

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen.

(Vom 27. Mai 1913.)

Tit.

I.

In unserer Botschaft vom 16. September 1910 (Bundesbl. 1910, IV, 590), mit welcher wir Ihnen beantragt hatten, die nachgesuchte Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf zu verweigern, betonten wir, dass die in Frage kommende Gegend durch den Untergang der Konzession der Bahn Alpnachstad-Altdorf keineswegs jede Aussicht auf Erstellung einer Bahnverbindung verlieren solle. Sobald ein neues Initiativkomitee oder eine neue Gesellschaft die Angelegenheit ernst an Hand nehmen werde, werde die Frage der Erteilung einer Konzession, sei es für eine direkte Bahn von Luzern über Stans nach Altdorf oder für die Linie Alpnachstad-Altdorf (Brünig-Gotthard), wieder geprüft werden. Von zwei verschiedenen Initiativkomitees sind nun nacheinander Konzessionsgesuche für eine Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen, sowie für eine Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Stans eingereicht worden. Über diese Konzessionsgesuche ist im wesentlichen folgendes mitzuteilen.

A. Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen (Luzern-Unterwaldner Bahnen).

Mittelst Eingabe vom 13. März 1911 führt ein aus den Herren Prof. Borel in Genf, Bankdirektor von Moos in Sachseln

und Regierungsrat Wyrsh in Stans vertretenes Initiativkomitee aus, der Umstand, dass die Konzession für eine Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf dahingefallen sei und dass dennoch ein lebhaftes Interesse für eine das linke Ufer des Vierwaldstättersees bedienende Bahn fortbestehe, gebe ihm Veranlassung, die Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried nachzusuchen. Gleichzeitig stelle das Initiativkomitee das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine schmalspurige Linie von Stans über Kerns nach Sarnen, die als Ersatz für die früher konzessionierte Strecke Stans-Alpnachstad und zur Befriedigung der obwaldnerischen Interessen dienen solle. Der Betrieb der Linie Hergiswil-Stans-Beckenried sei als von Luzern ausgehend gedacht. Die Verhältnisse, welche die Erstellung der projektierten Bahnlinien als wünschbar erscheinen lassen, seien bereits anlässlich der Erteilung der früheren Konzession eingehend erörtert worden. Das Scheitern der frühern Unternehmung (linksufrige Vierwaldstätterseebahn) gebe Anlass dazu, den lebensfähigen Teil der das unterwaldnerische Gebiet betreffenden Bahnbestrebungen für sich allein weiter zu verfolgen und ihn soweit umzugestalten und zu ergänzen, als es namentlich im Interesse der Kantone Ob- und Nidwalden und sodann in demjenigen von Luzern liege.

Wenn die Wünschbarkeit einer Bahnverbindung für das linke Ufer des Vierwaldstättersees früher zur Erteilung einer Konzession geführt habe, so sei es wohl überflüssig, noch nachzuweisen, dass ein ausreichendes Bedürfnis für die Ausführung von Linien bestehe, die nur den besten Teil des in Betracht fallenden Gebietes bedienen sollen.

Die Dampfschiffgesellschaft bediene wohl das linke Seeufer, der Schiffsverkehr sei jedoch wegen der langen Fahrzeiten und Umwege nicht ausreichend, um den heutigen Erfordernissen zu genügen und den Verkehr zu einem hinreichend befruchtenden zu machen. Ausserdem sei eine bessere Verbindung der Ortschaften Hergiswil, Buochs und Beckenried mit dem Kantonshauptort wünschbar.

Die Verbindung zwischen Ob- und Nidwalden, der die Linie Alpnachstad-Stans hätte dienen sollen, und zwischen Obwalden und Engelberg, sei ganz ungenügend. Sie werde meist noch mit dem äusserst zeitraubenden Umweg über Hergiswil bewerkstelligt. Sodann fehle dem bedeutenden Flecken Kerns noch ein Bahnanschluss, so dass der Gedanke nahe liege, statt des schwierigen Bahnstückes Stans-Alpnachstad eine Linie Stans-Sarnen über Kerns

anzulegen, bei der die Terrainverhältnisse grösstenteils sehr günstig seien.

Durch die Weglassung der besonders kostspieligen Strecke Beckenried-Altendorf und überhaupt durch Erstellung einer Bahnanlage einfacheren Art werde die Bausumme gegenüber dem früheren Projekte der linksufrigen Vierwaldstätterseebahn um etwa $\frac{3}{4}$ vermindert werden. Der Verkehr über das linke Seeufer zum Anschluss an die Gotthardlinie sei von geringer Bedeutung. Mache sich aber einmal das Bedürfnis der Weiterführung der Bahn nach Altendorf geltend, so könne alsdann demselben immer noch entsprochen werden.

Wenn auch der Lokalverkehr einstweilen nicht als bedeutend bezeichnet werden könne, so werde doch der Touristenverkehr, dessen fortwährende Steigerung sicher sei, das Unternehmen zu einem lebensfähigen gestalten. Die Betriebslinie Luzern-Stans-Beckenried werde einen grossen Teil des bedeutenden Verkehrs mit Engelberg aufnehmen und diesen Verkehr steigern. Voraussetzung dabei sei, dass eine Verständigung über die Mitbenützung der Brünigbahn von Luzern bis Hergiswil und der Stansstad-Engelberg-Bahn von Stansstad bis Stans erfolge. Der Touristenverkehr auf der Linie Stans-Sarnen werde hauptsächlich für die Abkürzung des Weges von Engelberg und dem obern Teil des Vierwaldstättersees nach dem Brünig hin in Betracht fallen. Der Zeitgewinn betrage hierbei, wenn Stans oder Beckenried zum Ausgangspunkt genommen werde, 1 bis 2 Stunden.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn (Neubaustrecke): 24,¹¹ km.

(Betriebslänge): 34,²² km.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: Linie Hergiswil-Stans-Beckenried 25 ‰.

Linie Stans-Sarnen 50 ‰.

Höhenpunkte: Hergiswil 452,⁰⁵ m; Stansstad 439 m; Stans 453,⁶ m; Beckenried 447 m; Stans (Abzweigung) 450,⁵ m; Kernwald (höchster Punkt) 585 m; Sarnen 475 m.

Kleinster Halbmesser: 40 m (für Nebengeleise 20 m).

Stationen: Hergiswil, Stansstad, Stans, Buochs, Niederdorf, Beckenried, Stans, Allweg, St. Jakob, Wisserlen, Kerns, Sarnen.

Betriebsart: Elektrische Zugförderung, und zwar auf der Linie Luzern-Stans mittelst Akkumulatoren-Lokomotiven oder Wagen, auf den übrigen Strecken mit Benützung einer Fahrdrableitung.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen :

Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	Fr. 2,694,700
Rollmaterial	„ 520,000
Mobiliar und Gerätschaften	„ 51,330
Gründungskosten und Verschiedenes . . .	„ 233,970
	Fr. 3,500,000
oder für einen Kilometer ungefähr	„ 145,000

B. Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Stans.

Unterm 30. Juni 1911 reichte ein aus den Herren W. Winkler, Betriebsdirektor der Pilatusbahn in Alpnachstad, Dr. Schnyder, Fabrikdirektor in Rotzloch, und A. Kolb, Direktor der Stansstad-Engelberg-Bahn in Stansstad bestehendes Initiativkomitee ein Konzessionsgesuch für dieses Bahnprojekt ein. Die Konzessionsbewerber führen in ihrer Eingabe aus, das Bedürfnis einer Bahnverbindung zwischen dem Kantonshauptorte Stans und seiner nähern und weitem Umgebung (Engelberg) einerseits und Sarnen (Brüniglinie) anderseits sei entschieden vorhanden, sowohl hinsichtlich des regen Güterverkehrs als für den Personen- und insbesondere den Fremdenverkehr. Es habe sich ergeben, dass alle gross angelegten, der linksufrigen Vierwaldstätterseebahn ähnlichen Projekte nicht lebensfähig seien und es werde auch eine Bahn von Stans über Kerns nach Sarnen mit 50 ‰ Steigung so wenig Aussichten auf Verwirklichung haben als das projektierte Verbindungsstück Hergiswil-Stansstad mit seiner schwierigen, von Steinschlag gefährdeten Strecke längs des Lopperberges und seiner kostspieligen Überbrückung der See-Enge an der Acheregg. Durchführbar in absehbarer Zeit sei einzig der Bau der schon in der Konzession für die Bahn von Alpnachstad nach Altdorf, vom 24. April 1902, vorgesehenen Strecke Alpnachstad-Rotzloch, mit Anschluss an die Engelberger-Bahn bei 1,5 km und Benützung der Linie dieser letztern Unternehmung bis Stans. Diese nur 6,1 km lange Strecke, welche ohne Aufwand von zu grossen finanziellen Mitteln erstellt werden könne, bilde die natürlichste Verbindung der Brünigbahn und der Stansstad-Engelberg-Bahn, ohne dass dabei die Bundesbahnen für die Mitbenützung ihrer Linie, wie im Projekt der Luzern-Unterwaldner-Bahnen vorgesehen, in Anspruch genommen werden müssten.

Die Linie Alpnachstad-Rotzloch-Stans bilde die beste Verbindung zwischen Ob- und Nidwalden. Sie diene nicht nur dem

Fremdenverkehr, sondern auch den nicht zu unterschätzenden Lokalinteressen. Dabei sei namentlich an die gewerbereichen Ortschaften von Stans und Umgebung, an die aufblühenden Kalk- und Zementindustrien von Rotzloch, an die Erzeugnisse der ausgedehnten Land- und Alpwirtschaft, sowie an den grossen Holzreichtum der Kantone Ob- und Nidwalden zu erinnern. Ein weiterer wichtiger Grund für das Gedeihen der neuen Bahn sei in den Anschlüssen an die vielbesuchten Bergbahnen auf den Pilatus und das Stanserhorn zu erblicken.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben:

Baulänge (Alpnachstad—Anschluss an die Engelbergerbahn): 6100 m.

Betriebslänge (Alpnachstad-Rotzloch-Stans): 8153 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 4 ‰.

Höhenpunkte: Alpnachstad 439 m; Anschluss an die Engelbergerbahn 442,5 m; Stans 455 m.

Kleinster Halbmesser: 150 m.

Betriebsart: Betrieb mittelst Wärme- oder Elektromotoren.

Kostenvoranschlag:

Organisation und Verwaltung	Fr. 35,000
Bauzinsen	„ 30,000
Enteignung	„ 40,000
Unterbau	„ 310,000
Oberbau	„ 182,000
Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	„ 20,000
Telephon, Signale	„ 13,000
Rollmaterial	„ 130,000
Verschiedenes	„ 40,000
Gesamtsumme	Fr. 800,000
oder für einen Bahnkilometer	„ 131,150

II.

Die beiden Konzessionsgesuche wurden vom Eisenbahndepartement nacheinander den beteiligten Kantonsregierungen zur Vernehmlassung zugestellt. Dabei wurden dieselben eingeladen, sich auch über die zwischen den beiden projektierten Bahnverbindungen von Stans nach der Brüniglinie (Stans-Kerns-Sarnen und Stans-Rotzloch-Alpnachstad) entstehenden Konkurrenzverhältnisse auszusprechen. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden bemerkte in seiner Vernehmlassung vom 27. November 1911,

dass grundsätzlich nur eine normalspurige linksufrige Gotthardbahn von Luzern über Hergiswil nach Altdorf, die ohne Umladen der Güter den direkten Anschluss an das Netz der Bundesbahnen bringe, die Verkehrsinteressen von Nidwalden zu befriedigen vermöge. Trotzdem könne der Regierungsrat bei der allem Anscheine nach noch in ziemlicher Ferne liegenden Verwirklichung dieses Zieles die Konzessionsgesuche für das Projekt der Unterwaldner Bahnen und für dasjenige der Linie Alpnachstad-Rotzloch-Stans nicht in ablehnendem Sinne begutachten, da dieselben immerhin eine Förderung der Verkehrsverhältnisse darstellten, und eine bessere Verbindung mit Luzern und Obwalden sehr zu begrüßen sei. Es empfehle sich aber, soweit die Linie von Luzern über Stans nach Beckenried in Betracht falle, an die Konzessionserteilung die Bedingung zu knüpfen, dass die Konzession dahinfalle, wenn ein Projekt für eine normalspurige Bahn Luzern-Altdorf konzessioniert werden könne, bevor der Finanzausweis für die schmalspurige Linie geleistet sei. Auch dürfe die Schmalspurbahn bei einem allfälligen Zustandekommen kein Hindernis für ein späteres Projekt einer Normalspurbahn sein. Wenn der Regierungsrat sodann die zwei von verschiedenen Konzessionsbewerbern eingereichten Gesuche für die Linien Stans-Kerns-Sarnen und Stans-Rotzloch-Alpnachstad empfehlend begutachte, so geschehe dies in der Annahme, dass kaum beide Linien zustande kommen könnten, sondern dass die Aussichten auf die sicherste Rentabilität schliesslich den Ausschlag für die eine oder die andere Linie geben werden.

Die Regierung des Kantons Obwalden beantragte in ihren Vernehmlassungen vom 15. April 1911 und vom 13. Januar 1912 die Konzessionierung des Projektes der Luzern-Unterwaldner Schmalspurbahnen unter Abweisung des Konzessionsgesuches für eine Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Stans. Dabei bemerkte die Kantonsregierung, dass die Ausführung des letztern Bahnprojektes besonders für Alpnach von Vorteil wäre. Auf der andern Seite werde aber die grosse Gemeinde Kerns, welche gegenwärtig keine Eisenbahnverbindung habe, von diesem Projekt nicht berührt, während ihr umgekehrt die Linie Beckenried-Stans-Sarnen sehr zu statten käme. Ebenso habe Engelberg an einer Bahnverbindung nach Hergiswil (Luzern) bedeutend mehr Interesse, als an einer zweiten Verbindung nach dem Brünig.

An diesem Standpunkte hielt der Regierungsrat von Obwalden auch ferner fest, als das Eisenbahndepartement ihm nach einlässlicher Prüfung der beiden Konzessionsgesuche mitteilte,

dass aus Gründen bau- und betriebstechnischer Natur eher die Konzessionierung der Linie Hergiswil-Stans-Beckenried vom Projekte der Herren Borel und Konsorten und die der Linie Stans-Rotzloch-Alpnachstad mit Ausschluss der Linie Stans-Kerns-Sarnen wünschbar scheine. In seiner dritten Vernehmlassung vom 22. April 1912 hob der Regierungsrat nochmals die grosse Bedeutung der Linie Sarnen-Kerns-Stans für die Gemeinde Kerns und die der Bahnverbindung über Hergiswil nach Luzern für die Gemeinde Engelberg hervor.

Angesichts der bestimmten Stellungnahme der Kantonsregierung und in Berücksichtigung des Umstandes, dass das Projekt der Herren Borel und Mithafte, soweit die Bahnverbindung von Stans über Kerns nach Sarnen in Frage kommt, der Linie Stans-Rotzloch-Alpnachstad in bezug auf die volkswirtschaftliche Bedeutung überlegen ist, fragte das Eisenbahndepartement das Initiativkomitee für die letztere Linie an, ob es sein Gesuch trotz der ablehnenden Haltung der Kantonsregierung aufrechterhalte. Das Initiativkomitee antwortete unterm 14. Oktober 1912, es müsse an seinem Konzessionsgesuche in Anbetracht der wesentlichen Vorteile, welche das Projekt einer Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Sarnen der ganzen Gegend biete, festhalten. Dabei betonte das Komitee namentlich die geringen Erstellungskosten der projektierten Bahnlinie und die daherige Möglichkeit, das Bahnprojekt in absehbarer Zeit zu finanzieren.

Bei dieser Sachlage erstellte das Departement einen Konzessionsentwurf, in welchem die Erteilung der Konzession für das gesamte Projekt der Borelschen Gruppe auf drei Jahre vorgesehen war mit der Massgabe, dass die Konzession für die Linien Stans-Hergiswil und Stans-Kerns-Sarnen, welche beide mit der Schmalspurbahn Stans-Rotzloch-Alpnachstad in Konkurrenz treten, nach unbenütztem Ablauf der dreijährigen Frist untergehen würde, und dass alsdann auf das Konzessionsgesuch der Herren Winkler und Mithafte für eine Schmalspurbahn von Alpnachstad nach Stans eingetreten werden könnte. Diese Lösung schien angezeigt, da, wenn die Finanzierung der Linien des Borelschen Projektes innert drei Jahren nicht gelingt, wohl wird angenommen werden dürfen, dass das Gesamtprojekt nicht zur Ausführung kommen kann. In diesem Falle würden dann die beiden Linien Hergiswil-Stans und Sarnen-Kerns-Stans durch die Linie Alpnachstad-Stans ersetzt. Eine ähnliche Lösung beliebte seinerzeit für die Schmalspurbahn Brig-Aletschgletscher (Bundesbeschluss vom 4. April 1911, E. A. S. XXVII, 54), für die Säntisbahn (Bundesbeschluss

vom 26. März 1909, E. A. S. XXV, 100) und für die Bahn Sursee-Triengen. (Bundesbeschluss vom 18. Juni 1908, E. A. S. XXIV, 226).

Die Verhandlungen, zu denen beide Initiativkomitees eingeladen worden waren, fanden am 25. März 1913 in Bern statt. Bei der Eintretensfrage wurden die Konkurrenzverhältnisse zwischen den beiden Bahnprojekten nochmals einlässlich erörtert, wobei die Vertreter des Initiativkomitees für die Luzern-Unterwaldner-Bahnen, sowie diejenigen der Regierungen von Ob- und Nidwalden sich ausdrücklich mit der vom Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Lösung einverstanden erklärten.

Die Fassung des Einganges, gemäss welchem die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans usw. „ohne Berührung der bestehenden Schiff- und Bahnstation Stansstad“ erteilt wird, beliebte allseitig. Zweck dieser Bestimmung ist, die Konkurrenzverhältnisse mit der Stansstad-Engelberg-Bahn zum voraus zu ordnen. In diesem Zusammenhange erwähnen wir, dass die Verwaltung der Stansstad-Engelberg-Bahn in einer Eingabe vom 15. Februar 1912 gegen die projektierte Linie Hergiswil-Stans Einsprache erhoben und die im Konzessionsgesuche vorgesehene Mitbenützung ihrer Anlagen beanstandet hatte. Durch die Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb der neuen Linie wird die Mitbenützung der Strecke Stansstad-Stans der Engelbergerbahn durch das neue Unternehmen ausgeschaltet und die Einzelheiten der Ausführung der Linie Hergiswil-Stansstad (Überbrückung des Seearmes bei der Acheregg, Stationsanlage in Stansstad usw.) werden im Plangenehmigungsverfahren zu erledigen sein.

Die Bestimmung in Art. 7, Absatz 2, betreffend die im militärischen Interesse zu erstellenden Anlagen gab in der Konferenz Anlass zu längeren Erörterungen. Wie aus den Akten hervorgeht, hatte sich das Initiativkomitee mit dem Militärdepartement betreffend dessen Forderungen geeinigt bis auf das Begehren, dass das Rollmaterial der Brünigbahn schon von der Betriebseröffnung an auf der Strecke Hergiswil-Stans solle verkehren können. Die Vertreter des Initiativkomitees beantragten an der Konferenz unter Hinweis auf die Mehrkosten, welche diese Forderung nach sich ziehen werde, es seien die Worte „auf ihre Kosten“ in der oben erwähnten Bestimmung zu streichen, und hielten an diesem Begehren, trotz der ablehnenden Haltung der Vertreter des Eisenbahndepartements und des Militärdepartements, fest. Es ist aber diesbezüglich darauf hinzuweisen, dass im Plangenehmigungs-

verfahren die Freizügigkeit des Rollmaterials der Brünigbahn ohne weiteres vom Standpunkte des Verkehrsbedürfnisses aus, also nicht nur aus militärischen Gründen, verlangt werden wird. Wir beantragen Ihnen daher, an der Fassung des Konzessionsentwurfes festzuhalten.

Zu erwähnen ist ferner, dass in Art. 31, lit. *b* und *c*, statt wie bisher „Erneuerungs- und Reservefonds“ nur „Erneuerungsfonds“ gesagt und in lit. *d* der Ausdruck „Reservefonds“ durch „Erneuerungsfonds“ ersetzt wird. Diese Änderung ist angezeigt, weil der besondere „Reservefonds“ als Eigentum der Aktionäre zu betrachten ist und dessen Abtretung an den Bund anlässlich des Rückkaufes nicht in Frage kommt.

Wir haben noch zu bemerken, dass das Eisenbahndepartement die Anregungen des Regierungsrates des Kantons Nidwalden in seiner Vernehmlassung vom 27. November 1911 betreffend die in bezug auf eine zukünftige normalspurige linksufrige Vierwaldstätterseebahn an der heutigen Konzessionserteilung zu knüpfenden Bedingungen weiter verfolgt und die Bundesbahnverwaltung um ihre Vernehmlassung über diesen Punkt ersucht hat. Die Generaldirektion kam nach Prüfung der Angelegenheit zu dem Schlusse, dass ihrerseits gegen die Erteilung der Konzession für die schmalspurige Linie Hergiswil-Stansstad-Stans-Beckenried nichts einzuwenden sei, dass aber an die Konzessionserteilung keine Bedingungen in bezug auf die normalspurige Vierwaldstätterseebahn geknüpft werden dürfen. Wir gestatten uns, diesbezüglich auf den bei den Akten liegenden Bericht der Generaldirektion zu verweisen.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. Mai 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen, vom 13. März 1911;
2. einer Eingabe eines Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Stans, vom 30. Juni 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. Mai 1913,

beschliesst:

I. Einem durch die Herren Prof. Borel in Genf, Bankdirektor von Moos in Sachseln und Regierungsrat Wyrsh in Stans vertretenen Initiativkomitee wird zubanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans (ohne Berührung der bestehenden Schiff- und Bahnstation Stansstad) nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Stans.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen zwei Jahren, 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw. sind Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen
für den Kilometer der Bahnlänge.

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

Den Anwohnern der Bahn sind ermässigte Taxen zu bewilligen.

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 7 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 3 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,5 Rappen für 100 kg und für den Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 und für den Kilometer eine Taxe von höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 24 Rappen für ein Stück und für den Kilometer für die höchste und 4 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Gesellschaft ist berechtigt, die in den Art. 15—22 festgesetzten Taxen auf der Strecke Stans-Kernsarnen unter Einrechnung eines Zuschlags von 100 % zu den wirklichen Entfernungen anzuwenden.

Art. 24. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss die Beförderung von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; dass Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationskapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger

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

Art. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Ob- und Nidwalden gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben

beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

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

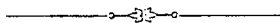
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 32. Haben die Kantone Ob- und Nidwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Werden die Gesellschaftsstatuten, sowie die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecken Hergiswil-Stans und Stans-Kerns-Sarnen innert der Frist von drei Jahren (Art. 6, Absatz 1) nicht eingereicht, so erlischt die Konzession für diese Strecken.

III. Auf das Konzessionsgesuch der Herren W. Winkler in Alpnachstad und Mithafte für eine Schmalspurbahn von Alpnachstad über Rotzloch nach Stans, vom 30. Juni 1911, wird zurzeit nicht eingetreten.

IV. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer
Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns
nach Sarnen. (Vom 27. Mai 1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	435
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1913
Date	
Data	
Seite	403-419
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 018

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.