

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Stans nach Buochs.

(Vom 31. Mai 1899.)

Tit.

Am 17. Dezember 1897 reichte Herr M. Lussy, Fürsprecher in Stans, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Straßenbahn von Stans nach Buochs.

In dem beigegebenen allgemeinen Berichte führte der Petent aus, daß bis vor kurzem Nidwalden der einzige Kanton war, der außer aller Verbindung mit dem schweizerischen Eisenbahnnetze stand. Durch die 1893 eröffnete elektrische Straßenbahn Stansstad-Stans sei für den Kantonshauptort diesem Mangel abgeholfen worden und seither noch ein weiteres Projekt zur Ausführung gelangt, die Drahtseilbahn auf das aussichtsreiche Stanserhorn, welche sich von Jahr zu Jahr einer vermehrten Beliebtheit und Frequenz erfreue. Im Laufe des Jahres 1898 werde ferner die 1890 konzessionierte elektrische Bahn von Stansstad nach Engelberg, diesem auserwählten Lieblingsorte der Reisewelt eröffnet werden und voraussichtlich eine ganz bedeutende Vermehrung des Personen- und Warenverkehrs von allen Seiten des Vierwaldstättersees her veranlassen. Die Eröffnung dieser Bahn fand in der That am 5. Oktober 1898 statt.

Es sei insbesondere sicher, daß die jedes Jahr zahlreich sich ansammelnden Sommergäste der auf dem linken und rechten Ufer des obern Seeteiles gelegenen allbekannten Kurorte Buochs, Becken-

ried, Schönegg, Emmetten, Seelisberg, Vitznau, Gersau, Brunnen, Axenstein etc. den Vorteil einer bequemen Bahnverbindung zu einem Besuche des berühmten Kur- und Touristenplatzes Engelberg benützen werden.

Nun sei aber der ganze bedeutende lokale Personen- und Warenverkehr zwischen den aufblühenden Ortschaften Beckenried, Buochs und Stans mit ihrem regen Handel unter sich und ihrer Hotelindustrie entweder auf die Landstraße oder, wenn man insbesondere die Verbindung des oberen Seeteiles mit Stans, dem Ausgangspunkt der genannten drei Bahnen ins Auge fasse, auf den mit erheblichen Schwierigkeiten und Kosten verbundenen Umweg über den See angewiesen.

Den inskünftig noch mehr sich entwickelnden Lokal- und Fremdenverkehr auf der fraglichen Strecke werden die gegenwärtigen Verkehrsmittel kaum mehr zu bewältigen vermögen und es müßte sich der Mangel eines Schienenweges fühlbar machen. Eine bequeme und billige Verbindung des obern Seeteiles und der an ihm gelegenen stark besuchten Fremdenorte mit Stans, als Ausgangspunkt nach dem Stanserhorn, nach Engelberg und dem Brünig, werde den Verkehr auf der Strecke noch erheblich vermehren und das Aufblühen der einander dadurch näher gerückten Ortschaften fördern. Es liege das Projekt einer Bahnverbindung von Stans nach Buochs vor allem im wirtschaftlichen Interesse der genannten Ortschaften.

Allerdings sei bereits die Konzession für eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn, welche auch Stans und Buochs berühren würde, erteilt; allein es sei wenig Hoffnung, daß dieses Projekt zur Ausführung gelangen werde, und wenn es auch der Fall sein sollte, so hätte daneben das hauptsächlich auf den Lokalverkehr zwischen der Dampfschiffstation Buochs und Stans berechnete Straßenbahnprojekt seine selbständige Existenzberechtigung neben dem wesentlich für andere Zwecke, nämlich den durchgehenden Personenverkehr bestimmten größeren Projekte einer Lokomotivbahn von Alpnachstad nach Altorf.

Die projektierte Linie, welche im Dorfe Stans (Cote 455) ihren Anfang nehmen und (nach dem ursprünglichen Projekte) am linksseitigen Straßenrand sich haltend bis zur Dampfschifflande in Buochs (Cote 438) verlaufen würde, erhält eine Länge von 5150 m. Die Maximalsteigung, auf 220 m. bei Buochs vorkommend, beträgt 54,5 ‰. Die Spurweite ist zu 1 m., der kleinste Krümmungshalbmesser zu 100 m. vorgesehen. Die Linie soll eingleisig mit den nötigen Ausweichungen angelegt werden. Es ist in Aussicht genommen, soweit möglich, die Landstraße um die Breite der

Schienenanlage zu verbreitern. Die Schienen werden in das Straßenniveau versenkt, so daß die Oberkante auf Straßenniveau zu liegen kommt. Es ist elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung vorgesehen. Das Rollmaterial wird demjenigen der Straßenbahn Stansstad-Stans ähnlich sein. Für den Personenverkehr sind einzeln kursierende Motorwagen vorgesehen, die aber so eingerichtet werden sollen, daß ihnen nach Bedürfnis ein Anhängewagen (Personen- oder Güterwagen) beigegeben werden kann. Mit Rücksicht auf den Touristenverkehr sind zwei Wagenklassen in Aussicht genommen.

Die Baukosten werden veranschlagt:

1. Straßenverbreiterung und Korrektion, Land- erwerbung . . . . .	Fr.	20,600
2. Oberbau . . . . .	"	103,000
3. Hochbau . . . . .	"	5,150
4. Rollmaterial . . . . .	"	51,500
5. Elektrische Leitung . . . . .	"	25,750

Total Fr. 206,000

oder Fr. 40,000 per Kilometer.

Der Konzessionsbewerber wurde vom Eisenbahndepartement in der üblichen Weise angewiesen, sich zunächst bezüglich der erforderlichen Bewilligung zur Straßenbenützung mit den kompetenten kantonalen, bezw. lokalen Behörden in abschließlicher Weise auseinanderzusetzen.

Der Regierungsrat des Kantons Unterwalden nid dem Wald stimmte dem Gesuche um Benützung der Straße Stans-Buochs zur Bahnanlage nicht zu, was den Bewerber zum Rückzug seines Projektes und zur Einreichung einer abgeänderten Vorlage veranlaßte, welche von einer Benützung der Straße ganz absieht.

In seiner bezüglichen Eingabe an den Regierungsrat führt er aus, daß er zwar dafür halte, daß der Straßenverkehr durch die Art und Weise der geplanten Anlage der Bahn nicht in nennenswertem Maße gehemmt worden wäre, da das Geleise vollständig außer die Straße verlegt werden sollte und letztere nur auf kurze Strecken für den über die Schiene vorstehenden Teil des Wagenkastens beansprucht hätte. Er sei gleichwohl entschlossen, die ganze Anlage ähnlich derjenigen der Stansstad-Engelberg-Bahn, wo sie der Landstraße entlang führe, an den linksseitigen Rand zu verlegen, so daß die Straße nicht einmal für den über die innere Schiene hinausragenden Wagenteil in Anspruch genommen werde. Ferner erklärt sich Petent bereit, die Bahn auf einer besondern, unterhalb der bestehenden Holzbrücke zu erstellenden soliden eisernen Brücke über die Aa zu führen. Endlich soll die Bahn

nach km. 4 von der Landstraße abgehen und ob dem Waisenhaus durch, unter Kreuzung der Straße Buochs-Ennetbürgen, auf den Seequai geführt werden.

Dadurch verliere allerdings die projektierte Bahn den Charakter einer Straßenbahn. Immerhin bleiben die Grundzüge des Projektes die nämlichen, nur erhöhen sich die Baukosten einigermaßen. Es werden danach veranschlagt:

1. Landerwerbung . . . . .	Fr.	30,930
2. Oberbau . . . . .	„	123,600
3. Hochbau . . . . .	„	5,150
4. Rollmaterial . . . . .	„	51,500
5. Elektrische Leitung . . . . .	„	25,750

Total Fr. 236,930

oder Fr. 46,000 per Kilometer.

Der Landrat von Nidwalden begutachtete das in dieser Weise abgeänderte Konzessionsgesuch durch Beschluß vom 22. März 1899 in empfehlendem Sinne, unter folgenden Bedingungen:

- a. je eine Haltestelle bei der Rieden, in der Nähe der Fadenbrücke und beim Unterdorfe Buochs;
- b. 25 % Rabatt für Retourbillete und 40 % Rabatt für Familienabonnemente;
- c. Einreichung des vorgeschriebenen Finanzausweises innerhalb zwei Jahren a dato (seines Beschlusses), ansonst die Konzession dahinfalle.

Bezüglich Anlage der Stationen in Stans und Buochs wurde überdies die Beschlußfassung bei der Planaufgabe vorbehalten.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 13. Mai abhin statt und ergaben im allgemeinen Zustimmung zum nachstehenden Konzessionsentwurf, welcher die für solche Unternehmungen üblichen Bestimmungen enthält.

In Art. 5 trägt die Frist von 18 Monaten zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, dem Wunsche des Landrates (litt. c) Rechnung. Dabei muß es aber, wenn die Frist nicht ausreichen sollte, den Bundesbehörden vorbehalten bleiben, nach Einholung der Vernehmlassung der Kantonsregierung zu entscheiden, ob eventuell eine Verlängerung gewährt werden will oder nicht.

Zu Art. 16 wünschte zunächst der Konzessionsbewerber eine Erhöhung der Taxe in der zweiten Wagenklasse auf 15 Rappen, hielt aber an seinem Antrage nur fest, wenn den Begehren des Landrates bezüglich Rabatt für Retour- und Familienbillete entsprochen würde. Abgesehen hiervon könnten wir eine Taxe von

15 Rappen an sich nicht empfehlen, da sie unter den gegebenen Verhältnissen zu hoch erscheint und auch diejenige für die obere Wagenklasse bei der Bahn Stansstad-Stans (40 Rappen für 4 Kilometer) übersteigen würde.

Auf der andern Seite sind wir aber auch nicht im Falle, das Begehren des Landrates, welcher auf Retourbilleten 25 % Rabatt und Familienabonnemente mit 40 % Ermäßigung verlangt, zur Berücksichtigung empfehlen zu können. In den Konzessionen pflegt regelmäßig nur ein Rabatt von 20 % für Retourbillete festgesetzt und davon bloß bei besonderen Verhältnissen, oder wenn die Petenten der Gewährung eines höhern Rabattes zustimmen, ausnahmsweise abgegangen zu werden. Auch für Stansstad-Stans sind bloß 20 % vorgeschrieben. Die Auferlegung von 25 % würde danach eine durch keine besonderen Gründe gerechtfertigte Ausnahmebehandlung sein.

Ebensowenig ist bisher Konzessionsbewerbern ohne ihre Zustimmung die Verpflichtung zur Ausgabe von Familienabonnementen in der Konzession auferlegt worden. Der Petent hat sich im vorliegenden Falle zur Ausgabe solcher Abonnemente mit 25 % Rabatt ausdrücklich bereit erklärt. Ein mehreres (40 %) ihm aufzuerlegen, erachten wir nicht für gerechtfertigt, um so weniger, als auch in der Konzession Stanstad-Stans nur 25 % vorgesehen sind. Die Berufung auf die Konzession Stansstad-Engelberg, wo allerdings solche Familienabonnemente mit 40 % Ermäßigung vorgesehen sind, erscheint uns, abgesehen davon, daß die Petenten dort sich dieser Verpflichtung freiwillig unterzogen, deshalb nicht zutreffend, weil letzterer Unternehmung als vorzugsweise Touristenbahn und in Anbetracht ihrer starken Steigungen ausnahmsweise hohe Taxen zugestanden wurden, die für die einheimische Bevölkerung in dieser Form eine Reduktion erfuhren. Wir halten dafür, daß es genügen dürfte, wenn im Protokoll das Zugeständnis des Petenten niedergelegt ist, und empfehlen, die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnementsbilleten in der seit längerer Zeit üblichen Fassung aufzunehmen, in der Meinung, daß das Departement bei der Tarifvorlage über der Erfüllung der übernommenen speciellen Verpflichtung mit Bezug auf Familienabonnemente wachen werde.

Die Gütertaxen entsprechen den für Stansstad-Stans bewilligten.

Die übrigen Bestimmungen des Entwurfs geben uns zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Über die Vorbehalte des Landrates in Bezug auf Haltestellen und Stationsanlagen wird bei Vorlage und Genehmigung der Baupläne zu entscheiden sein, bei welchem Anlasse der Kantonsregierung vorschriftsgemäß wiederum Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Wünsche geboten werden wird.

Was endlich noch das Verhältniß des vorliegenden Projektes zu der am 11. Juni 1892 konzessionierten Linie Alpnachstad-Alt-dorf (E. A. S. XII, 42), welche ebenfalls Stans und Buochs berühren sollte, anbetrifft, so spricht der Umstand, daß die Finanzierung der letztern in dem Zeitraume von 7 Jahren nicht gelang, keineswegs für deren Lebensfähigkeit und läßt die Realisierung je länger je unwahrscheinlicher erscheinen. Es wäre daher, wie der Bewerber mit Recht geltend macht, in der That nicht billig, aus Rücksicht auf jenes, zwar umfassenderen Interessen dienende, aber wenig Aussicht auf Verwirklichung bietende Projekt, das vorliegende, in engerem Rahmen gehaltene und leichter ins Werk zu setzende durch Verweigerung der Konzession hintan zu halten. Es erscheint dies um so weniger gerechtfertigt, als die elektrische Bahn Stans-Buochs wesentlich bloß einem lokalen Bedürfnisse entgegenkommen soll und ihr daher neben einer durchgehenden linksufrigen Vierwaldstädterseebahn die selbständige Existenzberechtigung nicht wohl bestritten werden kann.

Indem wir auch noch auf die in solchen Fällen von jeher übliche Praxis verweisen, wonach ein umfassenderes Projekt ein engeres und daher leichter realisierbares auf die Dauer nicht verhindern darf, beantragen wir Ihnen daher, dem Gesuche im Sinne des nachfolgenden Entwurfes zu entsprechen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 31. Mai 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

### Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Stans nach Buochs.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn M. Lussi, Fürsprecher in Stans, vom 17. Dezember 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1899,

beschließt:

Dem Herrn M. Lussi, Fürsprecher in Stans, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Stans nach Buochs unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

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

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

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt und elektrisch betrieben.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens achtmal, im Winter täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben befördert werden können.

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

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

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

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

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder

kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilo-

gramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei

einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Nidwalden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach der Betriebsöffnung und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung\* des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der

Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Nidwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Stans nach Buochs. (Vom 31. Mai 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1899
Date	
Data	
Seite	220-232
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 760

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.