

Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. V. Nr. 41. 12. Oktober 1904.

*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 Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont.

(Vom 11. Oktober 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 26. Februar 1904 unterbreiteten die Herren Froté, Westermann und Cie. in Zürich, Albert Calame, Staatsanwalt, F. L. Colomb, Fürsprecher, und Ed. Junier, Dr. jur., sämtlich in Neuenburg, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesversammlung ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont.

Im allgemeinen Bericht wird ausgeführt, der Chaumont, welcher das äußerste Ende der Chasseralkette bilde, rage über die Stadt Neuenburg empor und sei von neuenburgischen, sowie ausländischen Touristen sehr besucht. Dieser starke Zuspruch sei auf die ausgedehnten Tannenwälder, die prächtigen Weiden und den weiten Ausblick zurückzuführen. Infolge dieser Vorteile seien zahlreiche Chalets auf dem Gipfel erstellt worden, sowie ein Hotel, welches den Fremden seit vielen Jahren wohlbekannt, im Aufblühen begriffen sei. Einstweilen sei der Chaumont bloß auf einer Fahrstraße, von Neuenburg aus, sowie auf einigen steilen Pfaden von der Stadt oder von dem Val-de-Ruz aus zu erreichen. Die Postfahrt besorge während des Sommers in zirka $1\frac{1}{4}$ Stunden eine Automobilunternehmung. Da dieselbe aber nicht den ganzen Verkehr bewältigen könne und im

Winter nicht funktioniere, so sei es höchst angezeigt, Neuenburg mit dem Chaumont durch eine Drahtseilbahn zu verbinden, welche im stande sei, eine große Reisendenzahl in einigen Minuten zu befördern.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben: Die Drahtseilbahn habe ihren Anfangspunkt hinter dem Bahnhof Neuenburg, östlich der Passerelle, und an der im Bau begriffenen Straße längs des Bahnhofes. Zirka 100 Meter nach der Station erreiche die Linie den Wald und durchziehe denselben bis zu ihrem Endpunkt auf dem Chaumont. Das Tracé sei geradlinig. Wollte man jedoch näher an den Gipfel kommen, so würde die Linie nach links abweichen und zwei Kurven beschreiben. Die Drahtseilbahn werde eingeleisig und mit Meterspur gebaut werden, und zwar nach dem Muster der analogen Bahnen Biel-Leubringen und St. Immer-Sonnenberg, und durch einen elektrischen Motor von der oberen Station aus betrieben werden. Die Horizontallänge betrage 2640 m.; der Höhenunterschied zwischen Neuenburg-Station (Höhenlage 490 m.) und Chaumont-Station (1120 m.) 630 m. Die Steigungen schwanken zwischen 14,7 ‰ und 37,5 ‰.

Es sei eine einzige Wagenklasse vorgesehen mit 52 Plätzen und gleichen Dimensionen wie bei den bestehenden Bahnen.

Nach den Berechnungen der Gesuchsteller könnte die Bahn alle zwei Stunden nach beiden Richtungen 250 Personen befördern.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

I. Bahnlinie und feste Anlagen.		
A. Organisation, Studien und Bau-		
leitung	Fr.	20,000
B. Bauzinsen	„	10,000
C. Expropriationen	„	25,000
D. Bau der Linie	„	375,000
		<hr/>
		Fr. 430,000
II. Rollmaterial, Motoren und Drahtseil	„	65,000
III. Mobiliar und Gerät	„	5,000
		<hr/>
Total des Kostenvoranschlages	Fr.	500,000
d. h. per Kilometer	„	190,000
		<hr/>

Die veranschlagten jährlichen Einnahmen belaufen sich auf	Fr. 50,000
die Betriebskosten auf	„ 25,000
	<hr/>
woraus ein Saldo von	Fr. 25,000

entstehe, welcher 5 % des für den Bau benötigten Kapitals darstelle.

In seiner Vernehmlassung vom 14. Juni 1904 befürwortet der Staatsrat des Kantons Neuenburg das Konzessionsgesuch. Immerhin unterstützt er eine Bemerkung, die der Gemeinderat Neuenburg gemacht hatte und die folgenden Wortlaut hat: „Es will uns scheinen, daß die Lage der Endstationen keine glückliche sei, sondern daß es für alle Interessenten vorteilhaft wäre, wenn der Ausgangspunkt der Linie an eine Bahn- oder Tramstation herangerückt würde und der Endpunkt weniger weit vom Grand Hotel in Chaumont entfernt wäre.“

Die vorgeschriebene Konferenz fand in Bern am 9. September 1904 statt. Der Vertreter der Kantonsregierung wiederholte das obenerwähnte Gesuch betreffend Anfangs- und Endstationen der Drahtseilbahn, worauf die Konzessionsbewerber die Erklärung abgaben, sie werden dem Gesuch entsprechen.

Der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Konzessionsentwurf wurde sodann, mit einer kleinen Abänderung am Art. 14, die Zahl der Züge betreffend, allseitig angenommen.

Unserseits haben wir gegen das gestellte Konzessionsgesuch keinen Einwand zu erheben. Wir erlauben uns daher, Ihnen zu empfehlen, demselben durch Annahme des folgenden Beschlusses zu entsprechen.

Gerne benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Oktober 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Neuenburg auf den
Chaumont.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich und Mithaften vom 26. Februar 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Oktober 1904,

beschließt:

Den Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, Albert Calame, F. L. Colomb und Ed. Junier in Neuenburg wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont 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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen zwei 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 und mittelst Elektrizität betrieben.

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 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 Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von Vieh ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Der regelmäßige Betrieb der Linie dauert vom 1. April bis zum 31. Oktober. Der Bundesrat ist ermächtigt, die Verlängerung der Betriebsdauer zu verlangen, wenn ein Bedürfnis hierzu vorhanden ist.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens sechsmal 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. 15. 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. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 17. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen folgende Maximaltaxen beziehen:

für die Bergfahrt	Fr. 1. 20,
für die Talfahrt	„ — 80.

Für Kinder unter 4 Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischem dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe 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, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens Fr. 2 per 100 Kilogramm für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) 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. 19. Für Güter kann im Maximum eine Taxe von Fr. 1 per 100 Kilogramm für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) bezogen werden.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger mit demselben Zug transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 22. 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.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 23. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch fünf teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg 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 getan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 letzteren auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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. 29. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont. (Vom 11. Oktober 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.10.1904
Date	
Data	
Seite	1-10
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 140

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.