

Schweizerisches Bundesblatt.

43. Jahrgang. V.

Nr. 53.

30. Dezember 1891.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

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

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf.

(Vom 22. Dezember 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 19. Mai 1891 reichte Herr Emil Lussy, Ingenieur in Stans, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft das Gesuch ein um Konzessionirung einer Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf.

Wir entnehmen der Begründung in dem umfangreichen Berichte folgende Einzelheiten:

Schon seit Jahren habe man sich mit dem Gedanken beschäftigt, Luzern mit Altdorf durch eine linksufrige Eisenbahn zu verbinden und damit eine Gegend, welche durch ihre Milchindustrie, ihren Fremdenverkehr, ihren Holz- und Wasserreichthum alle Elemente für eine kräftige Entwicklung in sich schliesse, dem großen Verkehr näher zu bringen.

Die Linie würde 40 % der Bevölkerung von Uri und Unterwalden, welche ungefähr 50,000 Seelen betrage, in direkte Verbindung zu einander bringen; sie würde ferner die militärisch wichtige Verbindung zwischen Brünig- und Gotthardbahn herstellen und zugleich als Verbindungsglied zwischen verschiedenen bereits erstellten oder im Bau befindlichen Bergbahnen — Pilatus-, Bürgenstock-, Stanserhornbahn — dienen.

Mit dieser Befriedigung wichtiger Landesinteressen vereinige sie zudem noch infolge der auf ihrer ganzen Länge sich darbietenden landschaftlichen Schönheiten alle Vorzüge einer interessanten Touristenbahn.

Die Linie beginnt bei der Station Alpnachstad der Brünigbahn, umgeht in großer Kurve die Sümpfe der Ausmündung der Aa, zieht sich längs den den See begrenzenden Felsen zum Rotzloch, biegt, den Rotzberg umgehend, in das Stanserthal ein und erreicht die erste Station, Stans. Von dieser geht sie in fast gerader Richtung nach Buochs, kreuzt die Straße Buochs-Beckenried und gelangt dem Bergabhang entlang nach Beckenried, steigt hinter dieser Station ungefähr auf 500 m. ü. M., durchzieht in dieser Höhe prächtiges Waldland auf einer Strecke von 2 km. und fällt hierauf wieder gegen das Ufer, wo sie die Station Treib-Seelisberg erreicht. Von dieser Station an bleibt die Linie in Ufernähe, indem sie, bald durch gallerieartige Tunnels, bald über viaduktähnliche Bogen gehend, zu der Station Bauen, dann durch zwei Tunnels nach Bolzbach-Seedorf gelangt, nachher die Reuß überschreitet und in die Endstation Altdorf ausmündet.

Die Länge der ganzen Linie Alpnachstad-Altdorf beträgt 42 km., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 20 ‰, die größte Höhendifferenz 63 m. und der Minimalradius 300 m.

Zwischenstationen sind sieben vorgesehen: 1 Haltstelle Rotzloch und 6 Stationen: Stans, Buochs, Beckenried, Treib-Seelisberg, Bauen und Bolzbach-Seedorf.

Zum Betriebe sind Adhäsionslokomotiven in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor:

	per km.
1. Organisation, Verwaltung, Verzinsung	Fr. 15,000
2. Expropriation	" 15,000
3. Baukosten:	
a. Unterbau	Fr. 50,000
b. Oberbau	" 24,000
c. Hochbau	" 3,191
d. Werkgeräthe	" 1,500
e. Telegraph, Signale etc.	" 1,800
f. Mobiliar und diverse Utensilien	" 1,000
	" 81,491
4. Rollmaterial	" 13,857
5. Unvorhergesehenes	" 4,652
	Total Fr. 130,000
oder für die ganze 42 km. lange Strecke	" 5,460,000

Die Rentabilitätsberechnung beruht auf einer Untersuchung sowohl der Verkehrsverhältnisse der von der Linie berührten Ortschaften, als auch der Frequenzsiffern der verschiedenen Bahngesellschaften betreffend den Bahnhof Luzern, ferner auf der offiziellen Volkszählung und auf Vergleichung mit andern Bahnen und gelangt einerseits zu einer kilometrischen Bruttoeinnahme aus dem Personen- und Gütertransport von Fr. 12,668
 andererseits zu einer Betriebsausgabe von Fr. 5500
 und einer Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds von „ 600

„ 6,100

woraus eine Nettoeinnahme von Fr. 6,568
 per km. oder für die ganze Linie von Fr. 275,856 resultiren würde, was bei einem Kapital von Fr. 5,460,000 einem Ertrag von 5,06 % entspräche.

Gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes wurde das Konzessionsgesuch den Regierungen der Kantone Ob- und Nidwalden und Uri zur Vernehmlassung mitgetheilt.

Obwalden erhebt dem Projekte gegenüber keine grundsätzlichen Einwendungen, behält sich aber mit Bezug auf die Tarifsätze allfällige weitere Bemerkungen vor.

Uri hält eine Normalspurbahn für wünschbar, kann sich aber auch mit dem vorliegenden Projekte einverstanden erklären, immerhin unter Geltendmachung verschiedener Vorbehalte. Einzelne dieser letztern, wie die Forderung von Aenderungen am Tracé und den Stationsanlagen, berühren die Konzession als solche nicht, sondern sind anlässlich der Planvorlagen zu prüfen und zu erledigen; andere sind keineswegs als Vorbehalte zu betrachten, da sie lediglich Wiederholungen ständiger Konzessionsbestimmungen oder gesetzlicher Vorschriften enthalten. Indem wir bezüglich dieser Bemerkungen auf die Vernehmlassung selbst verweisen, führen wir hier bloß die Forderungen an, daß der Sitz der Gesellschaft im Kanton Uri genommen werden müsse und den Einheimischen für den Lokalverkehr Ermäßigungen zugestanden werden sollen.

Die erstere Forderung kollidirt mit einer gleichen, vom Kanton Nidwalden gestellten, welcher in seiner Vernehmlassung vom 3. November d. J. das Gesuch in empfehlendem Sinne begutachtet, jedoch ebenfalls unter verschiedenen Bedingungen, welche von dem Konzessionspetenten schriftlich zugestanden worden seien und dahingehen, daß der Sitz der Gesellschaft in Stans sein solle, daß die Fahrtaxe III. Klasse nicht mehr als 5 Cts. per km. betrage und an Kantonseinwohner Familienabonnemente mit 40 % Ermäßigung

ausgestellt werden, daß ferner die konzessionsmäßigen Züge — im Winter mindestens 3, im Sommer 5 — an allen Stationen halten und Wagen III. Klasse mit sich führen, endlich, daß innert 3 Jahren nach Eröffnung der Linie Alpnachstad-Aldorf auch das Theilstück Stans-Hergiswyl in Angriff zu nehmen und innert den folgenden 2 Jahren zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben sei.

Die mit Bezug auf die Waarentaxen, die landwirthschaftlichen Traglasten und das Freigewicht gestellten Forderungen entsprechen den vom Petenten angenommenen Normalbestimmungen und brauchen deßhalb hier nicht besonders erwähnt zu werden.

An den konferenziellen Verhandlungen, welche unterm 5. ds. Mts. stattfanden, wurde die Bestimmung des Sitzes der Gesellschaft Angesichts der unvereinbaren Forderungen von Uri und Nidwalden den Bundesbehörden vorbehalten.

Wir beantragen Ihnen, Stans als Sitz zu bezeichnen, da der größere Theil der Linie nidwaldnerisches Gebiet durchzieht. Die Rechte der andern, von der Unternehmung berührten Kantone sind durch die Bestimmung in Art. 8 des Eisenbahngesetzes, daß von der Gesellschaft in jedem berührten Kanton ein Domizil zu verzeigen sei, genügend gewahrt.

Bei Art. 6 wünschte der Vertreter der Regierung von Nidwalden Festsetzung der von dieser verlangten Frist für die Inangriffnahme des Verbindungsstückes Stans-Hergiswil. Dem gegenüber ist aber zu bemerken, daß sich die Konzessionsvorlagen nicht auf diesen Theil der Linie erstreckten und deßhalb zur Zeit schon aus formellen Gründen von einer gemeinsamen Konzessionsertheilung abgesehen werden muß, ganz abgesehen davon, daß eine Zweiglinie Stans-Hergiswil sowohl mit der bereits konzessionirten Bahn Stansstad-Engelberg, als auch mit dem hängigen Konzessionsgesuch für eine Verbindung Stansstad-Stans theilweise kollidirt und sich auch deßhalb eine getrennte Behandlung empfiehlt. Der Regierungsvertreter stand denn auch von seiner ursprünglichen Forderung ab und begnügte sich mit der Seitens des Petenten zu Protokoll gegebenen Erklärung, daß er sich, unter Voraussetzung der Konzessionsertheilung, zur Erstellung der erwähnten Zweiglinie in dem fraglichen Zeitraume verpflichte. Die Taxen in Art. 15 wurden nach den Anträgen der Regierung von Nidwalden festgesetzt, d. h. für die dritte Klasse normal, für die erste und zweite Klasse nach den durch die Steigungen gerechtfertigten und das für eine Touristenbahn zulässige Maß nicht überschreitenden Ansätzen des Petenten.

Ebenso wurde in diesem Artikel grundsätzlich die Pflicht zur Ausgabe von Abonnements festgestellt; der Petent hat durch Erklärung zu Protokoll in verbindlicher Weise Familienabonnemente

und für dieselben Ermäßigungen bis zu 40 % der gewöhnlichen Taxen zugestanden, so daß die Verkehrsinteressen, speziell der einheimischen Bevölkerung, in ausreichendem Maße geschützt erscheinen.

Die übrigen Artikel entsprechen den Bestimmungen der Normalkonzession und geben deßhalb zu besonderen Bemerkungen nicht Anlaß.

Vorstehende Botschaft war bereits gedruckt, als am 10. Dezember von Seite der Herren A. Geißhüsler, Oberst, Franz Keller, Ingenieur, Dr. Weibel, Großrath, alle in Luzern, V. Blättler, Oberstlieutenant in Hergiswyl, Th. Fuchs, Oberstlieutenant, und Emil Siegwart in Buochs, und B. Leu, Ingenieur in Luzern, ein Schreiben einlangte, worin die Genannten die Mittheilung machen, daß sie nächstens ein Konzessionsgesuch für eine linksufrige Normalbahn Luzern-Altendorf einreichen werden. Es sei ihnen leider nicht möglich gewesen, die Vorarbeiten rechtzeitig zu vollenden, um die Vorlage noch vor der gegenwärtig stattfindenden Session der eidgenössischen Rätthe einreichen zu können. Der Umstand, daß für diese Strecke die Karten im vorgeschriebenen Maßstab nicht zur Verfügung stehen, erschwere und verzögere die Vorarbeiten wesentlich.

Mit dieser Mittheilung verbinden die Genannten das Ansuchen, es möchte das in dem Traktandenverzeichnis für die Wintersession vorgesehene Konzessionsgesuch des Herrn Ingenieur Lussy von Stans für eine Schmalspurbahn Alpnach-Altendorf vor der Eingabe ihres Konzessionsgesuches nicht in Behandlung gezogen werden. Die bedeutenden Vortheile einer linksufrigen Normalbahn gegenüber einer Schmalspurbahn in volkswirtschaftlicher und militärischer Hinsicht seien in der Eingabe wohl nicht zu erörtern, dürften aber für die Entschlüsse der Bundesbehörden ausschlaggebend sein.

Im Hinblick darauf, daß das Konzessionsgesuch des Herrn Lussy, versehen mit den vorgeschriebenen Beilagen, schon am 19. Mai d. J. eingereicht worden war, die Konzessionskonferenz stattgefunden hatte und die gegenwärtige Vorlage ausgearbeitet war, erschien es nicht billig, dasselbe mit Rücksicht auf ein bloß angekündigtes Konkurrenzgesuch einfach zurückzulegen, wie wir auf der andern Seite ebenso wenig ohne Weiteres über die Eingabe der Herren Geißhüsler und Mithafte hinweggehen zu dürfen glaubten. Bei dieser Sachlage gestatten wir uns, Ihnen den vorbereiteten Antrag betreffend das Konzessionsgesuch Lussy zu unterbreiten und es Ihrem Entscheide anheimzustellen, ob Sie die Behandlung und Beschlußfassung darüber mit Rücksicht auf die nachträgliche Anmeldung eines Gesuches von anderer Seite verschieben wollen oder nicht.

Wir fügen bloß noch bei, daß sich Herr Lussy wohl auch bereitfinden würde, sein Projekt entsprechend umzugestalten, wenn der Normalspur von vornherein der Vorzug gegeben werden wollte.

Wir benutzen die Gelegenheit, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochschätzung zu versichern.

Bern, den 22. Dezember 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Wetti.

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 Emil Lussy, Ingenieur in Stans, vom 24. April/19. Mai 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 22. Dezember 1891,

beschließt:

Dem Herrn Emil Lussy, Ingenieur in Stans, wird, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf 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 Stans.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weiteren 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 Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. 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 m. und einleisig erstellt.

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, 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 im Sommer täglich mindestens fünfmal, im Winter mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

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 drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller 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:

- in der ersten Wagenklasse 13 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 9 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Per-

sonentaxe 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:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

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 nicht über 2 Rappen, die 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.

Die der Landwirthschaft 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 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen 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 besonderen 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 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 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 Tarifsätze 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. 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 Unterwalden ob und nid dem Wald und Uri, 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 des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme 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 22 $\frac{1}{2}$ fachen 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 andern 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 welch' 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 Bundesgerichts.

Art. 27. 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. 26 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. 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 Uebertragung und Abänderung der Konzession einer Eisenbahn von Bern durch das Gürbethal nach Thun.

(Vom 22. Dezember 1891.)

Tit.

Unterm 17. April 1891 wurde Herrn Ingenieur A. Beyeler in Bern die Konzession ertheilt zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bern durch das Gürbethal nach Thun (E. A. S. XI, 324 ff.).

Art. 8 dieser Konzession lautet folgendermaßen: „Die Bahn wird schmalspurig und eingleisig erstellt.“

Nun erklärt der Konzessionär mit Schreiben vom 23. Juni abhin, daß er im allgemeinen Bericht des Konzessionsgesuches für obige Bahn speziell darauf aufmerksam gemacht habe, daß, sofern die Wünsche der Landesbewohner und die Bedürfnisse der hauptsächlich agrikolen Gegend ausdrücklich eine Normalspurbahn erheischen, eine solche ohne wesentliche Aenderung des Tracés adoptirt werden könne.

Die Landesbewohner hätten sich nun in mehreren zahlreich besuchten Versammlungen, welche in Kehrsatz, Belp, Toffen, Kirchenthurnen und Wattenwyl abgehalten worden seien, dahin ausgesprochen, es sei in erster Linie eine normalspurige Sekundärbahn anzustreben und nur wenn die nöthigen finanziellen Mehropfer nicht aufzubringen seien, zur Schmalspurbahn zurückzukehren.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf. (Vom 22. Dezember 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1891
Date	
Data	
Seite	837-850
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 546

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.