

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn in Chaux-de-fonds.

(Vom 6. Dezember 1893.)

Tit.

Unterm 24. Mai d. J. reichten die Herren Louis Calame-Colin und Alb. Theile, beide in Chaux-de-fonds, ersterer als Präsident und letzterer als Sekretär eines Initiativkomitees, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn in Chaux-de-fonds ein.

Wir entnehmen dem Gesuche im wesentlichen folgendes: Die Entwicklung von Chaux-de-fonds, dessen Bevölkerung bald die Zahl von 30,000 Seelen erreiche, lasse den Moment als gekommen erachten, die entgegengesetzten Enden durch ein Tramway zu verbinden, das den Hauptverkehrsstraßen folgen würde und sich nach und nach zu einem Netze erweitern könnte, sobald das Bedürfnis hierzu sich geltend mache und die Rendite der Stammlinie eine genügende sei.

Die projektierte Linie beginnt beim Personenbahnhof des Jura-Neuchâtelais, geht zunächst durch die Straße Leopold Robert, über den Platz des Hôtel de ville in die Straße gleichen Namens, wo eine zur Bedienung der Postfiliale bestimmte Abzweigung vorgesehen ist, kreuzt hierauf den Platz, tritt in die rue de la balance ein und zieht sich hierauf, nach Abzweigung zu der place neuve, durch die rue du collège, an welcher die Volksküche, das Gaswerk, der Schlittschuhplatz und der Kirchhof liegen, zur Endstation, dem Schlachthaus.

Die Länge der Bahn beträgt total 2380 Meter, die totale Geleiselänge 3400 Meter, die Spurweite 1 Meter, die Maximalsteigung 20 ‰, die Höhendifferenz 13,91 Meter, der Minimalradius 20 Meter.

Es sind vier Ausweichstellen, außerdem verschiedene Sackgeleise für Gütertransporte zu und ab industriellen Etablissements vorgesehen. Der Betrieb soll mittelst der von der Gemeinde gewonnenen, elektrisch übertragenen Wasserkräfte der Areuse erfolgen. Ob unterirdische oder oberirdische Stromzuführung oder Accumulatoren zur Anwendung gelangen, soll später definitiv entschieden werden. Im Kostenvoranschlag wird oberirdische Stromzuführung angenommen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	8,000
2. Bauzinse	"	1,000
3. Expropriation	"	4,000
4. Unterbau	"	18,000
5. Oberbau	"	73,000
6. Hochbau und mechanische Einrichtungen	"	52,700
7. Rollmaterial	"	59,000
8. Mobiliar und Gerätschaften	"	12,500
9. Unvorhergesehenes circa 10 %	"	21,800

Fr. 250,000

oder circa Fr. 105,000 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen auf	Fr.	54,000
die Betriebsausgaben auf	"	39,300

und bringt von dem Betriebsüberschuß von Fr. 14,700 in Abzug:

a. Für laufende Rechnung, Provisionen etc.	Fr.	250
b. Einlage in den Erneuerungsfonds	"	1,200
c. Einlage in den Reservefonds	"	750
	"	2,200

so daß sich ein Reinertrag von Fr. 12,500 oder 5 % des Baukapitals von Fr. 250,000 ergeben würde.

Ein Exemplar dieses Konzessionsgesuches war der Regierung von Neuenburg seitens der Petenten direkt zugestellt worden. Wir luden erstere zur Vernehmlassung über das Projekt ein, mit dem Bemerken, daß nach konstanter Praxis hierseits auf das Gesuch

erst eingetreten werde, wenn zwischen den Konzessionsbewerbern und den zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden die Frage der Straßenbenutzung in abschließlicher Weise geregelt sein werde, und gaben hiervon auch den Petenten Kenntnis. Mit Schreiben vom 2. Juni d. J. erklärte zunächst die Regierung ihre Zustimmung zu dem Projekt und unterm 30. Juni d. J. übermittelten uns die Petenten sodann sowohl die grundsätzliche Einwilligung der Gemeinde Chaux-de-fonds, als auch diejenige der Regierung von Neuenburg zur Benutzung der Straßen und unterm 5. Oktober abhin die zwischen dem Staatsrat von Neuenburg und dem Initiativkomitee des Tramways abgeschlossene Konvention betreffend die Straßenbenutzung, wonach diese Frage in abschließender Weise geregelt erscheint.

Wir beriefen deshalb die Interessenten behufs materieller Behandlung des Konzessionsgesuches zu den vorgeschriebenen konferenzziellen Verhandlungen ein. Dieselben fanden unterm 27. November abhin statt und ergaben, mit Ausnahme eines hiernach zu erwähnenden Punktes, allseitige Zustimmung zu nachstehendem Konzessionsentwurf. Derselbe entspricht den für Straßenbahnen ähnlicher Art üblichen Bestimmungen und giebt nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

Die vorgeschlagene Personentaxe wurde nicht ernstlich beanstandet, dagegen wollten sich die Konzessionspetenten mit dem die Gütertaxen regelnden Art. 16 nicht einverstanden erklären, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß für den Fall des Zustandekommens des Unternehmens bereits mit einer Reihe von Industriellen eventuelle Konventionen abgeschlossen worden seien, die aber nicht auf dem in Art. 16 niedergelegten Prinzip der Taxberechnung nach Gewicht und Kilometer, sondern auf demjenigen jährlicher Aversalentschädigungen beruhten. Sie wünschten deshalb zum mindesten neben der gewöhnlichen Taxberechnung grundsätzliche Anerkennung dieser Konventionen, was hierseits nicht zugestanden werden konnte, da wir ein uneingeschränkt geltendes Prinzip umsoweniger durchbrechen lassen können, als die Konventionen materiell mit den Bestimmungen des Art. 16 sehr wohl vereinbar sind, sofern sie sich innert der durch den Artikel normierten Maximalansätze und im Rahmen der durch Art. 35 des Eisenbahngesetzes geschaffenen gesetzlichen Grundlage halten, was jeweilen im einzelnen Falle zu prüfen wäre. Die Petenten bestanden deshalb nicht auf ihrem ursprünglichen Antrag, wünschten aber dafür Erhöhung der Taxen von 6, beziehungsweise 4 Rappen auf 8, beziehungsweise 6, was wir glauben empfehlen zu können, da sich die Taxe auch nach dieser Erhöhung in zulässigen Grenzen bewegt und seitens

des Vertreters der Regierung von Neuenburg die Erhöhung nicht beanstandet worden ist. In Art. 20 wurde entsprechend der in den neuern Konzessionen bestimmten Frist zur Vorlage der Reglements und Tarife die Frist von 6 Wochen auf 2 Monate verlängert. Art. 21, welcher die Reduktion der Taxen vorsieht, wenn die Unternehmung während 3 aufeinander folgenden Jahren einen 6 % übersteigenden Reinertrag aufweisen sollte, wünschten die Petenten dahin abgeändert zu sehen, daß ein allfälliger Überschuß über eine Verzinsung von 5 % hinaus einem öffentlichen gemeinnützigen Werke zugewendet werden solle. Über diesen Punkt wurde an der Konferenz eine Einigung nicht erzielt. Wir beantragen Ihnen, den Artikel in der vorgeschlagenen Form zu belassen. Derselbe ist in allen Konzessionen in dieser Fassung enthalten und rechtfertigt sich auch materiell, da eine 6 % dauernd übersteigende Dividende mit den öffentlichen Interessen nicht vereinbar erscheint; der von den Petenten hervorgehobene gemeinnützige Zweck der ihrerseits vorgeschlagenen Bestimmung wird überdies durch die aufgenommene Bestimmung nicht beeinträchtigt, indem der Gesellschaft die Ausübung ihrer gemeinnützigen Bestrebungen auch in diesem Rahmen in ausreichender Weise ermöglicht ist.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, ersuchen wir Sie, Tit., den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung genehmigen zu wollen.

Bern, den 6. Dezember 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn in  
Chaux-de-fonds.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine schmalspurige Straßenbahn in Chaux-de-fonds, vom 24. Mai 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 6. Dezember 1893,

beschließt:

Den Herren Louis Calame-Colin und Albert Theile, beide wohnhaft in Chaux-de-fonds, ersterem als Präsident und letzterem als Sekretär eines Initiativkomitees, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn in Chaux-de-fonds 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.

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 Chaux-de-fonds.

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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate 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 einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat 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 einem Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nötigen doppelspurigen Strecken.

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 Neuenburg und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 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 werden.

Art. 12. Hinsichtlich der Anzahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und der Entscheid des Bundesrates vorbehalten.

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

Art. 14. Zur Personenbeförderung wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden, jedenfalls mindestens 20 Rappen für das einzelne Stück.

Die Gesellschaft wird nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete ausgeben.

Art. 16. Für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 8 Rappen, die niedrigste nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

Art. 17. In betreff des Gewichtes gelten Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 18. Die in Artikel 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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 Bundesrate 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aufführung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetze 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. 23. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von dem Staatsrat mit dem Initiativkomitee für diese Straßenbahn in der provisorischen Konvention vom 4. Oktober 1893 vereinbarten Bestimmungen, soweit dieselben mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 24. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg 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 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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. 25. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 24 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. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer  
schmalspurigen Straßenbahn in Chaux-de-fonds. (Vom 6. Dezember 1893.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1893             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 5                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 52               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 13.12.1893       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 533-542          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 016 407       |

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.