

Schweizerisches Bundesblatt.

52. Jahrgang. III.

Nr. 26.

27. Juni 1900.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Übertragung und Abänderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans.

(Vom 21. Juni 1900.)

Tit.

Über das Vermögen der Aktiengesellschaft der elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans wurde auf eigenes Ansuchen der Gesellschaft durch Beschluß des Bundesgerichts vom 18. August 1899 die Liquidation angeordnet.

Bei der ersten, am 20. März dieses Jahres abgehaltenen Steigerung beteiligte sich nur ein einziger Bieter, dessen Angebot mit Fr. 1385 den Anschlagspreis von Fr. 41,385 nicht erreichte und vom Bundesgerichte unter hierseitiger Zustimmung abgelehnt wurde.

Am 5. Juni abhin fand die zweite Versteigerung statt. Herr F. J. Bucher-Durrer in Luzern machte dabei mit Fr. 42,385 das höchste, den Anschlagspreis übersteigende Angebot und es wurde ihm um diesen Preis vom Masseverwalter die Bahn zugeschlagen, unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesversammlung gemäß Art. 18 und 21 der Steigerungsbedingungen.

Mit Zuschrift vom 7./9. Juni ersucht nun das Bundesgericht, es möchte der Bundesversammlung vom Bundesrate die Genehmigung der Konzessionsübertragung an den genannten Erwerber auf Grund der Steigerungsbedingungen vom 15. Mai 1900, durch welche Genehmigung der Zuschlag erst definitiv wird, beantragt werden.

Zur Klarstellung des Sachverhaltes fügt das Bundesgericht folgende Bemerkungen bei:

„Die vom Bundesgericht mit der Schätzung der Bahnanlage samt Zubehörden beauftragten Sachverständigen, HH. Direktor Schmidlin in Hochdorf und Ingenieur Gicot in Luzern, hatten in ihrem Gutachten vom 21. Dezember 1899 erklärt, daß, da der konzessionsmäßige Betrieb Deficite ergeben würde, der Wert der Bahn bei Weiterveräußerung zu konzessionsmäßigem Betrieb gleich Null sei, während der Abbruchswert der Bahn Fr. 41,385 betrage.

„In einem vom Bundesgerichte veranlaßten Nachtragsgutachten vom 17. Januar 1900 erklärten die Experten, daß der Fortbetrieb der Straßenbahn für die Stanserhornbahn oder einen Interessenten derselben, welcher mit ihr im Einverständnis stehe und außerdem den Wert der gelieferten Kraft nach Belieben berechnen könne, einen größeren Wert habe, als im Gutachten angegeben. In Berücksichtigung aller Verhältnisse schätzten die Experten den hiernach für den Fall des Fortbetriebes sich ergebenden Wert gleich dem Abbruchswerte. In den Steigerungsbedingungen für die erste Steigerung, bei welcher die Bahn zum konzessionsmäßigen Fortbetriebe ausgedoten wurde, war demgemäß der Anschlagspreis auf Fr. 41,385 festgesetzt. An dieser am 20. März 1900 stattgefundenen ersten Steigerung beteiligte sich ein einziger Bieter (Herr Fabrikant Josef Durrer in Sarnen), welcher ein Angebot von bloß Fr. 1385 machte. Dieses Angebot erschien von vornherein als unannehmbar, da, zudem angesichts der äußerst geringen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Straßenbahn, jedenfalls (im Interesse der Gläubiger) daran festgehalten werden mußte, daß der Steigerungserlös mindestens den Abbruchswert der Bahnanlage zu erreichen habe. Angesichts des Gutachtens der Sachverständigen, welches den Wert der Bahn für den konzessionsmäßigen Fortbetrieb (außer für einen Interessenten der Stanserhornbahn) gleich Null schätzte, war aber im fernern (da der Hauptinteressent der Stanserhornbahn, Herr Bucher-Durrer in Luzern, erklärte, nur bieten zu können, wenn der Erwerber, gleich wie dies bei der Brienz-Rothorn-Bahn geschehen sei, das Wahlrecht eingeräumt werde, ob er den Betrieb fortsetzen oder denselben einstellen und die Bahn abbrechen wolle) als sicher anzunehmen, daß eine zweite zum konzessionsmäßigen Weiterbetrieb erfolgende Steigerung ein irgend erheblich besseres, annehmbares Angebot nicht ergeben könne und werde, so daß eine zweite Steigerung auf dieser Grundlage als sicher aussichtslos erschien. Demgemäß wurde, um nutzlose Kosten zu vermeiden und insbesondere (was dringend wünschbar ist) den Abschluß der

Liquidation zu beschleunigen, in die Steigerungsbedingungen für die zweite Steigerung, entsprechend dem Vorgehen bei der Brienz-Rothornbahn, im Einverständnisse mit dem Bundesrat und der Regierung des beteiligten Standes Unterwalden nid dem Wald, vorbehaltlich der Genehmigung der Bundesversammlung, die Klausel aufgenommen, daß der Erwerber berechtigt sei, bis Ende 1904 auf die Konzession zu verzichten, den Betrieb einzustellen und die Bahn abzubrechen (s. des nähern Art. 6, Abs. 2 und 3, der Steigerungsbedingungen).

„Seitens des Kauflihbhabers F. J. Bucher-Durrer in Luzern war beim Bundesgerichte überdem auch angeregt worden, es möchte dem Erwerber die Befugnis eingeräumt werden, den Betrieb, statt ihn ganz einzustellen, auf die Sommermonate zu beschränken; obschon der fragliche Kauflihbhaber später erklärte, auf diesem Begehren, wenn es beanstandet werden sollte, nicht beharren zu wollen, wurde eine sachbezügliche Klausel doch (in Art. 6, Abs. 4, der Steigerungsbedingungen) aufgenommen, weil der Regierungsrat des Kantons Unterwalden nid dem Wald vom Standpunkte der lokalen Verkehrsbedürfnisse aus (denen in gewissem Maße durch die Aufrechterhaltung des Betriebes der Straßenbahn auch nur während den Sommermonaten, wo die Betriebsmittel der Engelbergbahn durch den Touristenverkehr beansprucht sind, gedient zu sein scheint) sich damit einverstanden erklärt hat. Mit Eingabe vom 30. Mai 1900 (von welcher wir Ihnen ein Doppel beilegen) hat nun der Verwaltungsrat der Engelbergbahn gegen die Aufnahme der fraglichen Klausel nachträglich protestiert. Das Bundesgericht hat am 2. Juni beschlossen, dieser Eingabe keine Folge zu geben und hält hieran fest. In erster Linie ist klar, daß durch die Aufnahme der betreffenden Klausel in die Steigerungsbedingungen ein Recht der Engelbergbahn nicht verletzt wird. Richtig mag vielleicht dagegen sein, daß dieselbe den Interessen der Engelbergbahn zuwiderläuft. Allein diese Interessen durften nun bei Aufstellung der Steigerungsbedingungen nicht maßgebend sein; ins Gewicht fallen durften einzig die Interessen der Gläubiger der Straßenbahn und daneben die örtlichen Verkehrsinteressen. Wie zweifellos das erstere, so schien angesichts der Meinungsäußerung der Kantonsregierung auch das zweite dieser Momente für die Aufnahme der betreffenden Klausel zu sprechen.“

Der Verwaltungsrat der Engelbergbahn sah sich dann veranlaßt, in betreff des Saisonbetriebes noch direkt beim Bundesrate für sich und zu Handen der Bundesversammlung vorstellig zu werden. Die bezügliche Eingabe vom 7./11. Juni, auf die

hiernach noch zu sprechen kommen, schließt mit dem Gesuche: „Sie wollen eine Änderung der Konzession für die elektrische Straßenbahn Stansstad-Stans in dem Sinne, daß auch teilweiser (Saison-)Betrieb bewilligt werde, nicht bewilligen.“

Wir erblicken keinen Grund, der vom Bundesgerichte empfohlenen Übertragung der Konzession auf den Ersteigerer, Herrn F. J. Bucher-Durrer in Luzern (als Teilhaber der Firma Bucher & Durrer Miterbauer der Bahn), entgegenzutreten, nachdem sich derselbe nach Vorschrift des Art. 29 des Liquidationsgesetzes und des damit übereinstimmenden Art. 11 der Steigerungsbedingungen darüber ausgewiesen hatte, daß er zureichende Garantien für die zu übernehmenden pekuniären und sonstigen Verpflichtungen biete und darauf gestützt von uns zur Steigerung zugelassen worden war. Demgemäß beantragen wir Ihnen, die Konzession auf Herrn Bucher zu übertragen, und zwar zu den bisherigen Bedingungen, jedoch unter Aufnahme der Verzichtsklausel und des Zusatzes betreffend eventuelle Beschränkung des Betriebes auf die Sommermonate, nach dem Vorschlage des Bundesgerichtes.

Was zunächst die Verzichtsklausel anbetrifft, so hatten wir auf die Anfrage des Bundesgerichts schon von Anfang an formell der Aufnahme in die Steigerungsbedingungen zugestimmt, aber bezüglich der definitiven Stellungnahme und der Antragstellung zu Händen der Bundesversammlung uns freie Hand vorbehalten, und zwar deshalb, weil über die Frage der gänzlichen Betriebs-einstellung die lokalen Interessen noch nicht zum Worte gekommen waren. Ohne die Stellungnahme der Kantonsregierung zu kennen, wollten wir uns abschließlich nicht entscheiden, da bei der Frage, wenigstens in einem gewissen Maße, doch auch das öffentliche Interesse beteiligt erschien.

Als sich dann aber aus einer weitem Mitteilung des Bundesgerichtes ergab, daß der von letzterem begrüßte Regierungsrat des Kantons Unterwalden nid dem Wald vom Standpunkt der lokalen Interessen aus sich mit der Aufnahme in die Steigerungsbedingungen der Klausel betreffend eventuellen Verzicht auf die Konzession einverstanden erklärt hatte, nahmen wir keinen Anstand mehr, der Verzichtsklausel unsererseits auch materiell zuzustimmen.

Dieselbe ist mithin von keiner Seite bestritten, und es unterliegt deren Aufnahme in die Konzession unseres Erachtens in der That keinen Bedenken, wenn auch hier die Sachlage nicht ganz die gleiche ist, wie seiner Zeit bei der Brienz-Rothorn-Bahn, auf welche das Bundesgericht Bezug nimmt.

Wenn von dieser als Touristenbahn, die als reines Spekulationsunternehmen ins Leben gerufen worden war, wohl gesagt werden konnte, daß ihr allgemeine wirtschaftliche Bedeutung nicht zukomme, so dient dagegen die Straßenbahn Stansstad-Stans neben dem Touristenverkehr doch auch in erheblichem Maße dem allgemeinen Verkehre zwischen dem Kantonshauptort und der Dampfschiffstation. Indessen ist dieser Verkehr nicht allein auf die Straßenbahn angewiesen, vielmehr bleibt, auch wenn diese außer Betrieb gesetzt wird, immer noch die Verbindung durch die Stansstad-Engelberg-Bahn bestehen. Letztere dürfte neben dem durchgehenden Verkehr nach und von Engelberg wohl auch dem Lokalverkehr zwischen Stans und Stansstad genügen, und es kann angenommen werden, daß sie demselben nach der Betriebseinstellung auf der Straßenbahn in ihrem eigenen Interesse möglichst entgegenkommen werde (z. B. durch Einführung von Lokalzügen zwischen Stans und Stansstad). Immerhin erscheint es noch fraglich, ob sie sich den lokalen Bedürfnissen in dem gleichen Maße wird anpassen können, wie es bei der ausschließlich für diesen Verkehr bestimmten Straßenbahn der Fall ist, und insofern bietet wohl der Fortbetrieb der letztern für die anwohnende Bevölkerung Vorteile, welche sie vielleicht ungern missen wird. In diesem Sinne wurde schon in der Botschaft betreffend Konzession der Straßenbahn Stansstad-Stans, vom 23. Juni 1892, bemerkt: „Die Ansicht dürfte nicht von vornherein abzuweisen sein, daß die Straßenbahn, welche hauptsächlich den Lokalverkehr zwischen der Dampfschiffstation Stansstad und dem Orte Stans zu bedienen bestimmt sei, auch neben der größer angelegten, wesentlich andern Zwecken dienenden und mit eigenem Bahnkörper projektierten Engelbergbahn ihre selbständige Berechtigung haben könnte.“ Allein dem gegenüber ist doch auch nicht zu verkennen, daß ein solches Nebeneinanderbestehen von zwei Bahnunternehmungen an und für sich etwas Unnatürliches ist, und insbesondere im vorliegenden Falle damit sowohl für den Verkehr (Konkurrenzchikanen), als in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes (à niveau-Kreuzung der beidseitigen Geleise bei Stans) Übelstände verknüpft sind, deren Abstellung durch Beseitigung der Straßenbahn erwünscht erscheinen muß. Damit würde überdies der weitere Vorteil erzielt, daß die mit dem Straßenbahnbetrieb verbundene Störung des allgemeinen Verkehrs auf der nicht sehr breiten Landstraße gehoben würde. Zur Vermeidung eines unerquicklichen Konkurrenzverhältnisses und der erwähnten weitem mit dem Betriebe von zwei Bahnen auf der kurzen Strecke verbundenen Übelstände hat unser Eisenbahndepartement

nicht ermangelt, als es sich um die Erstellung der Engelbergbahn handelte, die beiden Gesellschaften mit allem Nachdruck auf eine Verständigung zu verweisen, leider ohne Erfolg, wofür die Schuld wesentlich die nunmehr in Liquidation befindliche Gesellschaft der Straßenbahn trifft.

Bezüglich des Saisonbetriebes sodann teilten wir von Anfang an und teilen wir noch die Auffassung des Bundesgerichtes, wonach durch Aufnahme der fraglichen Klausel in die Steigerungsbedingungen und eventuell in die Konzession ein Recht der Engelbergbahn nicht verletzt wird und die etwa entgegenstehenden geschäftlichen Interessen derselben bei Aufstellung der Steigerungsbedingungen nicht maßgebend sein, sondern einzig die Interessen der Gläubiger der Straßenbahn und daneben die örtlichen Verkehrsinteressen ins Gewicht fallen durften. Den letztern Gesichtspunkt, d. h. denjenigen des Verkehrsinteresses, möchten wir für Entscheidung der Frage, ob anlässlich der Übertragung eine solche Änderung der Konzession zu bewilligen sei oder nicht, als ausschlaggebend in den Vordergrund stellen, während der Umstand, daß die Engelbergbahn durch Bewilligung des Saisonbetriebes möglicherweise in ihren Interessen mehr oder weniger beeinträchtigt wird, unseres Erachtens nur dann Berücksichtigung finden könnte, wenn für den Verkehr die Erhaltung eines beschränkten Betriebes als ohne Bedeutung angesehen werden müßte.

Letzteres ist nun keineswegs der Fall. Vom Standpunkte des Verkehrs aus gelten die Gründe, welche wir oben für Fortbetrieb der Straßenbahn überhaupt anführten, auch für einen beschränkten Betrieb bloß während der Sommermonate. Es erscheint uns durchaus zutreffend, wenn das Bundesgericht diesfalls bemerkt, daß für den Lokalverkehr der Betrieb der Straßenbahn besonders während der Sommermonate, wo die Betriebsmittel der Engelbergbahn durch den Touristenverkehr stark beansprucht werden, von Bedeutung sei, so daß dem lokalen Verkehrsbedürfnisse in gewissem Maße gedient sei, wenn der Betrieb auch nur während der Sommermonate aufrecht erhalten werde, und es sich daher rechtfertige, den Erwerber nicht schlechthin vor die Alternative zu stellen, die Bahn entweder während des ganzen Jahres zu betreiben oder abzubrechen.

— Diese Erwägung war wohl auch für die Kantonsregierung bestimmend, als sie der Aufnahme des Zusatzes betreffend Saisonbetrieb in die Steigerungsbedingungen ausdrücklich zustimmte.

Stellt man aber den Gesichtspunkt des Verkehrsinteresses in den Vordergrund, so ist damit der vom Konkurrenzstandpunkte

ausgehenden Eingabe der Engelbergbahn von vornherein der Boden entzogen.

Daß ein Konkurrenzverhältnis, wie es zwischen der Engelbergbahn und der Straßenbahn Stansstad-Stans besteht, an und für sich als unnatürlich und ungesund bezeichnet werden muß und damit gewisse Übelstände verbunden sind, deren Abstellung erwünscht erscheint, bemerkten wir schon oben, und es ist auch richtig, daß das Departement, als es sich um die Erstellung der Engelbergbahn handelte, auf eine Verständigung der beiden Gesellschaften zur Vermeidung einer Doppelanlage zwischen Stans und Stansstad hinzuwirken suchte. Wenn wir trotzdem heute die Gestattung des bloßen Saisonbetriebes befürworten, so geschieht es nicht, um den einen Beteiligten im Konkurrenzkampfe zum Schaden des andern zu begünstigen, sondern in dem Bestreben, dem Verkehre gewisse Vorteile, die er jetzt thatsächlich aus dem Betriebe der beiden Unternehmungen zieht, wenigstens in gewissem Umfange zu erhalten. Daß solche Vorteile bestehen, kann unseres Erachtens nicht in Zweifel gezogen werden, und es ist unrichtig, wenn die Eingabe der Engelbergbahn die Sache so darstellt, als ob Saisonbetrieb und überhaupt Fortbetrieb der Straßenbahn keinerlei wirtschaftlichem Bedürfnisse entspreche, namentlich aber ersterer neben der Bedienung durch die Engelbergbahn total unnütz sei und lediglich spekulativen persönlichen Zwecken des Erwerbers, Herrn F. J. Bucher, dienen könnte, welcher letzterer überhaupt einzig am Fortbetrieb interessiert sei, während sonst die ganze Bevölkerung den Abbruch der Bahn wünsche. Wir verweisen diesfalls auf unsere obigen Ausführungen und sind der Meinung, daß für Beurteilung der Frage das, was Herr Bucher in einem Schreiben an das Bundesgericht (das ausgesprochenermaßen den Zweck verfolgte, die Aufnahme der Verzichtsklausel in die Steigerungsbedingungen zu veranlassen) sagte, ebensowenig als die Darstellung eines als unbefangenen nicht ausgewiesenen Einsenders im „Nidwalder Volksblatt“ maßgebend sein könne. Dabei legen allerdings auch wir kein entscheidendes Gewicht auf die Bedienung speciell der Stanserhornbahn und könnten als bloßes Kampf- oder Druckmittel zu gunsten der letztern die Bewilligung des Saisonbetriebes nicht empfehlen. Allein im allgemeinen Rahmen des Verkehrs überhaupt, dem wir ein bestehendes Beförderungsmittel zu erhalten wünschen, fällt auch derjenige, welcher mit der Stanserhornbahn zusammenhängt, mit in Betracht.

Es geht auch entschieden nicht an, danach zu forschen, unter welchen nähern Umständen die Beschlußfassung der Regierung

und des Landrates von Nidwalden zu stande kam, sondern es müssen sich die Bundesbehörden an die Vernehmlassung halten, wie sie vorliegt.

Vollends unzutreffend ist dann, wenn die Eingabe aus Art. 33 des Liquidationsgesetzes die rechtliche Unzulässigkeit einer Konzessionsänderung überhaupt herleiten will. Wenn diese Bestimmung sagt, daß der Erwerber die ersteigerte Eisenbahn auf Grundlage der Konzession übernehme, welche dem frühern Inhaber gegeben wurde, unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesversammlung, so wollte damit, und zwar offenbar im Interesse des Verkehrs, damit dessen Bedienung jeweilen keine Verschlechterung erleide, nur ausgeschlossen werden, daß etwa durch die Liquidation als solche eine Konzessionsänderung eintrete, beziehungsweise durch die Steigerungsbedingungen vorgenommen werden könne, und die alleinige Zuständigkeit der Bundesversammlung zu Konzessionsänderungen auch im Liquidationsfalle ausdrücklich gewahrt werden. Dagegen liegt kein Anhaltspunkt für die Annahme vor, durch jenen Art. 33 habe die Bundesversammlung in der freien Ausübung des Eisenbahnhoheitsrechtes, wie es in der Erteilung, Übertragung und Abänderung von Konzessionen zum Ausdruck kommt, beschränkt werden sollen. Sie ist daher befugt, jede Konzessionserteilung und jede Konzessionsübertragung, also auch die infolge einer Zwangsliquidation notwendige, an die ihr im öffentlichen Interesse angezeigt erscheinenden Bedingungen zu knüpfen, bezw. entsprechende Änderungen der Konzession eintreten zu lassen.

Auf keinen Fall aber kann eine dritte Gesellschaft auf jene Bestimmung in dem Sinne sich berufen, daß ihr damit die Unveränderlichkeit der Konzession einer in Liquidation gefallenen andern Gesellschaft garantiert sei, so wenig als sonst Dritten irgend ein Recht auf unveränderlichen Fortbestand einer Konzession zusteht. Wenn Art. 6 des Eisenbahngesetzes grundsätzlich bestimmt, daß in den Konzessionen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden dürfen, so ist damit natürlich auch ausgeschlossen, daß aus dem Fehlen eines gegenteiligen Vorbehalts in einer bestimmten Konzession gefolgert werden dürfte, es sei die Bundesversammlung infolgedessen nicht befugt, daran Änderungen zu bewilligen, welche thatsächlich die Interessen Dritter berühren könnten. Andererseits hat die Engelbergbahn mit ihrer Konzession weder eine ausdrückliche noch eine stillschweigende Zusicherung bezüglich Ausschluß von Konkurrenzunternehmungen erhalten und es steht ihr daher auch kein konzessionsmäßiges Recht zu, gegen Konzessionierung von

neuen Konkurrenzbahnen oder Änderung der Konzession von bestehenden Einsprache zu erheben.

Die Protesteingabe drängt schließlich die Frage auf, warum die Engelbergbahn, wenn sie auf die Beseitigung der ihrer Ansicht nach ungesund und bei Saisonbetrieb noch mehr fühlbaren Konkurrenz der Straßenbahn solches Gewicht legte, sich nicht zur Ersteigerung der letztern entschloß, um so mehr, als ihr dies bei dem niedrigen Anschlagspreis durch ein im Verhältnis zu der seiner Zeit der Straßenbahn gebotenen Summe von Fr. 180,000 nicht so großes Opfer möglich gewesen wäre.

Aus den angeführten Gründen beantragen wir Ihnen, der Eingabe der Engelbergbahn keine Folge zu geben, sondern nach dem Vorschlage des Bundesgerichtes und in Übereinstimmung mit dem letzten Alinea von Art. 6 der Steigerungsbedingungen dem neuen Konzessionär die Berechtigung einzuräumen, den Betrieb eventuell auf die Sommermonate zu beschränken.

Von der Einholung einer besondern Vernehmlassung der Regierung von Nidwalden über die Konzessionsübertragung glaubten wir im Interesse der Förderung der Angelegenheit Umgang nehmen zu dürfen, nachdem sich diese Behörde zu den beiden in Frage kommenden Konzessionsänderungen schon gegenüber dem Bundesgerichte in zustimmendem Sinne geäußert hatte und der die Straßenbenutzung regelnde Vertrag zwischen der Regierung und den ursprünglichen Konzessionären, vom 12. April 1893, dem Erwerber durch die Steigerungsbedingungen förmlich überbunden ist (Art. 6).

Zu dem nachstehenden Entwurf Bundesbeschluß, den wir Ihnen hiermit unterbreiten, bemerken wir noch, daß die Verzichtsklausel gegenüber der seiner Zeit bei der Brienz-Rothhorn-Bahn gewählten Fassung etwas erweitert wurde, indem, im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Straße, für den Fall des Verzichtes dem Erwerber auch der Abbruch und die Wiederinstandstellung der Straße binnen einer angemessenen Frist zur Pflicht gemacht ist.

Die Bestimmung unter Ziffer I, 3, ist eine schon wiederholt bei Konzessionsübertragungen aufgenommene.

Zum Schlusse gestatten wir noch auf den Schlußpassus im Schreiben des Bundesgerichtes hinzuweisen, wo die dringende Wünschbarkeit der Konzessionsübertragung in Ihrer gegenwärtigen Session betont wird, damit der Betrieb und die Verantwortlichkeit dafür möglichst bald auf den Erwerber übertragen werden könne.

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

Bern, den 21. Juni 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Übertragung und Abänderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Schreibens des schweizerischen Bundesgerichtes, vom 7./9. Juni 1900;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 21. Juni 1900,

beschließt:

I. Die unterm 24. Juni 1892 den Herren Bucher & Durrer in Kägiswil zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte, von der am 28. März und 23. Mai 1893 konstituierten Aktiengesellschaft der Elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans übernommene Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans (E. A. S., XII, 89 ff.) wird von der in Liquidation befindlichen Gesellschaft auf Herrn F. J. Bucher-Durrer in Luzern übertragen mit folgenden Abänderungen und weitem Bedingungen:

1. Der neue Konzessionär ist berechtigt, bis Ende 1904 auf die Konzession zu verzichten, den Betrieb einzustellen und die Bahn abzubrechen. Eine bezügliche Erklärung muß je-weilen vor dem Ende des Jahres dem Bundesrate eingereicht werden. Wenn der Konzessionär von dieser Berechtigung Gebrauch macht, so hat er binnen der Frist von drei Mo-

naten nach der Betriebseinstellung die Bahnanlagen, soweit sie sich auf fremdem, bzw. öffentlichem Grund und Boden befinden, abzurechen und die Straße wieder in Ordnung zu stellen (wie es der Vertrag zwischen dem Regierungsrate des Kantons Nidwalden und den ursprünglichen Konzessionären, vom 12. April 1893, vorschreibt).

2. Wenn der Konzessionär die Bahn nicht abbricht, sondern weiter betreibt, so ist er berechtigt, den Betrieb auf die Sommermonate einzuschränken.
3. Bei Erstellung der Rechnungen und der Statistik der Bahn sind neben den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen je-weilen auch die speciellen Vorschriften der Bundesbehörden betreffend die Form der Rechnungen und der Statistik zu befolgen.

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Übertragung und
Abänderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Stansstad nach Stans.
(Vom 21. Juni 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.06.1900
Date	
Data	
Seite	429-440
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 256

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.