB-Verbindung. Lediglich für den Verkehr Luzern loco-Stansstad loco ergeben sich die billigsten Frachten via See nach dem internen DGV-Tarif. Für die Relationen Luzern loco-Stans und weiter Richtung Engelberg sind dagegen die Frachten über die neue Bahn bedeutend billiger als über den See, weil hier die Umladegebühr in Stansstad wegfällt. Im direkten Verkehr der Stationen zwischen Engelberg und Stansstad nach den über Luzern hinaus gelegenen Stationen ist die Bahn noch weit vorteilhafter als die Route über den See, weil sowohl in Luzern als auch in Stansstad die Umladegebühren in Wegfall kommen. Im Wagenladungsverkehr im Transit über die Seestrecke gelten die internen DGV- und StEB-Gütertarife, so dass sich die bei der Bahnlösung auf Grund des SBB-Schemas durchgerechneten Taxen bedeutend günstiger stellen.

E. Finanzierung

Da sich die vorliegende Botschaft nur zur Frage der Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahnstrecke zwischen Stansstad und Hergiswil abschliessend äussert, zur Frage einer Subventionierung dieses Bahnbaues jedoch erst später Stellung bezogen wird, wäre es verfrüht, die finanziellen Aspekte des Problems schon heute in allen Einzelheiten aufzurollen. Dagegen mag es zu einer Vervollständigung der Berichtserstattung beitragen, wenn hier wenigstens die Grundzüge der bis jetzt erwogenen Lösung der Finanzierungsfrage skizziert werden.

Ausgegangen wurde von einem gesamten direkten Bauaufwand der Bahnlösung (Bau der Verbindungsbahnstrecke, Sanierung der Stammstrecke) von

14,9 Millionen Franken (Stand 15. Januar 1952). Die beiden Kantone Obwalden und Nidwalden sind gestützt auf Volksabstimmungen bereit, hieran zusammen 5,5 Millionen Franken zu übernehmen. Für die Differenz von 9,4 Millionen Franken wird finanzielle Hilfe des Bundes erwartet. Mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen, die für die Gewährung von Bundeshilfe einerseits zugunsten des Baues der Verbindungsbahnstrecke, anderseits zugunsten der Sanierung der Stammstrecke bestehen, erweist sich indessen eine Aufgliederung des Gesamtaufwandes von 14,9 Millionen Franken auf die beiden Projekte als notwendig. Danach entfallen 7,4 Millionen Franken auf die Verbindungsbahnstrecke und 7,5 Millionen Franken auf die Stammstrecke. Unsere folgenden Darlegungen werden zeigen, dass dank Zusicherungen des Bundes die Finanzierung des Sanierungsprojektes für die Stammstrecke gesichert erscheint, während die Finanzierung des Baues der Verbindungsbahnstrecke von einem späteren referendumpflichtigen Subventionsbeschluss der Bundesversammlung abhängig ist.

Stammstrecke

Die Gesuche der StEB aus den Jahren 1940–1942 für Bundesbeiträge stützten sich auf Abschnitt II des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (BS 7, 248) (zitiert: Privatbahnhilfegesetz). Nach diesen Bestimmungen kann der Bundesrat notleidenden Eisenbahnunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung sind und sich auf die Dauer selbst erhalten können, zur Bestreitung von Neuanschaffungen, durch welche die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werden kann, zum Zwecke der Erneuerung und Ergänzung von wichtigen Teilen ihrer Anlagen und Einrichtungen sowie deren Anpassung an die gesteigerten Anforderungen des Verkehrs u. a. Beiträge ausrichten. – Warum damals keines der Projekte verwirklicht werden konnte, wurde schon im I. Kapitel erwähnt.

Bei der Berechnung des Finanzbedarfes für die Weiterführung der Privatbahnhilfe, d. h. anlässlich der Ausarbeitung des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1949 über die Ergänzung des Privatbahnhilfegesetzes (AS 1950, I, 351) (zitiert: Gesetzesnovelle) wurden zugunsten der StEB 5,5 Millionen Franken an die damals auf 12 Millionen Franken veranschlagten Kosten für die technische Sanierung der Stammstrecke vorgesehen (das mit 10,4 Millionen Franken devisierte Projekt Wiederkehr musste nämlich noch im Jahre 1950 auf 12 Millionen Franken veranschlagt werden). Artikel 17, Absatz 1, des Privatbahnhilfegesetzes schreibt nun aber zwingend vor, dass Beiträge des Bundes nur gewährt werden dürfen, wenn die beteiligten Kantone einen mindestens gleich hohen Betrag zur Verfügung stellen.

Es besteht auch heute noch unsere Bereitschaft, an die Sanierung der StEB einen Bundesbeitrag von 5,5 Millionen Franken zu gewähren. Nach den verbindlichen Erklärungen der Regierungen von Obwalden und Nidwalden wer-

den die finanziellen Leistungen der beiden Kantone für die Stammstrecke jedoch davon abhängig gemacht, dass nicht nur die Stammstrecke saniert, sondern auch die Verbindungsbahnstrecke vom Bund konzessioniert und subventioniert wird. Daraus muss geschlossen werden, dass die beiden Kantone nicht gewillt sind, sich an einer blossen Sanierung der Stammstrecke zu beteiligen. Es wäre deshalb verfrüht gewesen, vor Behandlung des Konzessionsgesuches und des Subventionsgesuches für die Verbindungsbahnstrecke durch die eidgenössischen Räte unsererseits einen Bundesbeitrag zuzusprechen.

Gestützt auf Artikel 17, Absatz 1, des Privatbahnhilfegesetzes (in Verbindung mit Art. 1, Abs. 1, der Gesetzesnovelle) kann der Bund bei einem Netto-Bauaufwand von 7,5 Millionen Franken für die Sanierung der Stammstrecke bei gleich hohen Kantonsbeiträgen höchstens 3,75 Millionen Franken bewilligen. Der Bundesbeitrag kann allerdings im gleichen Verhältnis erhöht werden, wenn sich der Netto-Bauaufwand infolge der Teuerung, wegen Erweiterung des Projektes usw. noch vergrössert. Dagegen ist es ausgeschlossen, dass der für die Stammstrecke nicht verwendete Teil des reservierten Kredites von 5,5 Millionen Franken gemäss Privatbahnhilfegesetzgebung für die Finanzierung der Verbindungsbahnstrecke verwendet wird.

Unternehmungen, die einer Hilfe nach Abschnitt II des Privatbahnhilfegesetzes (Art. 14 und 15) teilhaftig werden wollen, haben nachzuweisen, dass sie sich auf die Dauer auch selbst erhalten können. Der Kreis der zu subventionierenden Bahnen wäre ein sehr enger gewesen, wenn nur denjenigen Bahnen hätten Bundesbeiträge gewährt werden dürfen, welche sich ohne fremde Hilfe selbst erhalten können. Wir haben deshalb die an eine Bundeshilfe vorausgesetzte Selbsterhaltung in dem Sinne ausdehnend ausgelegt, dass wir die Subventionswürdigkeit bejahten, wenn sich die beteiligten Kantone zur Leistung einer Defizitdeckungsgarantie bereit erklärten. Nach der bestehenden Praxis fordern wir die Defizitdeckungsgarantie in allen jenen Fällen, in welchen damit gerechnet werden muss, dass die künftigen Ertragsrechnungen mit Fehlbeträgen abschliessen werden, was bei der StEB zutreffen wird.

Verbindungsbahnstrecke

Ein formelles Beitragsgesuch für die Verbindungsbahnstrecke wurde erst in der erwähnten gemeinsamen Eingabe der Regierungen von Obwalden und Nidwalden vom 9. August 1954 gestellt. Dieses Gesuch stützt sich auf Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung (zitiert BV):

«Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.»

Die genau gleiche Bestimmung war schon in der Bundesverfassung von 1848 (Art. 21, Abs. 1) enthalten. Schon damals wurden Eisenbahnen als solche öffentliche Werke betrachtet. Es sind denn auch seither verschiedene Eisen-

bahnen auf dieser Rechtsgrundlage von Bundes wegen subventioniert worden. Eine Begrenzung für die Bundesbeteiligung ist weder in der Verfassung noch in der Bundesgesetzgebung vorgesehen. Deshalb werden die Höchstsätze der Subventionen von Fall zu Fall bestimmt. Die Verbindungsbahnstrecke ist als öffentliches Werk im Sinne von Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung zu betrachten und kann demnach einen Beitrag des Bundes erhalten.

Indirekter Bau- und Betriebsaufwand

Die Verwirklichung der Bahnlösung bringt auch noch Anpassungsarbeiten ausserhalb der Stammstrecke und der Verbindungsbahnstrecke mit sich, deren Kosten weder vom Bund noch von den beiden Kantonen direkt übernommen werden müssen und auch nicht der StEB belastet werden können. Dieser indirekte Bauaufwand ist deshalb in der Zusammenfassung der Erstellungskosten für die Bahnlösung nicht enthalten. Immerhin stellt er einen Aufwand dar, der nicht übersehen werden darf und insbesondere die beteiligten öffentlichen Transportanstalten (SBB und DGV) belastet. Es handelt sich unter anderem um die Kosten für den Anschluss der neuen Bahn in der Station Hergiswil, für die Verlegung der Schiffstation Stansstad und allenfalls die Anpassungsarbeiten an den Schiffen der DGV sowie für die Sicherheitsmassnahmen an elektrischen Anlagen, die gemäss Elektrizitätsgesetz von Dritten (u. a. der PTT-Verwaltung) zu übernehmen sind. Der Ausbau der Schmalspuranlagen im Bahnhof Luzern und auf der Gemeinschaftsstrecke stellt ein Millionenprojekt dar, das an dieser Stelle nur angedeutet werden soll.

Daneben werden Dritten auch vermehrte Betriebskosten verursacht, was den indirekten Betriebsaufwand darstellt. Dieser dürfte sich auf die SBB beschränken und in erhöhten Manöverkosten in Luzern und Hergiswil und allenfalls in vermehrten Wagenleerläufen zwischen Hergiswil und Giswil bemerkbar machen.

Es darf allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, dass diesem indirekten Bau- und Betriebsaufwand auch Aktivposten gegenüberstehen wie Mehreinnahmen der SBB auf der Gemeinschaftsstrecke Hergiswil-Luzern.

III. Kapitel

Die Lösung des Verkehrsproblems durch Einrichtung eines Automobilbetriebes Luzern-Engelberg als Ersatz der Stansstad-Engelberg-Bahn (Automobillösung)

1. Allgemeines und Rechtliches

Wie weiter oben erwähnt, wurden seit 1944 von verschiedenen Seiten Automobilprojekte aufgestellt und veröffentlicht. Diese Projekte im einzelnen darzulegen erübrigt sich, weil sie teilweise veraltet oder nur in beschränktem Umfang miteinander vergleichbar sind.

Rechtlich sind drei Möglichkeiten auseinanderzuhalten: eine konzessionierte Unternehmung mit Bundessubvention, eine konzessionierte Unternehmung ohne Bundessubvention und ein PTT-Regiebetrieb.

Die Rechtsgrundlage für Bundesbeiträge an die Umstellung von Eisenbahnen auf den Strassentransport ist in Artikel 1, Absatz 2, der Novelle von 1949 zum Privatbahnhilfegesetz (AS 1950 I 351) enthalten (auch in diesem Fall ist Art. 17 des Privatbahnhilfegesetzes anwendbar, wonach jeder Bundesbeitrag gleich hohe Kantonsbeiträge voraussetzt). In der Botschaft wird des näheren ausgeführt, unter welchen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen eine Umstellung von Bundes wegen finanziell unterstützt werden kann (BBl 1949 I 220). Artikel 3 ff. der Gesetzesnovelle umschreiben die Bedingungen des Bundes, die an den Bundesbeitrag zu knüpfen sind. Vor allem muss die bisherige öffentliche Verkehrsbedienung im ganzen betrachtet gewährleistet bleiben oder durch eine solche ersetzt werden, die andere entsprechende Vorteile bietet. Bezüglich der Taxen ist hervorzuheben, dass eine konzessionierte Unternehmung mit Bundessubvention von Bundes wegen verpflichtet werden kann, die Taxen nicht über einen bestimmten Rahmen hinaus anzusetzen; im vorliegenden Fall könnte beispielsweise die Anwendung der Taxen der heutigen SBB/PTT/StEB-Verbindung vorgeschrieben werden.

In der erwähnten Botschaft zur Gesetzesnovelle war die StEB nicht unter den für die Umstellung auf den Strassentransportbetrieb vorgesehenen Bahnen aufgeführt (S. 227). Immerhin wurde an einer andern Stelle (S. 222) darauf hingewiesen, dass das Problem der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Nidwalden und Engelberg noch lange nicht abgeklärt ist.

Auf Grund der Gesetzesnovelle wurden mit Bundeshilfe bis heute drei Projekte der Umstellung auf Strassentransport verwirklicht, wovon zwei auf Automobil- und eines auf Trolleybusbetrieb. Es handelte sich im einzelnen

- um den Ersatz der 3 Bahnunternehmungen Hinwil-Uerikon, Uster-Öttil und Wetzikon-Meilen (total 33,361 km) durch die neu gegründete Automobilunternehmung Verkehrsbetriebe des Zürcher Oberlandes (VZO),
- um den Ersatz der Strassenbahnstrecke Thun-Beatenbucht (13,371 km) der Rechtsufrigen Thunerseebahn Steffisburg-Thun-Interlaken (STI) durch einen Trolleybusbetrieb,
- um die Umstellung der Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug (23,291 km) auf einen Automobilbetrieb unter gleichzeitiger Änderung der Firma in Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB).

Einer konzessionierten Automobilunternehmung ohne Bundessubvention werden nach bestehender Praxis möglichst wenig Bedingungen auferlegt. Sie wird lediglich verpflichtet, alle Massnahmen zu ergreifen, um das Verkehrsbedürfnis der bedienten Gegend zu befriedigen. Es wäre also möglich, dass ein dem Projekt Raaflaub entsprechendes verhältnismässig kleines Kernunternehmen, das für die Bewältigung von Spitzenverkehr immer private Gesellschaftswagen

mit entsprechender Bedienung beiziehen müsste, konzessioniert würde; in diesem Fall wären die Investitionen zwar erheblich geringer als diejenigen für einen PTT-Regiebetrieb, müssten aber wahrscheinlich doch höher sein als im Projekt Raaflaub vorgesehen. In tarifarischer Hinsicht wäre es rechtlich durchaus denkbar, in der Konzession Auflagen zu machen, doch bestehen in dieser Beziehung gewisse finanzielle und auch psychologische Grenzen.

Die PTT-Verwaltung führt seit Jahrzehnten mit Erfolg zahlreiche Auto-regiebetriebe. Sie wäre ohne weiteres in der Lage, eine leistungsfähige Regielinie Luzern-Engelberg einzurichten und zu betreiben.

Die mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Nidwalden und Engelberg zusammenhängenden Probleme lassen sich nur dann richtig beurteilen, wenn dem Eisenbahnprojekt ein konkretes Automobilprojekt gegenübergestellt werden kann. Wir haben hiezu das Projekt eines PTT-Regiebetriebes studiert. Das von uns als verbindlich erklärte Projekt wurde den Regierungen von Obwalden und Nidwalden unterbreitet, doch haben die beiden Kantonsregierungen es in ihrer gemeinsamen Eingabe vom 24. November 1955 abgelehnt. Gleichwohl möchten wir nicht verfehlen, das betreffende PTT-Projekt zur allgemeinen Orientierung noch einmal darzulegen.

2. Der PTT-Regiebetrieb

Das Projekt umfasst einen von Anfang an voll ausgebauten Regiebetrieb mit modernen, allen Anforderungen genügenden Einrichtungen. Zur Ermittlung des Verkehrsvolumens als Grundlage für den Fahrzeugpark wurden die Durchschnittsfrequenzen der StEB von 1948/49 genommen, und es wird ferner berücksichtigt, dass mit einem ausgesprochenen Ferien-, Ausflugs- und Wintersportverkehr zu rechnen ist. Ausgegangen wird von einer Jahresleistung von 400 000 km.

Personal

Für die angenommene Leistung sind 20 ständige Wagenführer erforderlich. Der Stationsdienst wird wie bei anderen Regielinien ohne wesentliche Mehrkosten durch die Postbüros und der Verwaltungsdienst durch bestehende Verwaltungsstellen bei der Kreispostdirektion Luzern und bei der Generaldirektion PTT besorgt. Für dasjenige Personal der StEB, das nicht im Transportdienst der Regielinie verwendet werden kann, wird die Möglichkeit geprüft, es in den allgemeinen Dienst der PTT-Verwaltung zu übernehmen.

Investitionen

Der Fahrzeugpark wird so festgesetzt, dass zu gleicher Zeit 1060 Sitzplatzpassagiere befördert werden können. Es sind modernste Autobusse mit Unterflurmotoren und modernste Personenanhänger vorgesehen, welche den Ansprüchen der nächsten 15 Jahre genügen werden. Im Sommer lassen sich die Verkehrsspitzen mit diesem Fahrzeugpark bewältigen. An Wintersonntagen

mit günstigem Sportwetter, wenn noch grössere Verkehrsspitzen auftreten, werden Fahrzeuge und Personal aus anderen Kursgruppen sowie von privaten Unternehmern aus der Umgebung von Luzern beigezogen.

Es sind verschiedene Hochbauten zu errichten. Das heutige Stationsgebäude in Engelberg wird durch eine Busstation ersetzt, bestehend aus einer Halle zum Ein- und Aussteigen und Einstellen von Fahrzeugen, einem Gebäude mit Abfertigungsräumen, Lokalen für das Postbüro und einer Dienstwohnung. In Stans ist eine Garage mit Reparaturwerkstätte zu bauen. Standort und Ausführung der Haltestellen können erst festgelegt werden, wenn die endgültige Strassenführung bekannt ist. Nach Möglichkeit sollen die Haltestellen in der Nähe der Postbüros errichtet werden, wobei die Vorplätze allenfalls entsprechend auszubauen sind.

Es ergeben sich folgende Anlagekosten:

Fahrzeugpark	Fr.
10 Autobusse zu 47 Sitzplätzen à 154 000 Franken	1 540 000
3 Alpenwagen zu 30 Sitzplätzen à 100 000 Franken	300 000
3 Lastwagen auswechselbar zu 30 Sitzplätzen à 100 000 Franken	300 000
10 Personenanhänger zu 41 Sitzplätzen à 70 000 Franken	700 000
18 Gepäckanhänger	108 000
2 Tier- und 2 Güteranhänger	70 000
2 Lastwagenbrücken und 1 Lastwagenkipper	25 000
2 Lastwagen für Einsatzkarren und Container	100 000
2 Vorpflüge und 2 Schneepflüge	60 000
Verschiedenes (Hubkarren usw.)	107 000
Total Fahrzeugpark	3 310 000
Gebäude und Einrichtungen	
Aufnahmegebäude, Garagen, Tankanlagen, Reparaturwerkstätten mit Maschinen und Einrichtungen, unmittelbare Zufahrten und Vorplätze	3 500 000
Total Anlagekosten	<u>6 810 000</u>

Fahrplan

Die Fahrpläne des PTT-Regiebetriebes enthalten ungefähr die bisherigen Leistungen der StEB. Sie können noch in dem Sinn ausgebaut werden, dass bei Bedarf direkte Entlastungskurse mit früheren Ankunftszeiten in Engelberg bzw. Luzern geführt werden. Ausserdem können die anfänglichen Fahrzeiten von ca. 80 Minuten, die den gegenwärtigen Strassenverhältnissen angepasst sind, auf ca. 60 Minuten verkürzt werden, sobald die Strasse voll ausgebaut ist.

Taxen

Die heutigen Taxen der StEB sind teils höher, teils niedriger als die Taxen, wie sie die PTT-Verwaltung auf Grund der heutigen Rechtsordnung für ihre Regielinien anwenden muss. So ist die Bahn für gewöhnliche Billette und für Frachtstückgut über die Steilrampe Obermatt-Gherst des grossen Distanzzuschlages von 650 Prozent wegen erheblich teurer als das Auto; im Gegensatz dazu ist die Bahn auf den flacheren Strecken billiger. Bei den Abonnementen ist im grossen und ganzen die Bahn vorteilhafter als das Auto. Dagegen sind die Gepäcktaxen des Autos billiger als diejenigen der Bahn.

Es ist vorgesehen, für den Automobilverkehr die bisherigen Bahntaxen anwendbar zu erklären. Dadurch werden die in Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1924 über den Postverkehr (Postverkehrsgesetz; BS 7, 754) enthaltenen Höchsttaxen nicht überschritten. Eine Gesetzesrevision ist daher nicht nötig. Allerdings ist die einschlägige Vollziehungsverordnung zufolge ihres starren Rahmens nicht anwendbar. Aus Artikel 68 des Postverkehrsgesetzes lässt sich jedoch ableiten, dass der Bundesrat ganz allgemein für Bahnersatzbetriebe von der Vollziehungsverordnung abweichende Taxvorschriften aufstellen darf. Ein Bundesratsbeschluss, der es ermöglichen soll, für Bahnersatzbetriebe die Taxen der ersetzten Bahn anzuwenden, ist in Vorbereitung.

Gewinn- und Verlustrechnung

Für die Berechnung der voraussichtlichen Betriebseinnahmen muss weitgehend auf Schätzungen abgestellt werden, und es wird daher am besten an die Verhältnisse bei der StEB angeknüpft. Die Jahreseinnahmen der StEB betrugen im Durchschnitt der Jahre 1948–1954 für Reisende, Gepäck, Güter und Tiere rund 600 000 Franken. Die jährliche Postentschädigung kann mit 45 000 Franken eingesetzt werden. Wenn für die Strecke Luzern–Stansstad Totaleinnahmen von 300 000 Franken und wegen der bessern Bedienung der ganzen Strecke 100 000 Franken Mehreinnahmen angenommen werden, ergibt sich ein Einnahmentotal von 1 045 000 Franken.

Für die Berechnung der voraussichtlichen Betriebsausgaben ist zu berücksichtigen, dass der Stations- und der Verwaltungsdienst ohne wesentliche Mehrkosten durch die schon bestehende Organisation besorgt werden können und dass sich durch Grosseinkauf von Ersatzteilen, Treib- und Schmierstoffen usw. die Beschaffungskosten senken lassen; anderseits werden sich die verhältnismässig hohen Löhne und Sozialleistungen der PTT-Verwaltung verteuern auswirken. Es ist daher mit Jahresausgaben von 600 000 Franken zu rechnen.

Die Abschreibungen können der durchschnittlichen Gebrauchsdauer entsprechend für die Gebäude auf 50 Jahre und für moderne Fahrzeuge auf 15 Jahre festgesetzt werden. Das sind jährliche Abschreibungsquoten von 2 bzw. 6,65 Prozent.

Damit ergibt sich nachstehende Erfolgsberechnung:

	Fr.
Betriebseinnahmen	1 045 000
Betriebsausgaben	600 000
Betriebsüberschuss	445 000
Abschreibungen	290 000
Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	155 000

Der Saldo erlaubt eine Verzinsung von $2\frac{1}{4}$ Prozent des investierten Kapitals.

3. Direkter und indirekter Bau- und Betriebsaufwand

Da die Strasse Luzern-Engelberg auf alle Fälle im oben erwähnten Rahmen auf Kosten der öffentlichen Hand ausgebaut wird, gehören zum indirekten Bauaufwand nur die Stationsplätze und ihre Zufahrten, die (in der Regel) zu Lasten der Gemeinden gehen. Für den Fall, dass die Strasse wegen der öffentlichen Automobilunternehmung doch in grösserem Umfang ausgebaut werden müsste, als bis jetzt vorgesehen ist, würden die betreffenden Mehrkosten auch indirekten Bauaufwand bedeuten; hieran müsste sich neben den Kantonen und Gemeinden wiederum der Bund beteiligen.

Zum direkten Bauaufwand gehören neben den gesamten Anlagekosten für die betriebsbereite Automobilunternehmung diejenigen der Vorplätze von Garagen und Werkstätten sowie ihre Zufahrten von der öffentlichen Strasse her. Dies ist im vorstehenden PTT-Projekt berücksichtigt; damit entsprechen die totalen Anlagekosten von 6,81 Millionen Franken dem direkten Bauaufwand. Der direkte Bauaufwand kann bei einer konzessionierten Unternehmung je nach Ausbaugrad bedeutend höher oder niedriger sein.

Nach der heutigen Rechtsordnung ist eine öffentliche Automobilunternehmung auch nicht für den Unterhalt und die Schneeräumung der öffentlichen Strassen beitragspflichtig, obwohl durch einen solchen Automobilbetrieb zweifellos Mehrkosten entstehen. Diese Mehrkosten gehen zu Lasten der Strasseneigentümer und stellen den indirekten Betriebsaufwand dar.

Der direkte Betriebsaufwand ist identisch mit den Betriebsausgaben, vermehrt um die Abschreibungen einer öffentlichen Automobilunternehmung. Im PTT-Projekt beträgt somit der direkte Betriebsaufwand 890 000 Franken pro Jahr. Für eine konzessionierte Unternehmung im Vollausbau dürfte sich ein höherer Betriebsaufwand ergeben.

IV. Kapitel

Die Gegenüberstellung von Bahnlösung und Automobillösung

1. Vorteile der Bahnlösung

Die Verwirklichung der Bahnlösung bringt die Verlängerung der StEB und ihren Anschluss an die Brüniglinie der SBB mit sich. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, Züge der neuen Bahn in den Bahnhof Luzern einzuführen und

auf der neuen Bahn Rollmaterial der Brünigbahn sowie Normalspurwagen auf Rollschemeln bis zum Beginn der Zahnradstrecke in Obermatt zu verwenden. Die Rückgriffsmöglichkeit auf Rollmaterial der Brüniglinie für den Spitzenverkehr besteht allerdings während der Sommermonate nur in beschränktem Umfang.

Der vorgesehene Rollschemelbetrieb bildet die Voraussetzung für den bisher in Nidwalden nicht gekannten Wagenladungsverkehr. Dies bedeutet, dass die von der StEB bis Obermatt bediente Gegend in den Genuss des vorteilhaften Tarifs für ganze Wagenladungen kommt und dass das gesamte von der StEB erschlossene Gebiet von den günstigen Tarifen im Stückgutverkehr profitieren kann. Im Personenverkehr ergeben sich gegenüber den heutigen Verbindungen zwar auch Verbesserungen in tarifarischer Hinsicht, besonders bei den Abonnementen. Die Hauptvorteile für den Personenverkehr liegen jedoch ganz allgemein im vermehrten Komfort sowohl gegenüber den heutigen Verbindungen als auch gegenüber der Automobillösung. Mit der Verwirklichung der Bahnlösung kann im Bahnhof Luzern umgestiegen werden, d. h. es braucht das Bahnhofgebäude nicht mehr verlassen zu werden. Das Zweiklassensystem bedeutet gerade bei einer Linie mit Fremdenverkehr einen Vorteil gegenüber dem Automobilbetrieb. Daneben steht in Eisenbahnwagen mehr Raum pro Fahrgast zur Verfügung. Bei einer Bahn ist in der Regel auch der Stationsdienst für den Personen- und Güterverkehr besser ausgebaut als bei einem Automobilbetrieb.

Die Bahn kann mit der im Inland oder sogar in Nidwalden und Obwalden selbst erzeugten elektrischen Energie betrieben werden und ist in dieser Beziehung vom Ausland unabhängig. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vorteil der Bahn besteht darin, dass sie auf ihrer ganzen Länge einen eigenen Bahnkörper besitzt und so vom Strassenverkehr unabhängig betrieben werden kann, was sich in ruhigerer und gleichmässigerer Fahrt äussert. Auch werden bei Verwirklichung der Bahnlösung die Strassenbauarbeiten weniger gestört als durch den Betrieb einer öffentlichen Automobilunternehmung.

2. Nachteile der Bahnlösung

Obwohl das Bahnprojekt noch nicht vollständig ausgearbeitet ist, steht jetzt schon fest, dass der Bau der Verbindungsbahnstrecke und die Erneuerung der Stammstrecke gewaltige Investitionen erfordern, die mindestens doppelt so hoch sein werden als bei der Automobillösung. Da der Bahnbetrieb bedeutend kostspieliger ist als der Betrieb einer Automobillinie, muss mit beträchtlichen jährlichen Fehlbeträgen gerechnet werden, welche die öffentliche Hand stark belasten. Neben diesem direkten Bau- und Betriebsaufwand wird aber auch der indirekte Bau- und Betriebsaufwand, der hauptsächlich zu Lasten der SBB und der DGV gehen wird, höher sein als bei der Automobillösung.

In baulicher und betrieblicher Hinsicht sind jetzt schon verschiedene Nachteile der Bahnlösung zu erkennen. Wird bei der Acheregg eine feste Hochbrücke

mit 45–50 Promille Neigung erstellt, so behindert sie auf alle Fälle die Durchfahrt von Schiffen der DGV durch die See-Enge, und es kann diese Brücke von der Bahn nur mit Geschwindigkeitsbeschränkungen befahren werden. Eine Klappbrücke setzt die gegenseitige Abstimmung des Bahn- und Schiffsfahrplans voraus, doch sind in Zeiten starken Verkehrs oder bei Verspätungen gleichwohl Wartezeiten von Bahn oder Schiff nicht ausgeschlossen. – Nach dem heutigen Bahn- und Strassenprojekt werden weder der Niveauübergang im Dorf Stansstad noch die beiden Kreuzungen mit der Strasse zwischen der See-Enge von Acheregg und Stans beseitigt, was der Verkehrssicherheit abträglich ist. – Der hohen Kosten ihrer Beseitigung wegen wird die Zahnradstrecke mit der Neigung von 250 Promille beibehalten. Weil deshalb weder das Rollmaterial der Brüniglinie noch Rollschmel diese Strecke befahren können, lässt sich einer der Hauptvorteile des Anschlusses in Hergiswil nicht voll ausnützen. Die Leistungsfähigkeit der neuen Bahn bleibt daher in einem gewissen Sinne beschränkt, was sich an Spitzentagen im Sommer und im Winter unangenehm bemerkbar machen kann. – Es steht im übrigen auch noch nicht fest, wie viele Züge der neuen Bahn bis nach bzw. von Luzern geführt werden können; damit müsste allenfalls bei einzelnen Zügen wiederum in Stansstad oder aber in Hergiswil umgestiegen werden. Unter Umständen sind einzelne Züge der neuen Bahn aus Rücksicht auf den Fahrplan der Brüniglinie so zu legen, dass im Bahnhof Luzern längere Umschlagszeiten entstehen. – Weil kaum alle Züge direkt nach bzw. von Luzern geführt werden können, werden vor allem die Reisenden der Automobillinie Stans-Beckenried benachteiligt, indem diese dann zweimal umzusteigen haben, falls nicht die entsprechenden Automobilkurse bis Stansstad oder Hergiswil verlängert werden.

Wie bei allen einspurigen Bahnen haben die Züge auf den Stationen Kreuzungen abzuwarten, was bei Stossverkehr oft Verspätungen verursacht und damit die Fahrzeiten verlängert. So können sich auch Verspätungen auf der Brüniglinie auf die neue Bahn nachteilig auswirken und umgekehrt.

3. Vorteile der Automobillösung

Da der normale Strassenausbau und der Strassenunterhalt ohne Rücksicht auf den Kreis der Strassenbenützer ganz zu Lasten der öffentlichen Hand geht, haben auch die öffentlichen Automobilunternehmungen an den Bau und Unterhalt ihrer Fahrbahn keine Beiträge zu leisten. Dies ist einer der Hauptgründe, warum der direkte Bauaufwand der dargelegten Automobillösung mehr als die Hälfte niedriger ist als bei der Bahnlösung. Weiter ist hervorzuheben, dass auch der beschriebene Regiebetrieb gleich wie die andern gut ausgebauten öffentlichen Automobilbetriebe in der Schweiz selbsttragend ist und dazu erst noch das Anlagekapital verzinst werden kann. Der direkte Betriebsaufwand einer ausgebauten Automobilunternehmung wird allerdings denjenigen der neuen Bahn erreichen, weil die Abschreibungssätze für Motorfahrzeuge und Anhänger bedeutend höher sind als bei der Bahn; dem steht aber der Vorteil gegenüber, dass der Fahrzeugpark häufiger erneuert und damit besser der technischen Ent-

wicklung angepasst werden kann als das langlebige Eisenbahn-Rollmaterial. Für die günstigen Betriebsergebnisse spielt noch der Umstand eine Rolle, dass auch eine ausgebaute Automobilunternehmung ihren Fahrzeugpark und ihr Personal nicht nach den grössten Verkehrsspitzen auszurichten braucht, sondern Gelegenheit hat, hiezu Fahrzeuge und Personal anderer öffentlicher oder privater Automobilunternehmungen beizuziehen.

Eine Automobilunternehmung Luzern-Engelberg hat die Möglichkeit, ihren Betrieb in verschiedener Hinsicht rationell zu gestalten. Bei grossem Verkehr nach bestimmten Stationen können direkte Wagen geführt werden, die ohne Rücksicht auf Fahrplan, Kreuzungen und Überholungen sowie ohne Zwischenhalte an ihr Ziel fahren. Auf der andern Seite lassen sich ohne grosse Kosten neue Haltestellen errichten, wenn dies betrieblich angezeigt erscheint. Im Güterverkehr ist die direkte Haus-Haus-Bedienung besonders vorteilhaft, weil die Güter weniger oft umgeladen werden müssen als bei der Bahn und schon deshalb rascher abgeliefert werden können. In Zeiten geringen Personenverkehrs wird einmännig gefahren und das im Fahrdienst entbehrliche Personal in der Werkstätte beschäftigt.

Die Automobillösung hat noch den Vorteil, die Linie Luzern-Engelberg mit der Linie Stans-Beckenried zusammenzuschliessen, so dass einzelne Kurse von Beckenried direkt nach Luzern und umgekehrt geführt werden könnten.

4. Nachteile der Automobillösung

Solange die Strasse Luzern-Engelberg nicht fertig ausgebaut ist, können die Vorteile einer öffentlichen Automobilunternehmung in verschiedener Beziehung nicht voll ausgenützt werden. Es dürfte noch eine Reihe von Jahren dauern, bis auch die fehlenden zwei Drittel so ausgebaut sind, dass die Strasse den Verkehrsanforderungen während der Verkehrsspitzen voll gewachsen ist. Namentlich auf der zweispurigen Strecke Stans-Engelberg muss mit der Möglichkeit von Verspätungen zufolge Überlastung der Strasse und im Frühjahr und Herbst wegen Viehtriebes gerechnet werden.

Ein Automobilbetrieb steht auch heute noch im Personenverkehr hinsichtlich Komforts hinter einer modernen Bahn zurück. Besonders unangenehm wird vom Reisenden empfunden, dass nicht so viel und so umfangreiches Handgepäck in den Wagen mitgenommen werden kann wie bei der Bahn; die Aufgabe dieses Handgepäckes am Ausgangspunkt der Fahrt bedeutet bei grossem Personenverkehr Zeitverlust. Auch ist der Automobilverkehr stärker von der Witterung abhängig als die Bahn, so dass bei der Automobillösung die Einhaltung des Fahrplanes nicht in gleichem Masse gewährleistet werden kann wie bei der Bahnlösung.

V. Kapitel

Schlussfolgerungen und Antrag

1. Schlussfolgerungen

Aus der Gegenüberstellung der Bahnlösung und der Automobillösung geht hervor, dass sowohl die Bahnlösung als auch die Automobillösung viele und zum Teil gewichtige Vor- und Nachteile aufweisen. Es handelt sich im folgenden darum, die Hauptvorteile und -nachteile gegeneinander abzuwägen.

Der Kanton Nidwalden erhofft aus der Sanierung der Verkehrsverhältnisse vor allem eine bedeutende industrielle Entwicklung der Stanser Ebene, und der Kanton Obwalden erwartet einen Wiederaufstieg von Engelberg als Kurort. Beide Kantone haben immer wieder betont, dass die erwünschte wirtschaftliche Entwicklung nur mit der Verwirklichung der Bahnlösung eintritt. Als Hauptvorteile der Bahnlösung werden der Eisenbahngütertarif, speziell der Wagenladungstarif, und der vermehrte Komfort im Personenverkehr betrachtet. Diesen grossen Vorteilen stehen die Hauptnachteile der Bahnlösung, die ausserordentlich hohen Anlagekosten und der jährlich zu erwartende Fehlbetrag, gegenüber. Auf der anderen Seite hat die Automobillösung den Hauptvorteil, dass auch bei einem ausgebauten und gut durchorganisierten Betrieb kaum halb so grosse Mittel investiert werden müssen und erst noch eine Rendite erwartet werden darf; die Hauptnachteile liegen darin, dass ein Automobilbetrieb auf ausländische Treibstoffe und Reifen angewiesen ist und dass mit der Automobillösung Nidwalden und Engelberg verkehrsmässig weniger vollständig erschlossen werden als mit Bahn und Strasse zusammen.

Werden die stark industrialisierten Gegenden der Schweiz auf ihre Verkehrsverhältnisse untersucht, so lässt sich feststellen, dass sie sich alle einer ausgezeichneten Verkehrsbedienung mit leistungsfähigen Eisenbahnen erfreuen, d. h. es besteht in der Schweiz keine industriereiche Gegend ohne Eisenbahnverbindung. Dagegen gibt es auch Landesgegenden mit Bahnbedienung, die wirtschaftlich stagnieren. Es kann daraus geschlossen werden, dass trotz der gewaltigen Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs die Eisenbahn bisher eine wesentliche Voraussetzung für den industriellen Aufschwung einer Gegend gebildet hat, dass aber die Eisenbahn für sich allein noch nicht eine industrielle Entwicklung der erschlossenen Gegend garantiert.

Des weitern lässt sich statistisch nachweisen, dass sich Ortschaften mit Bahnstationen im Laufe dieses Jahrhunderts bedeutend besser entwickelt haben als andere Ortschaften, auch wenn diese nur ganz wenige Kilometer von einer Bahnstation entfernt liegen; in vielen dieser nicht direkt bahnbedienten Ortschaften ist die Einwohnerzahl sogar zurückgegangen. Es ist daraus auch ersichtlich, dass sich dank den Eisenbahnen in früher rein landwirtschaftlichen Gegenden Industrien angesiedelt haben und damit der Wohlstand gestiegen ist. Da diese Entwicklung nicht in allen Landesgegenden in gleicher Weise vor

sich gegangen ist, können auch nicht alle Landesgegenden in gleichem Umfang von der gegenwärtigen Hochkonjunktur profitieren. Deshalb ist es verständlich, dass die in der industriellen Entwicklung noch zurückgebliebenen Kantone mit allen Mitteln ihren Rückstand aufzuholen trachten.

Die Stanser Ebene dürfte, wenn die Bahnlösung verwirklicht wird, beim Andauern der Hochkonjunktur, rein standortsmässig betrachtet, Aussicht auf eine industrielle Entwicklung haben (schon bisher konnte der Kanton Nidwalden gewisse Erfolge in der Ansiedlung industrieller Betriebe in der Stanser Ebene verzeichnen). In einzelnen Gegenden der Schweiz haben sich in den letzten Jahrzehnten derart viele Industrien auf engem Raum niedergelassen, dass dort eine weitere Zusammenballung nicht nur aus wirtschaftlichen und politischen, sondern nicht zuletzt auch aus militärischen Gründen unerwünscht ist. An vielen Orten sind dem Fortschreiten der Industrialisierung bereits heute natürliche Grenzen gesetzt, beispielsweise infolge steigender Bodenpreise, mangelnder Landreserven oder fehlender Arbeitskräfte. In letzter Zeit sind denn auch aus Kreisen der Industrie – teils aus eigener Initiative, teils auf Empfehlung des Bundes oder der Kantone – Bestrebungen zur Verlegung von Betrieben oder Betriebsteilen nach Berggegenden eingeleitet worden. Damit rücken Gebiete, die bisher keine günstigen Standortbedingungen aufwiesen, mehr und mehr ins Blickfeld für die Ansiedlung neuer industrieller oder gewerblicher Unternehmungen.

Angesichts der grossen Bedeutung des Eisenbahngütertarifs muss also eine auf neue Industrien angewiesene Gegend ohne Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz befürchten, weiterhin wirtschaftlich im Hintertreffen zu bleiben. Dürfen deshalb die grossen finanziellen Bedenken gegen die Bahnlösung gegenüber den erwarteten wirtschaftlichen Vorteilen einer Bahnverbindung für Nidwalden und Engelberg zurücktreten?

Die Automobillösung würde je nach Unternehmungsform den Finanzhaushalt der Kantone Obwalden und Nidwalden und damit den Steuerzahler bedeutend weniger oder gar nicht belasten. Trotzdem haben die beiden Kantone immer wieder mit allem Nachdruck die Verwirklichung der Bahnlösung verlangt. Neben den wirtschaftlichen Gründen sprechen staatspolitische Gründe für die Bahnlösung. Nidwalden ist der einzige Kanton, dessen Hauptort und dessen wirtschaftlich bedeutendstes Gebiet keinen direkten Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz besitzt. Ferner hat der Kanton Nidwalden weder durch die seinerzeitige Verstaatlichung der Eisenbahnen noch von der Sanierung der SBB etwas gewonnen, und es war auch sein Anteil an den Bundesbeiträgen für die Sanierung konzessionierter Transportunternehmungen verhältnismässig gering. Wie weiter oben erwähnt, hat die StEB bisher überhaupt keine Bundeshilfe benötigt. Dagegen hat sich für Nidwalden und Engelberg die Sanierung der DGV in den Jahren 1942/43 direkt ausgewirkt. Auch von der schon ein Jahrzehnt im schweizerischen Mittelland herrschenden Hochkonjunktur haben Nidwalden und Engelberg verhältnismässig wenig verspürt. Für die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie die Gemeinde Engelberg bedeuten

die in den Volksabstimmungen des Jahres 1954 bewilligten Beiträge an die Verwirklichung der Bahnlösung eine schwere Belastung. Dabei sind sich die beiden Kantone bewusst, dass sie zur Verwirklichung der Bahnlösung noch weitere finanzielle Opfer auf sich nehmen müssen. So haben sich der Regierungsrat von Nidwalden und der Gemeinderat von Engelberg einverstanden erklärt, dem Volk die Übernahme der Betriebsdefizitgarantie für die Bahnunternehmung zu beantragen. Wenn eine Landesgegend bereit ist, für ihre Begehren auch die finanziellen Konsequenzen zu tragen, so sollte andererseits der Bundesstaat Hand bieten, einem wirtschaftlich schwachen Gliedstaat im Rahmen des Verantwortbaren zu einer Verkehrsbedienung zu verhelfen, die ihm einen wirtschaftlichen Aufschwung bringen kann.

Wir sind deshalb zum Schluss gekommen, die Bahnlösung zu befürworten. Obwohl noch kein baureifes Projekt für die Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil vorliegt, steht jetzt schon fest, dass sich ihr Bau ohne unüberwindliche technische Schwierigkeiten verwirklichen lässt.

Neben dem Konzessionsgesuch ist auch noch zum Subventionsgesuch für die Verbindungsbahnstrecke Stellung zu nehmen. Weil kein baureifes Projekt mit detailliertem Kostenvoranschlag eingereicht worden ist und gewisse Fragen, wie die Gestaltung der Acheregg-Eisenbahnbrücke, noch nicht abgeklärt sind, können heute die Anlagekosten nur annähernd bestimmt werden. Wird erst noch berücksichtigt, dass ein aussergewöhnlich hoher Bundesbeitrag verlangt wird, rechtfertigt es sich, das Subventionsgesuch vorläufig nicht zu behandeln. Sobald die Regierung des Kantons Nidwalden für die eisenbahnrechtliche Plan genehmigung beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein baureifes Projekt samt detailliertem Kostenvoranschlag eingereicht hat, werden wir Ihnen in einer neuen Botschaft einen diesbezüglichen Antrag unterbreiten.

2. Erläuterungen zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil; Antrag

Der Text des Konzessionsentwurfes lehnt sich weitgehend an die von Ihnen in den letzten Jahren erteilten Eisenbahnkonzessionen an. Wir verweisen insbesondere auf die beiden Bundesbeschlüsse vom 24. März 1955 betreffend die Rorschach-Heiden-Bergbahn und die Strassenbahn in Schaffhausen. Soweit im vorliegenden Fall der Wortlaut dieser Konzessionen übernommen wurde, verzichten wir auf Bemerkungen.

Da das Konzessionsgesuch vom Kanton Nidwalden eingereicht worden ist, hat die Konzession auf ihn und nicht etwa auf die StEB oder gemeinsam auf die beiden Kantone Obwalden und Nidwalden zu lauten. Es erweist sich ferner als zweckmässig, im Titel nicht von einer Verbindungsbahnstrecke zu sprechen. Der Charakter der zu konzessionierenden Bahn geht aus den Bestimmungen über die Strecke und die Spurweite (Art. 4 f) deutlich hervor.

Weil die Bahn erst noch gebaut werden muss, wurden auf Grund von Artikel 13 des Eisenbahngesetzes die entsprechenden Fristen aufgenommen. Diese Fristen sind so festgesetzt, dass sie aller Voraussicht nach auch eingehalten werden können. Da gleichwohl Schwierigkeiten möglich sind und wir Ihnen die Behandlung von Fristerstreckungsgesuchen ersparen möchten, empfehlen wir eine Delegation an den Bundesrat.

Dem Wunsche des Kantons Nidwalden entsprechend soll für die Verbindungsbahnstrecke ein Tarifdistanzzuschlag von höchstens 100 Prozent zugestanden werden (Art. 10, Abs. 2).

Die Bestimmung über die Reserve (Art. 12) soll in Zukunft in allen Konzessionen in dieser neuen Form aufgenommen werden.

Da der Kanton Nidwalden Konzessionär ist, braucht in die vorliegende Konzession kein Rückkaufsrecht zu seinen Gunsten aufgenommen zu werden.

Obschon sich der Kanton Nidwalden im Konzessionsgesuch verpflichtet wollte, beim Zustandekommen der technischen und finanziellen Sanierung der StEB und des Baus der Verbindungsbahnstrecke die Konzession auf die neue Bahnunternehmung zu übertragen, fehlt eine solche Bestimmung im Konzessionsentwurf. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich aus Artikel 10 des Eisenbahngesetzes zwingend ableiten lässt, dass nur die Konzessionsbehörde eine Konzession auf einen Dritten übertragen kann. Übrigens ist die finanzielle Lage der StEB gegenwärtig noch so wenig abgeklärt, dass heute der Zeitpunkt für eine Konzessionsübertragung nicht festgesetzt werden könnte. Die Frage der Übertragung der Konzession wird am zweckmässigsten später geregelt.

Bedingungen finanzieller Natur können entweder im Bundesbeschluss über die Subventionierung der Verbindungsbahnstrecke oder im Bundesratsbeschluss über die Subventionierung der Stammstrecke oder aber in der zwischen dem Bundesrat und den Kantonen Obwalden und Nidwalden und der StEB zu schliessenden Vereinbarung aufgenommen werden.

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden hat dem Konzessionsentwurf vorbehaltlos zugestimmt.

* * *

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil Ihre Zustimmung zu erteilen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 19. März 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

**die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn
von Stansstad nach Hergiswil**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

gestützt auf Artikel 1 und 89 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 ¹⁾ über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in ein Gesuch des Regierungsrates des Kantons Nidwalden vom 7. November 1951,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1956,

beschliesst:

I.

Dem Kanton Nidwalden wird zu den nachstehend angeführten Bedingungen eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil erteilt.

Art. 1

Die jeweiligen Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen sind jederzeit zu beachten. Gesetzgebung

Art. 2

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 ²⁾ erklärt. Nebenbahn

Art. 3

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt. Dauer

¹⁾ BS 7, 3.

²⁾ BS 7, 117.

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke vom Anschluss an die Stansstad-Engelberg-Bahn in Stansstad bis zum Anschluss an die Schweizerischen Bundesbahnen in der Station Hergiswil.

Art. 5

Spurweite und
Stromsystem

Die Bahn ist wie die Brüniglinie der Schweizerischen Bundesbahnen mit der Spurweite von einem Meter zu erstellen und mit Einphasenwechselstrom 15 000 V, 16 $\frac{2}{3}$ Hz, zu betreiben.

Art. 6

Fristen

¹ Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind der Aufsichtsbehörde die vorschriftsmässigen Vorlagen für den Bau der Bahn sowie ein detaillierter Kostenvoranschlag einzureichen.

² Binnen einer weiteren Frist von 24 Monaten ist der Aufsichtsbehörde ein Finanzausweis über die Aufbringung der Mittel vorzulegen.

³ Vor der Genehmigung der Bauvorlagen und des Finanzausweises darf mit dem Bau nicht begonnen werden.

⁴ Binnen einer Frist von 12 Monaten nach der Genehmigung der Bauvorlagen und des Finanzausweises ist mit dem Bau unter Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu beginnen. Bis spätestens 24 Monate vom Baubeginn hinweg ist die Bahn zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

⁵ Der Bundesrat ist ermächtigt, Gesuche um Verlängerung dieser Fristen von sich aus zu erledigen.

⁶ Wenn die eine oder andere dieser Fristen nicht eingehalten und nicht erstreckt wird, erlischt die Konzession ohne weiteres.

Art. 7

Pläne

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen ausgeführt werden, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge Änderungen zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Art. 8

Fahrplan

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 9

Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind. Wagenklassen

Art. 10

¹ Der Konzessionär übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, lebenden Tieren und Gütern. Massgebend sind die Tarifgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen. Für den Abonnentenverkehr kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen bewilligen.

Tarife

² Bei der Ermittlung der Beförderungspreise darf zu den wirklichen Entfernungen ein Zuschlag von höchstens 100 Prozent berechnet werden.

Art. 11

Für die von den zuständigen Behörden angeordneten Transporte von Bedürftigen und für Polizeitransporte sind die gleichen Ermässigungen zu gewähren, wie sie bei den Schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung kommen.

Armen- und
Polizei-
transporte

Art. 12

Vom Reingewinn sind jährlich zehn Prozent einer allgemeinen Reserve zuzuweisen, bis sie die Höhe von dreissig Prozent des einbezahlten Grundkapitals erreicht. Diese Reserve darf nur zur Deckung von Bilanzverlusten verwendet werden.

Reserve

Art. 13

¹ Der Konzessionär hat sich gegen die Folgen seiner in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

Haftpflicht-
versicherung

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

³ Vor dem Nachweis einer genügenden Haftpflichtversicherung darf der Betrieb nicht aufgenommen werden.

Art. 14

¹ Der Konzessionär hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Die Reglemente und Jahresrechnungen über die Personalfürsorge bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personal-
fürsorge

² Der Konzessionär hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 15

Aufsicht

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Der Konzessionär und sein Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Art. 16

Disziplinar- massnahmen

Die Aufsichtsbehörde kann verlangen, dass Beamte und Angestellte der Unternehmung, die bei Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Verwaltung selbst eingeschritten wird, gemassregelt oder entlassen werden.

Art. 17

Rückkaufsrecht des Bundes

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann jederzeit erfolgen. Er ist dem Konzessionär drei Jahre zum voraus schriftlich anzukündigen.
- b. Durch den Rückkauf wird der Bund Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allem übrigen Zubehör. Die Rechte Dritter gegenüber Personalfürsorgeeinrichtungen des Konzessionärs bleiben vorbehalten. Die Bahn ist samt Zubehör in gutem Zustand abzutreten, andernfalls ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme abzuziehen ist.
- c. Als Rückkaufspreis hat der Bund eine angemessene Entschädigung auf Grund des kommerziellen Wertes der Bahn zu entrichten.
- d. Streitigkeiten über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entscheidet das Bundesgericht.

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, der am
 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Verbindungsbahnstrecke Stansstad - Hergiswil (Vom 19. März 1956)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6139
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1956
Date	
Data	
Seite	717-764
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 342

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.