

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans.

(Vom 23. Juni 1892.)

Tit.

Mit Eingabe vom 20. Oktober 1891 stellten die Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl das Gesuch um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Die Petenten bemerken zu diesem Gesuche, daß für die Strecke Stansstad - Stans, bezw. Engelberg zwar schon eine Konzession ertheilt worden sei, und ferner ein Gesuch um Konzessionirung einer linksufrigen Vierwaldstätterseebahn, welche auch Stansstad und Stans berühren würde, eingereicht sein solle. Leider ließen aber diese beiden Projekte wenig auf eine baldige Ausführung hoffen. Dagegen seien die Arbeiten der Stanserhornbahn schon sehr vorgerückt, so daß sicher auf Eröffnung derselben im Frühjahr 1893 gerechnet werden könne, und da die Lebensfähigkeit dieser Bahn namentlich von einer guten Verbindung zwischen Stansstad und Stans abhänge, so sei es für sie eine dringende Nothwendigkeit, jetzt schon für diese Verbindung besorgt zu sein.

Sowohl der Lokalverkehr als auch der Fremdenverkehr sei schon jetzt sehr stark und werde, wenn man noch die Besucher der Stanserhornbahn dazu rechne, auf genannter Strecke mit den gegenwärtigen Verkehrsmitteln kaum mehr zu bewältigen sein.

Wenn daher auch später die Engelbergbahn oder die linksufrige Vierwaldstätterseebahn zu Stande kommen sollten, so biete die Straßenbahn dem Lokalverkehr doch noch große Vortheile, da die Bevölkerung dabei nicht bloß auf wenige Züge per Tag angewiesen sei.

Die Bahn beginnt in Stansstad bei der Dampfschifflande, führt hinter der dortigen Sust durch, kreuzt dann die Straße nach Acheregg, erreicht bei km. 0,4 die Landstraße und geht von da, immer am rechtsseitigen Straßenrande sich haltend, bis nach Stans vor das dortige Postgebäude.

Die Länge beträgt total 3500 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 6,6 ‰, die Höhendifferenz 16 m., der Minimalradius 150 m. Bei km. 1,92 ist eine Ausweichung vorgesehen. Zur Beschaffung der Betriebskraft sind stehende Dynamomaschinen mit oberirdischer Stromleitung in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für

Unterbau (inkl. Straßenkorrektur) und Expropriation	Fr.	52,500
Oberbau	"	70,000
Hochbau	"	17,500
Rollmaterial	"	105,000
Elektrische Leitung	"	24,500
Kraftstation	"	35,000

Total Fr. 304,500

oder Fr. 87,000 per km. der Bahnlänge.

Das Gesuch wurde zur Vernehmlassung der Regierung des Kantons Nidwalden mitgeteilt, welche mit Schreiben vom 20. April abhin antwortete, daß der Landrath unterm 6. April beschlossen habe, den Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl die (kantonale) Konzession für die elektrische Straßenbahn zu ertheilen, sofern das Initiativkomite der bereits konzessionirten Schmalspurbahn Stansstad-Engelberg innert der durch die Konzession festgesetzten Frist keine Garantie für Vollendung und Inbetriebsetzung der Theilstrecke Stansstad-Stans auf Anfang Juni 1893 biete und dasselbe sich nicht verpflichte, für die benannte Strecke die mit den Herren Bucher und Durrer für die elektrische Straßenbahn vereinbarten täglichen Züge und Taxen einzuhalten.

Wir theilten diesen zu Gunsten der konzessionirten Bahn Stansstad-Engelberg gemachten Vorbehalt und die daran geknüpften Bedingungen den Konzessionären der letztern mit, indem wir sie gleichzeitig einluden, sich über diesen Beschluß des Landrathes zu äußern und insbesondere mitzutheilen, ob und eventuell wie sie die von ihnen verlangte Garantie zu leisten gedächten.

Mit Schreiben vom 1. Juni d. J. erklärten dieselben im Wesentlichen, daß es ihnen nicht möglich sein würde, dem Verlangen nach Betriebseröffnung der Strecke Stansstad-Stans auf Anfang Juni 1893 nachzukommen und die hiefür nöthigen Mittel zu beschaffen. Auch die Finanzierung des Unternehmens Stansstad-Engelberg habe bis jetzt trotz allen Anstrengungen nicht gelingen können, und sie seien daher vorläufig nicht im Falle, die verlangte Garantie zu leisten.

Sie hielten aber dieses Verlangen auch für ein unbilliges. Die Konzession sei ihnen zu andern Bedingungen und einem spätern Vollendungstermin ertheilt worden. Eine Bahn könne auf dem kurzen Theilstück bei einem für einen solchen Betrieb berechneten Betriebssystem befriedigend funktionieren, während sie mit dem für die Linie Stansstad-Engelberg angenommenen und dieser konzessionirten System, für sich ausgeführt, die Betriebskosten niemals decken würde.

Sie sprächen deshalb die Erwartung aus, daß die Straßenbahn Stansstad-Stans nicht konzessionirt, eventuell in Spurweite, Fahrpark etc. derart gestaltet werde, daß ein Anschluß ihrer Linie nach Engelberg nach ihren Konzessionsbedingungen und den Anforderungen, welche an sie bezüglich Güter- und Viehtransport gestellt werden, ermöglicht sei, und daß dieser Anschluß in Stans ausdrücklich vorbehalten werde.

Diesen Begehren gegenüber erklärten die Herren Bucher und Durrer an den unterm 15. Juni abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen, daß ihnen eine Beeinträchtigung der Interessen einer Bahn Stansstad-Engelberg durchaus fern liege, daß aber die bevorstehende Eröffnung der Stanserhornbahn eine Bahnverbindung zwischen Stansstad und Stans ebenso nothwendig als dringlich erscheinen lasse, und daß deshalb bei der Ungewißheit betreffend Finanzierung, Erstellung und Vollendung der Engelbergbahn eine selbständige Bahn Stans-Stansstad ihre volle Berechtigung habe.

Sie erklärten ferner in rechtsverbindlicher Weise zu Protokoll, daß sie bereit seien, nach Erstellung der Bahn Stansstad-Stans dieselbe der Unternehmung Stansstad-Engelberg zum Selbstkostenpreise abzutreten, sofern letztere bis 1. Juni 1894 diese Abtretung verlangen sollte.

Auf Wunsch der Konzessionäre für die Bahn Stansstad-Engelberg erklärten sie sich überdieß in einer zweiten, unterm 21. d. M. abgehaltenen Konferenz, allerdings entgegen dem Antrage der Regierung von Nidwalden, welche Beibehaltung der ersten Frist wünschte, zu einer Verlängerung dieses Termins bis 31. Dezember 1895 bereit. Die Konzessionäre der Engelbergbahn gaben ihrer-

seits für diesen Fall die Erklärung ab, daß sie von diesem Rechte nur Gebrauch machen werden, wenn der Bau der Linie Stansstad-Engelberg als finanziell gesichert ausgewiesen sei, und daß sie, soviel an ihnen, ihre Konzession mit der zu erwerbenden Konzession dann-zumal in Einklang bringen werden und von jeder Einsprache gegen die Konzessionsertheilung für Stansstad-Stans absehen.

Damit ist diese Frage, soweit sie bei der Konzessionsertheilung überhaupt in Betracht fallen kann, als erledigt und sind, trotz der Einsprache der kantonalen Regierung gegen die zugestandene Fristverlängerung, die beiden Interessentengruppen bis zum 31. Dezember 1895 zur Erwerbung, bezw. Abtretung der Bahn Stansstad-Stans als berechtigt, bezw. verpflichtet zu betrachten.

Aus der Erklärung der Herren Bucher und Durrer geht unzweifelhaft hervor, daß mit der angestrebten Erstellung der Straßenbahn keineswegs ein Eingriff in die konzessionsmäßigen Rechte Anderer beabsichtigt wird, sondern daß bestimmte, namhaft gemachte Interessen die baldige Erstellung dieses Theilstückes fordern, und daß diese Erstellung nur deshalb den hiefür in erster Linie in Betracht fallenden Konzessionären der Linie Stansstad-Engelberg nicht überlassen wird, weil diese nicht in der Lage sind, die zu fraglichem Zwecke verlangten Garantien zu geben, während sich die Konzessionsgesuchsteller zur Einreichung der erforderlichen technischen und finanziellen Vorlagen binnen kürzester Frist verpflichtet haben.

Wir stehen deshalb nicht an, Ihnen die Ertheilung der neuen Konzession zu beantragen, umso mehr, als auch abgesehen von der durch die Erklärungen der Herren Bucher und Durrer einerseits und der Konzessionäre der Engelbergbahn andererseits wesentlich vereinfachten Sachlage, die Ansicht nicht von vornherein abzuweisen sein dürfte, daß die Konzession einer Straßenbahn, welche hauptsächlich den Lokalverkehr zwischen der Dampfschiffstation Stansstad und dem Orte Stans zu bedienen bestimmt ist, auch neben der größer angelegten, wesentlich andern Zwecken dienenden und mit eigenem Bahnkörper projektierten Engelbergbahn ihre selbständige Berechtigung haben könnte.

Was die für den Fall der Konzessionsertheilung für Stansstad-Stans und des selbständigen Betriebes dieser Strecke formulirten Begehren der Konzessionäre für die Bahn Stansstad-Engelberg betrifft, so ist vorerst zu bemerken, daß ein ausdrücklicher Vorbehalt für einen eventuellen Anschluß in Stans im Hinblick auf die Bestimmung von Art. 30 des Eisenbahngesetzes, wonach jede Eisenbahngesellschaft verpflichtet ist, den technischen und Betriebsanschluß anderer Eisenbahnunternehmungen zu gestatten, als überflüssig erscheint.

Dieses und das weitere Begehren, die Straßenbahn technisch so zu gestalten, daß ein durchgehender Güter- und Viehtransport nach den für Stansstad-Engelberg geltenden Konzessionsbedingungen möglich sei, welches jedenfalls in diesem Umfange nicht hätte zugestanden werden können, ist übrigens nun infolge der Erklärungen der Konzessionäre der Engelbergbahn vom 21. Juni erledigt.

Bei der Erwerbung des Theilstückes Stansstad-Stans werden eventuell die Bestimmungen der zu vereinigenden Konzessionen in angemessener Weise, unter Mitwirkung der zuständigen Behörden, in Uebereinstimmung zu bringen sein.

Betreffend den nachstehenden Konzessionsentwurf, der in den konferenziellen Verhandlungen allseitige Zustimmung fand, haben wir nur wenige Bemerkungen beizufügen.

In Art. 2 ist die Konzessionsdauer in Uebereinstimmung mit dem Beschluß des Landrathes nur auf 50 Jahre bemessen. Mit Bezug auf die Anzahl der täglichen Züge wurde in Art. 12 ebenfalls den kantonalen Forderungen entsprochen. In Art. 15 wurde der Gesellschaft die Verpflichtung zur Ausgabe von Familienabonnements mit 25 % Rabatt auferlegt. In Art. 25 hat die Bestimmung betreffend Versicherung der Reisenden und des Personals unbeanstandet Aufnahme gefunden, und Art. 26 enthält den üblichen Vorbehalt betreffend die kantonalen Vorschriften betreffend die Straßenbenutzung.

In Art. 27, lit. a, wurde der erste Rückkaufstermin auf 1. Mai 1908 vorgerückt, um auch in dieser Beziehung in Uebereinstimmung mit den Bedingungen der kantonalen Konzession zu bleiben, und lit. c des nämlichen Artikels der verkürzten Konzessionsdauer entsprechend modifizirt.

Die übrigen Artikel geben zu besonderen Bemerkungen nicht Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad
nach Stans.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl,
vom 20. Oktober 1891;
2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 23. Juni 1892,

beschließt:

Den Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 4 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschritts-

mäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1893 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath 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 ein-
gleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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

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

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll vom 15. Mai bis 30. September täglich mindestens 10 und in der übrigen Zeit täglich wenigstens 6 Mal von einem Endpunkt der Bahn zum andern stattfinden. Soweit sich aber ein Bedürfniß zeigt, ist die Gesellschaft verpflichtet, mehrere Züge zum Anschluß an die Dampfschiffe oder Bahnzüge auszuführen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen auf der ganzen Strecke oder einem Theil derselben Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 40 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen.

Für Kinder unter 3 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 40 Rappen per 100 Kilogramm bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen. Sie ist außerdem verpflichtet, Familienabonnementsbillete mit 25 % Rabatt auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 20 Rappen, die niedrigste nicht über 10 Rappen per 100 Kilogramm 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 taxirt werden.

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

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

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und

es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von der Regierung des Kantons Nidwalden durch Beschluß vom 6. April 1892 aufgestellten Vorschriften, soweit sie mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechts des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Nidwalden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1908 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22¹/₂fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.
- Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher 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. 28. Hat der Kanton Nidwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein da-

heriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans. (Vom 23. Juni 1892.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.06.1892
Date	
Data	
Seite	1129-1140
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 786

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.