

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg.

(Vom 24. September 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 18. Februar d. J. bewerben sich die Herren C. L. Segesser, Betriebsdirektor der Rigibahn in Vitznau, Arnold Cattani, Architekt in Luzern, E. Schmid, Dampfschiffverwalter in Luzern, Ed. Cattani, Hotelbesitzer in Engelberg, und F. Kaiser-Frank, alt Oberförster in Stans, zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft um die Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg, nachdem schon im Jahre 1887 ein Konzessionsgesuch für eine von Hergiswyl ausgehende, in Grafenort endigende Straßenbahn eingereicht, in der Folge aber zurückgezogen worden war.

In Betreff der Verhältnisse, welche das Gesuch veranlaßten, führen Petenten im Wesentlichen Folgendes an:

Nidwalden sei noch der einzige Kanton, der außer aller Verbindung mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz stehe. Während die Uferorte am Vierwaldstättersee durch die Dampfschiffverbindungen sich noch verhältnißmäßig günstiger Transportwege erfreuen, seien der Hauptort und das langgestreckte Thal der Engelberger-Aa für Alimentation und Export auf die Fahrstraße angewiesen, was eine Vertheuerung aller Bedürfnisse, wie aller Erzeugnisse des Landes durch hohe Transportkosten zur Folge habe. Besonders

fühlbar mache sich der Mangel einer Schienenverbindung für das immer mehr im Aufschwung begriffene interessante Hochthal von Engelberg, dessen Besuch sich, nach Annahme der Patenten, bei Erstellung einer Bahn wohl verdreifachen dürfte.

Das Thal der Aa von Stans bis Engelberg besitze ferner eine Fülle der reichsten Wasserkräfte, die bei dem stetigen Steigen der Kohlenpreise immer mehr an Bedeutung gewinnen, deren ergiebige Ausnützung aber bisher mangels guter Transportwege unterblieben sei. Die projektirte Schienenverbindung werde auch diese Hilfsquelle des Landes erst erschließen. Ebenso werde die Erstellung der Bahn die Ausbeutung der bisher wegen zu hoher Transportkosten wenig benutzten Lager von Gyps, hydraulischem Kalk etc. ermöglichen.

Die Post genüge dem Verkehrsbedürfniß nicht. Sie habe bisher nur einen kleinern Theil der Reisenden befördern können, während die übrigen auf Privatfuhrwerk angewiesen waren. Die Taxe namentlich für letzteres, aber auch der Post, stelle sich wesentlich höher als die Bahntaxen.

Die projektirte Schienenverbindung Stansstad-Engelberg sei daher im Interesse der ganzen von ihr berührten Gegend gelegen und schädige keine berechtigten Interessen. Die Beschränkung des Kutschergewerbes, welches dem vermehrten Verkehrsbedürfnisse nur mehr in mangelhafter und zu kostspieliger Weise zu entsprechen vermöge, sei bei ähnlichen Unternehmungen auch nicht als Hinderungsgrund für die Konzessionirung erachtet worden.

Die Linie, für welche die Konzession nachgesucht wird, beginnt in Stansstad in der Nähe der jetzigen Dampfschiffbrücke, die für die Bedürfnisse der Bahn entsprechend eingerichtet, bezw. erweitert werden soll, zieht sich dann links der Straße nach dem Kantonshauptorte Stans, wo die Station seewärts des Fleckens zu liegen kommen soll. Von Stans wendet sich das Tracé gegen Oberdorf und folgt von da an dem linken Ufer des Aawassers. Station Büren ist in der Nähe der Straßenbrücke über die Aa projektirt und wird auch dem Dorfe Dallenwyl, sowie dem aufblühenden Kurorte Niederrickenbach dienen. Hinter Büren wird die Aa überschritten und es zieht sich die Bahn nun an deren rechtem Ufer entlang. Die folgende Station Wolfenschießen befindet sich unmittelbar bei der gleichnamigen Ortschaft. Bei Grafenort endigt die Adhäsionsstrecke und beginnt die Bergbahn. Das Tracé der letztern, die zum großen Theil Zahnschiene erhält, zieht sich ungefähr in der Richtung der Fahrstraße aufwärts. Bei Grünwald ist eine Haltestelle vorgesehen. Die Station Engelberg ist rechts der Fahrstraße,

zirka 400 m. vom Kloster entfernt, projektirt. Der Höhenunterschied der Anfangs- und Endstation, Stansstad (Cote 438,50) und Engelberg (Cote 1000) beträgt rund 560 m.

Um dem Bedürfnisse der von der Bahn berührten Gegend möglichst entgegen zu kommen und (mittelst einer Trajektanstalt) Güterwagen der Normalbahnen auf der Linie verkehren lassen zu können, ist in dem Gesuche normalspurige Anlage bis Grafenort vorgesehen und bloß für den Fall sich erzeigender bedeutender Schwierigkeiten und Kosten die Anwendung der Schmalspur vorbehalten. Anlässlich der Konzessionskonferenz erklärten aber Petenten, daß sie zufolge vorgenommener genauerer Studien schmalspurige Anlage in Aussicht nehmen müssen. Als solche sieht das Gesuch 80 cm. oder 1 m. vor. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt rund 22 km., wovon 15 auf die Thalbahn und 7 auf die Bergstrecke entfallen. Auf der Thalstrecke ist eine Maximalsteigung von 15 ‰, auf der Bergbahn von 150 ‰ vorgesehen. Die Petenten behalten sich indessen vor, auf der letztern Varianten mit 60—100 ‰ Maximalsteigung studiren und eventuell zur Ausführung gelangen zu lassen. Als kleinster Kurvenradius ist ein solcher von 150 m. angenommen.

Der Unterbau soll in solider Weise angelegt werden und für den Oberbau sind flußeiserne Querschwellen und Stahlschienen vorgesehen. Die Bergstrecke erhält, soweit erforderlich, Zahnschiene nach System Riggenbach. Die Hochbauten aller Stationen werden auf das strikte Bedürfniß bemessen und in zulässig einfacher Weise ausgeführt werden.

Was das Rollmaterial betrifft, so nimmt das Gesuch vorläufig 5 Lokomotiven in Aussicht und vierachsige Personenwagen nach dem Coupésystem, welches bei einer Bergbahn mit Rücksicht auf das günstigere Verhältniß der nutzbaren zur todtten Last stets vorzuziehen sei. Anlässlich der Konzessionskonferenz erhoben aber die Petenten keine Einwendungen gegen die Vorschrift des amerikanischen Systems. Die Thalstrecke soll mit Adhäsionsmaschinen, die Bergstrecke mit Lokomotiven gemischten Systems, wie am Brünig, betrieben werden. Eventuell, d. h. bei Reduktion der Maximalsteigung auf 60—100 ‰, würde die ganze Strecke mit Maschinen der letztern Art betrieben werden.

Nach Analogie bestehender Bahnen werden die kilometrischen Baukosten für die keinerlei erhebliche Schwierigkeiten bietende Thalstrecke auf Fr. 80,000, für die Bergstrecke dagegen auf Fr. 200,000 veranschlagt. Danach würden sich die Anlagekosten

für Stansstad-Grafenort (15,250 km.) auf . . .	Fr. 1,220,000. —
und für Grafenort-Engelberg (6,420 km.) auf . . .	„ 1,284,000. —
zusammen also auf	Fr. 2,504,000. —

stellen.

Die beiden beteiligten Kantonsregierungen von Nid- und Obwalden, welchen das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, erheben gegen die Konzessionsertheilung grundsätzlich keine Einwendungen, machen aber im Einzelnen eine Reihe von speziellen Begehren und Wünschen geltend, von denen hienach bei Erörterung der einzelnen Konzessionsbedingungen die Rede sein wird.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, bei welchen die erwähnten Begehren diskutiert wurden, fanden am 28. Juli 1890 statt.

Zu den einzelnen Bestimmungen des nachstehenden Konzessionsentwurfes, den wir Ihnen hiemit zur Genehmigung unterbreiten, haben wir folgende erläuternde Bemerkungen anzubringen:

Als Sitz der Gesellschaft (Art. 3) und der Betriebsleitung wünscht die Regierung von Nidwalden schon in ihrer Vernehmlassung, und bestätigte diesen Wunsch bei der Konferenz, Stans, während die Petenten ihrerseits an Luzern festhielten, indem sie im Uebrigen auf die geringe thatsächliche Bedeutung des rechtlichen Sitzes hinwiesen. Wir halten ebenfalls dafür, daß die materiellen Vortheile, welche sich Nidwalden von dem Gesellschaftssitz verspricht, der Hauptsache nach Stans schon zufallen werden, wenn nur die Betriebsleitung, was nicht zu umgehen sein wird, dorthin kommt. Auch versteht es sich, daß dem Grundsatz des Art. 8 des Eisenbahngesetzes kein Eintrag geschieht, wonach die Gesellschaft von Kantonseiuwohnern im Kanton Nidwalden belangt werden kann.

Im Art. 8 entspricht es dem thatsächlichen Verhältniß, wenn, abweichend von dem ursprünglichen Antrag der Petenten, die schmalspurige Anlage in erste Linie gestellt wird, nachdem die Petenten anläßlich der Konferenz ausdrücklich erklärten, daß sich nach vorgenommenen weitem Studien die Anwendung der Schmalspur als nothwendig erzeigt habe und dagegen auch die Regierung von Nidwalden unter der Voraussetzung keine Einwendung mehr erhebt, daß Umladegebühren von der Gesellschaft nicht erhoben werden dürfen. Eine dahin zielende Bestimmung in die Konzession aufzunehmen, können wir aber nicht empfehlen. Die Petenten haben die Berechtigung einer solchen nicht mit Unrecht wenigstens auf so lange bestritten, als andern Schmalspurbahnen, z. B. der günstiger

gestellten Brünigbahn, der Bezug solcher Gebühren, die übrigens nur der Entgelt für der Bahn effektiv erwachsende Unkosten seien, gestattet werde. Es erscheint in der That richtiger und billiger, daß diese Frage, ob für den Umlad von Normal- auf Schmalspurbahn überhaupt eine Gebühr bezogen werden darf, grundsätzlich, für alle Schmalspurbahnen, nicht von Fall zu Fall in der Konzession, entschieden werde. Einem daherigen Entscheid wird aber durch Weglassen einer bezüglichen Bestimmung in der vorliegenden Konzession nicht präjudiziert. Auf der andern Seite ginge man aber auch zu weit, wenn man den Konzessionsbewerbern gegen ihren Willen die normalspurige Anlage vorschreiben wollte, nachdem in zahlreichen andern Fällen, wo die Verhältnisse ganz ähnlich lagen, wo auch der allgemeine Verkehr neben demjenigen der Touristen in Frage kam, unbeanstandet die Anwendung der Schmalspur gestattet wurde.

Die Kantonsregierungen als Vertreter der lokalen Interessen haben sich damit einverstanden erklärt, in Art. 12 der Gesellschaft die Einstellung des Betriebes auf der Bergstrecke während der Wintermonate November, Dezember, Januar, Februar und März zu gestatten. Wir wollen auch unserseits gegen diese Vergünstigung Einsprache nicht erheben, beantragen aber aus den schon in der Botschaft betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Montreux nach Montbovon angeführten Gründen, daß nach dem Wunsche der Postverwaltung die Gesellschaft, welche den lohnenden Transport im Sommer als Monopol für sich in Anspruch nimmt, verpflichtet werde, auch im Winter, während der Betriebseinstellung, in eigenen Kosten für angemessene Transportgelegenheit, wenn sich hiezu das Bedürfniß erzeigt, Vorsorge treffen zu müssen.

Die Regierung von Nidwalden verlangt die Festsetzung eines Minimums von vier Zügen für die Sommermonate und von drei Zügen für die übrige Zeit des Jahres, eine Forderung, die doch etwas weitgehend erscheint und die wir im Hinblick auf die in ähnlichen Fällen beobachtete Praxis nicht unterstützen können. Mit dem weitern *Petitum* der Regierung von Nidwalden, daß alle fahrplanmäßigen Züge wenigstens in Stans und Wolfenschießen anzuhalten haben, gingen Petenten einig und es ist dieses Einverständniß im Konferenzprotokoll konstatiert, so daß die Aufnahme einer bezüglichen ausnahmsweisen Bestimmung in die Konzession nicht nothwendig erscheint.

Im Art. 14 ist nach dem Wunsche der beiden Kantonsregierungen vorgeschrieben, daß allen Zügen Wagen beider Klassen beizugeben sind.

In Bezug auf die Taxen haben zwischen den beteiligten Kantonsregierungen und den Petenten schon vor der Konzessionskonferenz Verhandlungen stattgefunden, welche wenigstens mit der Regierung von Obwalden zu einer Verständigung führten. Was die auf diesem Wege für die Bergstrecke vereinbarten Taxen anbelangt, so können wir denselben ohne Anderes auch unsererseits zustimmen, da sie nach den vorliegenden Verhältnissen, insbesondere wenn man die Zahnstangenbetrieb bedingenden Steigungen in Betracht zieht, nicht als zu hoch erscheinen. Sie sind demgemäß nach den letzten Anträgen der Petenten in den hienach folgenden Entwurf aufgenommen.

Etwas anders verhält es sich dagegen mit Bezug auf die Taxen für die Thalbahnstrecke Stansstad-Grafenort, welche weder für den Bau, noch den Betrieb irgendwelche besondere Schwierigkeit bietet, auch keine bedeutenden Steigungen aufweist, sondern in allen genannten Beziehungen durchaus günstige Verhältnisse zeigt, welche eine Erhöhung der Taxen über die normalen Ansätze an und für sich nicht rechtfertigen.

Zur Begründung der von ihnen beantragten erhöhten Taxen führen die Gesuchsteller vor Allem an, daß sie davon abgesehen, wie bei ähnlichen Unternehmungen, z. B. Landquart-Davos, Berner Oberland-Bahnen, Brünigbahn, Durchschnittstaxen, welche auf Berg- und Thalstrecken anwendbar gewesen wären, aufzustellen, sondern im Interesse des Verkehrs, um der Thalstrecke möglichst billige Taxen gewähren zu können, dieses System verlassen und für Thal- und Bergstrecke besondere, den Bauschwierigkeiten und der Leistung der Triebkraft entsprechende Taxen aufgestellt haben. Dabei müsse aber zwischen den Thalbahn- und Bergbahntaxen billigerweise ein gewisser Ausgleich stattfinden, demzufolge mit jenen nicht bis auf die Normaltaxen heruntergegangen werden dürfe. Die sich aus den beiden Taxen ergebenden Durchschnittsansätze aber stellen sich nicht höher, sondern theilweise niedriger als diejenigen der genannten Unternehmungen, welche doch mit Bezug auf Ertragsfähigkeit überhaupt und speziell was den Lokalverkehr betreffe, zum Theil auch infolge von Subventionen, der Aussicht auf Fortsetzung etc., in weit günstigeren Verhältnissen sich befinden als die Sackbahn Stansstad-Engelberg, welche für ihre Rendite vorzugsweise auf den Fremdenverkehr während drei Monaten des Jahres angewiesen sei.

Diese Gründe, welchen eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, haben wohl die Regierung von Obwalden bestimmt, sich mit den von den Petenten in letzter Linie vorgeschlagenen (rund $1\frac{1}{2}$ fachen normalen) Taxen einverstanden zu er-

klären und deren Bewilligung zu befürworten, während auf der andern Seite allerdings die Regierung von Nidwalden an ihrem Begehren festhält, es seien für die Thalbahn keine höhern, als die auf der Brünigbahnstrecke Alpnachstad-Luzern gültigen, d. h. also die normalen Taxen zu bewilligen. Dem gegenüber betonten die Gesuchsteller nicht mit Unrecht, daß die Verhältnisse in den beiden Fällen nicht ganz analog seien, indem es sich bei der genannten — kaum die Betriebskosten eintragenden — Brünigbahnstrecke um das Theilstück einer größern, zwei Centren des Fremdenverkehrs verbindenden Route handle, die überdies einer großen Gesellschaft angehöre, während die zu konzessionirende Bahn geringere Ausdehnung habe und ausschließlich auf ihren eigenen Ertrag angewiesen sei, daher für sich selbst lebensfähig sein müsse. Endlich fällt hier in Betracht, daß sich die Gesuchsteller, unter die Benutzung sehr erleichternden Bedingungen, zur Ausgabe von Familienabonnements bereit erklären, welche einen Rabatt von 40% gegenüber den Taxen für einfache Fahrt gewähren, so daß im Abonnement die Taxe für III. Klasse bloß mehr 4,2 Rp., d. h. weniger als die normale (5 Rp.), und für II. Klasse 9 Rp. beträgt. Nachdem auf diesem Wege, auf welchen die Obwaldner Regierung ganz besonderes Gewicht legt, der anwohnenden Bevölkerung die Benützung der Bahn zu einem angemessenen Preis ermöglicht ist und die etwelche Erhöhung der Thalbahntaxen somit wesentlich bloß den Fremdenverkehr treffen wird, so entfällt der Grund, welcher zu der Beanstandung der Taxerhöhung hätte führen müssen, und können wir, im Hinblick auf die angeführten Gründe, von Einwendungen gegen die von den Petenten für die Lebensfähigkeit ihres, ohne Zweifel der Gegend zum Nutzen gereichenden Projektes als unentbehrlich bezeichneten Taxansätze absehen. Nur bezüglich der Gütertaxen erscheint eine Reduktion der von den Petenten beantragten Ansätze auf das bei den Personen- und Gepäcktaxen angenommene Maß (1½fach normale), nämlich auf 3 und 1,5 Rp. als nothwendig. Die Bestimmung in Art. 24 schützt sodann davor, daß die Gesellschaft auf Kosten des allgemeinen Verkehrs einen allzu großen Gewinn erziele.

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

Bern, den 24. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn)
von Stansstad nach Engelberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Initiativkomites für Erstellung einer Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg, vom 18., eingelangt am 19. Februar 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 24. September 1890,

beschließt:

Den Herren C. L. Segesser, Ingenieur in Vitznau, E. Schmid, Dampfschiffverwalter in Luzern, Arn. Cattani, Architekt in Luzern, Ed. Cattani, Hotelbesitzer in Engelberg, und F. Kaiser-Frank in Stans, handelnd Namens eines Initiativkomite's zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 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 konzessionirte 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 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 oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird eingleisig mit Spurweite von 1 Meter, eventuell normalspurig erstellt. Auf der Bergstrecke Grafenort-Engelberg wird, soweit erforderlich, eine Zahnschiene eingelegt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 1. Mai bis 30. September täglich mindestens dreimal, in der übrigen Zeit wenigstens zweimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen. Auf der Bergstrecke Grafenort-Engelberg kann der Betrieb vom 1. November bis 31. März eingestellt werden. Soweit sich aber ein Bedürfnis zeigt, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Bundesrathes auf ihre eigenen Kosten auch während der Betriebs-einstellung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Post-sendungen in angemessener Weise Vorsorge zu treffen.

Dem Bundesrathe bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

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. Allen Personenzügen sind Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- 1) auf der Thalstrecke Stansstad-Grafenort:
 - in der ersten Wagenklasse 15 Rappen,
 - in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der
Bahnlänge;
- 2) auf der Bergstrecke Grafenort-Engelberg:
 - in der ersten Wagenklasse:
 - Bergfahrt 35 Rappen,
 - Thalfahrt 25 "
 - in der dritten Wagenklasse:
 - Bergfahrt 20 Rappen,
 - Thalfahrt 15 "

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 7 Rappen auf der Thalstrecke und von 15 Rappen auf der Bergstrecke per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 25 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Ueberdieß werden Familienabonnements, gültig auf unbestimmte Zeit, von und nach jeder beliebigen Station verwendbar, ausgegeben, für welche ein Rabatt von 40 % gegenüber der einfachen Fahrt gewährt wird und welche in Abschnitten von nicht über 30 Franken für die erste und nicht über 10 Franken für die dritte Klasse abgegeben werden.

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. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

	auf der Thalstrecke.	auf der Bergstrecke.
Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen	24 Rp.	64 Rp.
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	12 "	24 "
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde	4 "	8 "

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste auf der Thalstrecke nicht über

3 Rappen, auf der Bergstrecke nicht über 8 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 resp. 4 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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.

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

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 niedrigern 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 Art. 15, 17 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. 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 sämtlichen 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 Aufrichtung eines genügenden Erneuerungs- und 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Nid- und Obwalden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 Drittmannsrechte 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 1. Mai 1945 erfolgt, den 22¹/₂fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen 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 Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

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

Art. 27. Haben die Kantone Nid- und Obwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. 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 Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stansstad nach Engelberg. (Vom 24. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1890
Date	
Data	
Seite	350-364
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 971

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.