

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von La Chaux-de-Fonds auf den Pouillerel.

(Vom 25. März 1904.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 25. September 1903 unterbreiteten uns die Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, Ulysse Sandoz-Robert & G. Leuba in La Chaux-de-Fonds, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von La Chaux-de-Fonds auf den Pouillerel.

Der allgemeine Bericht führt aus, der Zweck der Drahtseilbahn sei, die Ersteigung des Pouillerel, eines Berges im Nordwesten von La Chaux-de-Fonds, zu erleichtern.

Die Linie nehme ihren Anfang auf der Höhe der „Rue des Armes-réunies“ in La Chaux-de-Fonds und endige nicht weit vom Signal des Pouillerel. In einer Entfernung von 300 m. vom Ausgangspunkt trete die Linie in einen Tunnel von 700 m. Länge ein, indem sie unter dem „forêt des Eadroits“ hindurchführe. Nach dem Austritt aus dem Tunnel führe sie durch Weiden, um die Station Pouillerel zu erreichen, welche sich 60 Meter vom Gipfel und 11 m. unter demselben befinde.

Die Drahtseilbahn sei geradlinig traciert, eingleisig, mit einer Ausweichstelle von 80 m. Länge in der Mitte. Die Spurweite

betrage einen Meter. Die Linie werde ohne Zahnstange gebaut und die Bahn werde durch einen bei der obern Station erstellten Motor, welcher die erforderliche Energie von der Elektrizitätsanlage der Gemeinde La Chaux-de-Fonds erhalte, in Betrieb gesetzt. Die Linie weise ähnliche Verhältnisse auf, wie diejenigen von Biel nach Leubringen und von St. Imier zum Sonnenberg. Die Länge in der Horizontalen betrage 1470 m., und in der schiefen Ebene gemessen, 1485 m. Die Höhendifferenz betrage 212 m. und es ergeben sich Steigungen von 12,6 % auf eine Länge von 650 m. und 15,9 % auf den restierenden 820 Metern. Die Konzessionsbewerber stellen für den Bau der Linie folgenden Kostenvoranschlag auf:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

A. Verwaltung und Bauleitung	Fr.	30,000
B. Bauzinsen	"	10,000
C. Expropriation	"	23,000
D. Bahnbau:		
1. Unterbau	Fr.	385,000
2. Oberbau	"	43,000
3. Hochbauten	"	45,000
4. Signale und Apparate	"	4,000
Total D	"	477,000
Total I	Fr.	540,000
" II. Motoren, Kabel und Rollmaterial	"	75,000
" III. Mobilien und Gerätschaften	"	5,000
Total Baukapital	Fr.	620,000
oder per Bahnkilometer	"	422,000

Für die Berechnung des Ertrages stützen sich die Konzessionsbewerber auf die Einnahmen ähnlicher Drahtseilbahnen in der Schweiz und auf folgende konzessionsmäßige Taxen:

80 Rappen für die Bergfahrt,
60 " " " Talfahrt,
110 " " " Hin- und Rückfahrt.

Auf diese Weise erhalten sie eine jährliche Einnahme von Fr. 60,000 (oder per Kilometer Fr. 41,000) und sie nehmen an, daß dieselbe unter der wirklichen Einnahme stehe.

Die Betriebskosten, welche für einen regelmäßigen, jährlichen Betrieb berechnet sind, werden veranschlagt wie folgt:

I. Allgemeine Verwaltung	Fr. 1,500
II. Unterhalt und Bahnbewachung	„ 3,500
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ 6,000
IV. Traktion und Material	„ 7,000
V. Verschiedene Ausgaben	„ 2,000

Total der Betriebskosten Fr. 20,000

Diesen ist noch für Einzahlungen in den Erneuerungs- und Reservefonds, sowie für Amortisationen eine Summe von „ 9,000

beizufügen, so daß die Ausgaben auf Fr. 29,000 anwachsen.

Da die Einnahmen mit Fr. 60,000 und die Ausgaben mit „ 29,000

berechnet werden, verbleiben Fr. 31,000 die bei einem Anlagekapital von Fr. 620,000 eine Verzinsung von 5 % ergeben.

Das Konzessionsgesuch wurde dem Staatsrat des Kantons Neuenburg zur Vernehmlassung zugestellt. Derselbe hat sich mittelst Zuschrift vom 11. Dezember 1903 für die Erteilung der Konzession ausgesprochen, indem er sich darauf beschränkte, einen die Wahl der Tracés betreffenden Vorbehalt des Gemeinderates La Chaux-de-Fonds in befürwortendem Sinne mitzuteilen. Dieser Vorbehalt wird anlässlich der Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes geprüft werden.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 15. Februar 1904 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf wurde von allen Teilnehmern unverändert angenommen.

Da uns das Konzessionsgesuch zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß gibt, erlauben wir uns, Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung zu empfehlen, und benützen diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von La Chaux-de-Fonds auf den Pouillerel.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Froté, Westermann & Cie., in Zürich, Ulysse Sandoz-Robert und G. Leuba, in La Chaux-de-Fonds;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1904,

beschließt:

Den Herren Froté, Westermann & Cie., in Zürich, Ulysse Sandoz-Robert und G. Leuba, in Chaux-de-Fonds, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von La Chaux-de-Fonds auf den Pouillerel unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in La Chaux-de-Fouds.

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 24 Monaten, 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 Bundesrate 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 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.

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. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen folgende Maximaltaxen beziehen:

für die Bergfahrt Fr. —. 80,

für die Talfahrt Fr. —. 60.

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

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

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens Fr. 1.50 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die 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. 18. Für Güter kann im Maximum eine Taxe von Fr. 1 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger 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 Gütertaxe zu erheben.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 21. 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 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.

Art. 22. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

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

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 26. 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. 27. 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 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. 28. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Mai 1904 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn von Locarno zur Madonna del Sasso.

(Vom 25. März 1904.)

Tit.

Unterm 12. November 1903 wandte sich der Verwaltungsrat der Drahtseilbahn Locarno-Madonna del Sasso an unser Eisenbahndepartement mit dem Gesuche, es möchten die konzessionsmäßigen Taxen erhöht und folgendermaßen festgesetzt werden:

	Für die Bergfahrt:	Für die Talfahrt:
In II. Klasse	75 Rp. (anstatt 50)	50 Rp. (anstatt 25)
„ III. „	50 „ („ 30)	35 „ („ 15)

Zur Begründung seines Gesuches machte der Verwaltungsrat folgende drei Punkte geltend.

1. Die anfänglich auf 630 m. veranschlagte Länge der Bahn betrage nun nach den definitiven Studien 817 m.
2. Die künftigen Taxen würden noch unter denjenigen zahlreicher schweizerischer Drahtseilbahnen bleiben, wie es eine vom Gesuchsteller vorgelegte vergleichende Tabelle beweise.
3. Der Finanzausweis könne nur mit Hilfe der erhöhten Taxen bewerkstelligt werden.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von La Chaux-de-Fonds auf den Pouillerel. (Vom 25. März 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.03.1904
Date	
Data	
Seite	328-338
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 906

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.