

Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang.

Nr. 4.

22. Januar 1902.

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 Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf.

(Vom 21. Januar 1902.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 11. Juni 1892 (E. A. S. XII, 42) ist Herrn Emil Lussy, Ingenieur in Stans, die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf erteilt worden. Die im Artikel 5 dieser Konzession angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten der zu bildenden Aktiengesellschaft wurde wiederholt verlängert, zuletzt durch Bundesratsbeschluß vom 16. Februar 1900 (E. A. S. XVI, 28) bis zum 11. Juni 1901. Da jedoch bis zu diesem Zeitpunkt die Vorlagen nicht eingingen und auch ein Gesuch um weitere Fristverlängerung nicht gestellt wurde, ist die Konzession erloschen.

Das Bahnprojekt wurde jedoch sogleich von anderer Seite wieder aufgenommen. Mittelst Eingabe vom 20. Oktober 1901 stellte im Namen eines schweizerisch-französischen Initiativkomitees Herr O. Camenzind-Keyser in Basel das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen

Eisenbahn von Alpnach, recte: Alpnachstad (Station der Brünigbahn) über Stans nach Altdorf (Station der Gotthardbahn) bewilligt werden.

Den einläßlichen Berichten zu diesem Gesuche entnehmen wir folgendes:

Der Kanton Nidwalden, eine der schönsten und reichsten Gegenden der Urschweiz, sei bisher mit Eisenbahnen und anderen Verkehrswegen nicht gut bedacht gewesen; von Beckenried bis Altdorf führe z. B. nicht einmal eine fahrbare Landstraße dem Vierwaldstättersee entlang; und doch werde die Gegend alljährlich von Fremden viel besucht. Diesen den Zutritt zu erleichtern eigne sich die projektierte Bahn, die mit ihren beiden Endpunkten an zwei Haupttouristenbahnen anschließe, in hohem Grade. Außerdem verbinde sie diese Bahnen mit verschiedenen Lokal- und Bergbahnen: der Engelbergerbahn, der Pilatusbahn, der Stanserhornbahn. Ferner werde eine industriereiche, sehr entwicklungsfähige Gegend durch sie dem großen Verkehre erschlossen.

Die Bahnlinie beginne bei der Brünigbahnstation Alpnachstad, umgehe in großer Kurve die Sümpfe an der Mündung der Aa, ziehe sich längs den Felsen, die den See einfassen, zum Rotzloch, biege, den Rotzberg umgehend, in das Stanserthal ein und erreiche die Station Stans. Von dieser gehe sie in fast gerader Richtung nach Buochs, wo in der Nähe der Landungsbrücke für die Dampfschiffe die Station angelegt werden solle, nähere sich mit leichter Steigung der Kantonsstraße Buochs-Beckenried, überschreite dieselbe und gelange; dem Bergabhang folgend, nach Beckenried; die dortige Station solle durch eine Fahrstraße mit dem Landungssteg in Verbindung gebracht werden. Von der Station Beckenried steige die Linie auf ungefähr 500 m. ü. M. und falle hierauf wieder gegen das Seeufer, um die Station Treib-Seelisberg zu erreichen. Von hier an bleibe sie in der Nähe des Ufers, indem sie teils durch kleinere, galerieartige, teils durch größere Tunnels gehend, bei den Stationen Bauen und Bolzbach-Seedorf vorüberführe, dann die Reuß überschreite und in die Endstation Altdorf einmünde.

Die Länge der ganzen Linie Alpnachstad-Altdorf betrage ca. 42 km., wovon 7,34 km. (17 %) in Tunnels, die Spurweite 1 m. die Maximalsteigung 25 ‰ und der Minimalradius 150 m.

Zwischenstationen seien sieben vorgesehen: Rotzloch (Haltestelle), Stans, Buochs, Beckenried, Treib-Seelisberg, Bauen und Bolzbach-Seedorf.

Für den Betrieb seien Adhäsionslokomotiven in Aussicht genommen. An den beiden Endstationen Alpnachstad und Altdorf sollen Maschinendepots und Reparaturwerkstätten erstellt werden.

Dem Kostenvoranschlag entnehmen wir die folgenden Hauptposten:

1. Projektstudien, Kapitalbeschaffung . . .	Fr.	155,000
2. Verwaltung	„	105,000
3. Expropriation	„	550,000
4. Bahnbau:		
a. Unterbau, Tunnels, Kunst-		
bauten	Fr.	4,999,200
b. Oberbau	„	1,167,000
c. Hochbau	„	250,000
	„	6,416,200
5. Rollmaterial	„	441,000
6. Mobiliar und Gerätschaften	„	116,000
7. Unvorhergesehenes (8 %)	„	676,800

Zusammen Fr. 8,460,000

oder etwas mehr als Fr. 200,000 per km.

Die Rentabilitätsberechnung beruht auf einer Untersuchung sowohl der Verkehrsverhältnisse der von der Linie bedienten Ortschaften unter sich und dieser Ortschaften mit den benachbarten Gegenden, als auch der Verhältnisse des Touristenverkehrs, ferner auf der Vergleichung mit anderen ähnlichen Bahnunternehmungen und gelangt zu einer Betriebseinnahme von Fr. 808,512 anderseits zu einer Betriebsausgabe von . . . „ 218,400

so daß sich ein Betriebsüberschuß von . . . Fr. 590,112 ergäbe, was bei einem Anlagekapital von Fr. 8,460,000 einem Ertrage von annähernd 7 % entspräche.

Das Konzessionsgesuch wurde den Regierungen der Kantone Obwalden, Nidwalden und Uri zur Vernehmlassung mitgeteilt.

Obwalden erhebt gegen das Projekt keine Einwendungen, begrüßt vielmehr das Zustandekommen der Bahn aus volkswirtschaftlichen Gründen.

Nidwalden begutachtet das Gesuch in empfehlendem Sinne, jedoch unter dem Vorbehalte, daß, wenn innert der für Einreichung der Gesellschaftsstatuten und der technischen und finanziellen Vorlagen zu bestimmenden Frist die Konzession für die gleiche Linie oder einen Teil derselben von anderer Seite verlangt würde, welche ernsthafte Garantien für die Ausführung

biete, die Konzession auch vor Ablauf genannter Frist zurückgezogen und auf den neuen Bewerber übertragen werden könne, sofern der jetzige Konzessionär innert einer anzuberaumenden Frist nicht die gleichen Garantien bieten sollte.

Ein ähnlicher Vorbehalt ist als Artikel 5^{bis} in die frühere Konzession des Herrn Lussy aufgenommen worden. Es war nämlich zur Zeit, als die Botschaft betreffend die Erteilung jener Konzession bereits fertig gedruckt war, am 10. Dezember 1892, von seiten einer anderen Interessentengruppe mitgeteilt worden, daß sie ein Konzessionsgesuch für eine Normalbahn Luzern-Altendorf einreichen werde; zugleich hatte diese Gruppe das Gesuch gestellt, es möchte das Konzessionsgesuch des Herrn Lussy von der Bundesversammlung nicht behandelt werden, bevor das neue Konzessionsgesuch eingegangen sei. Da jedoch das Konzessionsgesuch des Herrn Lussy mit den vorgeschriebenen Beilagen schon einige Monate vorher eingereicht worden war, die Konzessionskonferenz stattgefunden hatte und die Vorlage an die Bundesversammlung fertig ausgearbeitet war, erschien es dem Bundesrate nicht billig, dieselbe mit Rücksicht auf ein bloß angekündigtes Konkurrenzgesuch einfach zurückzulegen, wie anderseits ebenso wenig über das letztere einfach hinweggegangen werden durfte. Der Bundesrat unterbreitete daher der Bundesversammlung das Konzessionsgesuch des Herrn Lussy und stellte ihr anheim, zu entscheiden, ob sie es in Behandlung ziehen oder verschieben wolle. Die Bundesversammlung ist dann auf das Gesuch eingetreten und hat die Konzession erteilt, jedoch als Artikel 5^{bis} den erwähnten Vorbehalt in dieselbe aufgenommen.

Sonst wird ein derartiger Vorbehalt nur dann angebracht, wenn die für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen angesetzte Frist wiederholt oder auf längere Zeit erstreckt werden soll.

Im gegenwärtigen Falle handelt es sich jedoch weder um eine wiederholte Fristverlängerung, noch liegt ein Konkurrenzprojekt vor. Es besteht deshalb unseres Erachtens keine Veranlassung, das Konzessionsbegehren des Herrn Camenzind schlechter zu behandeln als andere neue Konzessionsvorlagen, weshalb wir Ihnen beantragen, es sei auf den Vorbehalt der Regierung von Nidwalden nicht einzutreten.

Auch die Regierung von Uri hat gegen die Konzessionserteilung nichts einzuwenden; sie macht jedoch ebenfalls verschiedene Vorbehalte geltend. Diese betreffen zum größten

Teil die Anlage von Stationen und berühren deshalb die Konzession als solche nicht, sondern sind nach konstanter Praxis anlässlich der Planvorlage zu prüfen und zu erledigen. Außerdem weist aber die Regierung darauf hin, daß die projektierte Bahn im Hauptorte Altdorf an die Gotthardbahn anschließe und daselbst „in administrativer und kommerzieller Beziehung den Höhepunkt erreiche“ und daß sie auf eine große Strecke den Kanton Uri durchziehe. Die Regierung glaubt daher mit allem Nachdruck verlangen zu müssen, daß der Sitz der Bahngesellschaft nach Altdorf verlegt werde.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 2. Dezember abhin statt. Der Konzessionsentwurf, den das Eisenbahndepartement aufgestellt hatte, wurde in verschiedenen Punkten, teils von den Vertretern der kantonalen Regierungen, teils vom Konzessionsbewerber, angefochten. So verlangte der Vertreter des Kantons Uri, daß im Art. 3 nicht Stans, sondern Altdorf als Sitz der Gesellschaft bezeichnet werde. Wir halten es jedoch für richtiger, daß, wie die Konzessionsbewerber es wünschen, das Gesellschaftsdomizil in Stans sei; nicht nur liegt der größte Teil der projektierten Linie auf dem Gebiet von Nidwalden, sondern sie wird auch durch die Kreuzung mit der Stansstad-Engelbergbahn in Stans gewissermaßen in zwei Sektionen eingeteilt, deren gemeinsamer Punkt von selbst als Betriebszentrum sich geltend machen wird. Wir müssen uns daher, wie wir es schon anlässlich des früheren Konzessionsgesuches (vgl. Bundesbl. 1891, V, 840) thaten, für Stans als Gesellschaftssitz aussprechen.

Sodann hatte das Eisenbahndepartement im Art. 15 die Personentaxe für die 2. Klasse auf 9 und für die dritte auf 5 Rappen angesetzt, wogegen der Konzessionsbewerber Erhöhung auf 11, beziehungsweise 6 Rappen wünschte. Die Vertreter der Kantonsregierungen erklärten sich mit diesen Ansätzen einverstanden, unter der Voraussetzung, daß die Gesellschaft für die einheimische Bevölkerung billige Abonnementtaxen einführen werde. Da aber eine Bahn nicht nur den Interessen der Anwohner, sondern auch denjenigen des übrigen Publikums dienen soll, so können die Bundesbehörden nicht dazu Hand bieten, durch allzuhohe Taxen diejenigen Reisenden, welchen die Abonnementtaxen nicht zu gut kommen werden, zu gunsten der Anwohner zu schädigen. Es dürfte daher genügen, wenn dem Wunsche nach Erhöhung der Taxe für die dritte Klasse von 5 auf 6 Rappen entsprochen wird; die Taxe für die zweite Klasse dagegen sollte auf 9 Rappen belassen werden.

Schließlich erwähnen wir noch, daß das Eisenbahndepartement bei den konferenziellen Verhandlungen ausdrücklich vorbehielt, folgende Punkte im Zusammenhang mit der Genehmigung des definitiven Bauprojektes zu erledigen: die Anlage einer Gemeinschaftsstation mit der Engelbergbahn in Stans; die Kreuzung mit dieser Bahn, sowie mit der Straßenbahn Stansstad-Stans und endlich die Führung des Traces in der Gegend des Rütlis in einer Weise, daß jegliche Beeinträchtigung der Weihe dieser klassischen Stätte ausgeschlossen werde.

Es bleibt uns noch übrig, auf einige Bestimmungen des nachstehenden Beschlussesentwurfes näher einzutreten, welche von den bisher üblichen Konzessionsbestimmungen abweichen. Wir werden zu diesen Änderungen veranlaßt durch den von der Eisenbahnkommission des Nationalrates in der Sitzung vom 11. Juni 1901 ausgesprochenen Wunsch, daß inskünftig die neuen Eisenbahnkonzessionen so viel als möglich mit dem Bundesgesetz über das Tarifwesen der Bundesbahnen in Einklang gebracht werden möchten.

Vor allem haben wir im Artikel 15, Alinea 2, das Alter der taxfrei zu befördernden Kinder, entsprechend dem Artikel 8 des Tarifgesetzes, von drei Jahren auf vier erhöht, und die Möglichkeit geschaffen, eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze zu verlangen, wenn eine solche Ausdehnung für die Bundesbahnen Platz greifen sollte.

Dem Artikel 17 ist ein neues, dem letzten Absatz des Artikels 11 des Tarifgesetzes entsprechendes Alinea beigelegt, wonach für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden kann.

In den Artikel 18 wurde das erste Lemma des Art. 13 des Tarifgesetzes aufgenommen, welches von den allgemeinen Grundsätzen für die Erstellung der Gütertarife handelt. Ferner wurde die bisherige Bestimmung, daß die für die Industrie und für die Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe in Wagenladungen möglichst niedrig zu taxieren seien, durch Streichung der Worte „in Wagenladungen“ verallgemeinert und durch Aufnahme des „Gewerbes“ erweitert. (Vgl. das letzte Alinea des Art. 13 des Tarifgesetzes.) Dagegen empfiehlt es sich nicht, auch die im Tarifgesetz (Art. 13) aufgestellte Tabelle in die Konzessionen aufzunehmen. Das Reformtarifsystem, welches derselben zu Grunde liegt, eignet sich für weitaus die meisten kleinen Bahnen nicht, weil es für ihre einfachen Verhältnisse zu kompliziert ist. Die Aufnahme eines solchen Schemas, wie es im Tarifgesetz ent-

halten ist, würde die Bahn in der Regel nur in der Einrichtung ihrer Tarife genieren. Es muß daher bei dem bisherigen Verfahren, wobei lediglich die Maximalgrenze für die Taxen der höchsten und der niedrigsten Warenklasse in die Konzession aufgenommen wird, sein Verbleiben haben, was um so unbedenklicher geschehen kann, als dieses Verfahren das Reformtarifsystem da, wo dessen Einführung angezeigt ist, durchaus nicht ausschließt.

Der neue Wortlaut des Artikels 20 entspricht dem Artikel 17 des Tarifgesetzes, d. h. es haben hinfort nicht nur die landwirtschaftlichen Traglasten, sondern auch diejenigen mit einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie das Handwerkszeug für den gewöhnlichen Gebrauch des Aufgebers unter gewissen Voraussetzungen Anspruch auf frachtfreie Beförderung.

Artikel 21 wurde durch Aufnahme der „Futtermittel“ in Übereinstimmung gebracht mit Art. 18 des Tarifgesetzes; ebenso erhielt Artikel 22 die Fassung der entsprechenden Bestimmung des Tarifgesetzes (Art. 19).

Wir hoffen, durch diese Änderungen dem im Schoße des Nationalrates ausgesprochenen Wunsche nach möglichster Anlehnung der neuen Konzessionsbestimmungen an das Tarifgesetz gerecht geworden zu sein und werden, wenn Sie durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes Ihr Einverständnis bekundet haben werden, auch die weiteren Konzessionsgesuche auf dieser Grundlage behandeln. Wir haben übrigens den Anlaß einer Revision der üblichen Konzessionsbestimmungen benützt, um auch noch einige weitere Modifikationen anzubringen, die mit dem Tarifgesetz in keinem Zusammenhang stehen.

So hat sich in den letzten Jahren gezeigt, daß Artikel 11 in der bisherigen Fassung nicht genügte, um solche Bahnverwaltungen, welche einzelne Funktionen (z. B. die Erstellung der Jahresrechnungen) nicht eigentlichen Beamten, sondern gewöhnlichen Verwaltungsmitgliedern übertragen hatten, zur Erfüllung ihrer Pflichten gegenüber den Aufsichtsbehörden anzuhalten. Es sollte daher dem Bundesrate das Recht eingeräumt werden, die Abberufung solcher Verwaltungsmitglieder zu verlangen.

Sodann empfiehlt es sich, im Artikel 30 als Zeitpunkt, auf welchen der Rückkauf erklärt werden kann, nicht mehr den 1. Mai, sondern den 1. Januar anzusetzen, da die Bahnen verpflichtet sind, ihre Rechnungen jeweilen mit dem 31. Dezember abzuschließen, ein Übergang an den Bund also am einfachsten

auf einen Jahreswechsel erfolgen würde. Gleichzeitig haben wir, zur Vermeidung von Meinungsdivergenzen zwischen Rückkäufer und Bahnverwaltung, unter litt. c, das Wort „Jahre“ durch „Kalenderjahre“ ersetzt.

Schließlich bringen wir im Schlußartikel die Änderung in Vorschlag, daß der Bundesbeschluß nicht mehr mit dem Tage seiner Promulgation, sondern, wie dies bei den übrigen nicht allgemein verbindlichen Bundesbeschlüssen üblich ist, „sofort“ in Kraft tritt.

Indem wir Ihnen die unveränderte Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes beantragen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Januar 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn O. Camenzind-Keyser in Basel vom 20. Oktober 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Januar 1902,

beschließt:

Dem Herrn O. Camenzind-Keyser in Basel, handelnd im Namen eines schweizerisch-französischen Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad, Station der Brünigbahn, über Stans nach Altdorf, Station der Gotthardbahn, 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.

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

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 3 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.

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

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, auf dessen Gebiete 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 Mitglieder der Verwaltung und 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 nötigen Falls entlassen, beziehungsweise abberufen werden.

Art. 12. 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.

Art. 13. 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. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen (zweiter und dritter) aufstellen. Über die eventuelle Einführung einer ersten Klasse entscheidet der Bundesrat.

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. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 9 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 6 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

Im Falle der Einführung der ersten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder

zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter 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 transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Für anderes Reisegepäck darf eine Taxe von höchstens 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck 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 2 Rappen und deren niedrigste nicht über 1 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.

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 den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer 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 besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm 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, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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 besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das 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 gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Unterwalden ob und nid dem Wald und Uri, 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 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. Januar 1935 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 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 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. 31. Haben die Kantone Unterwalden ob und nid dem Wald und Uri den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf. (Vom 21. Januar 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.01.1902
Date	
Data	
Seite	257-272
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 927

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.