

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas-de-Sachet bei Cortaillod nach Serrières, als Fortsetzung der Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.

(Vom 1. Dezember 1888.)

Tit.

Im Namen eines Initiativkomitee bewerben sich mit Eingabe vom 15. September 1888 die Herren Emile Henry, Notar, und H. F. de Coulon, beide in Cortaillod, um die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Boudry über Bas-de-Sachet bei Cortaillod nach Serrières als Fortsetzung der unterm 23. März dieses Jahres konzessionirten Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.

Die projektirte Bahn nimmt in Boudry ihren Anfang, zieht sich, soweit möglich die Kantonsstraße benutzend, nach Bel-Air, wendet sich dann, der Straße folgend und die Areuse übersetzend, gegen Bas-de-Sachet bei Cortaillod, kehrt zurück nach Bel-Air, um von da in gerader Linie bis zu der Straßenkreuzung zunächst dem Begräbnißplatz von Colombier, den Weiler Areuse links liegen lassend, zu verlaufen; biegt alsdann etwas nördlich um und gelangt durch einen tiefen Einschnitt in die Nähe der Gasanstalt von Colombier, wo die Station vorgesehen ist. Hierauf wendet sich das

Trace gegen das Seeufer, welches bei La Saunerie erreicht wird und dem es bis Serrières folgt, wo die Vereinigung mit der bereits konzedirten Linie stattfindet. Die Gesamtlänge beträgt 8107 Meter.

Die Bahn soll mit Spurweite von 1 Meter erstellt werden. Steigungs- und Richtungsverhältnisse werden als günstige bezeichnet. Als Maximalsteigung ist eine solche von 14,5 ‰ und als kleinster Krümmungshalbmesser ein solcher von 120 Meter vorgesehen; die Mehrzahl der Kurven soll indessen einen Halbmesser von 200 Meter erhalten. Von der Gesamtbahnlänge liegen 5822 Meter in der Geraden, 2285 Meter in Kurven, 4663 Meter in Steigungen, resp. Gefällen, während 3444 Meter horizontal sind.

Bedeutendere Erdbewegungen erfordert der schon erwähnte, mehr als 5 Meter tiefe Einschnitt bei der Gasfabrik in Colombier, sowie ein Damm bei den Alleen. Von da folgt die Bahn (auf 3039 Meter) dem Seeufer und zwar auf einem Damm, dessen Krone auf Cote 435 gebracht werden soll, was nach den bisherigen Erfahrungen als gegenüber dem Hochwasserstande des See's genügend erachtet wird. Zwischen Boudry, Bel-Air und Bas-de-Sachet ist vorgesehen, einfach soweit nothwendig die Straße zu verbreitern, und von Bel-Air bis an die Gemeindegrenze von Boudry verläuft das Trace fast à niveau des umliegenden Terrains.

Die Linie weist im Verhältniß zu ihrer Länge zahlreiche Kunstbauten auf, nämlich: Verbreiterung der Areusebrücke, zwei Brücken bei Serrières, viele größere und kleinere Durchlässe, sowie eine Stützmauer bei Auvernier. Die Hauptkosten aber wird die Versicherung der äußern Dammböschung längs des See's gegen den Wellenschlag bei Hochwasser verursachen, zu welchem Zwecke ein circa 50 cm. dicker, aus großen Blöcken bestehender Steinwurf vorgesehen ist. Bei späterer Anlage der Straße neben der Bahn würden diese Materialien wieder zum Schutz der Straße Verwendung finden.

Für den Oberbau sind Stahlschienen von 20 kg. Gewicht<sup>3</sup>per Laufmeter und eichene Schwellen vorgesehen.

Stationen nach dem Muster derjenigen der Traversthalbahn sollen erhalten Boudry, Bas-de-Sachet und Colombier, während für Bel-Air und Auvernier bloße Schirmdächer vorgesehen sind. Für das Maschinendepot ist Boudry ausersehen. Die Stationen werden mittelst Telephon verbunden werden, das bei den bloßen Haltestellen in der Wohnung des Billetverkäufers aufgestellt werden soll.

An Rollmaterial ist in Aussicht genommen: 2 Lokomotiven von 12 Tonnen Leer- und 15 Tonnen Dienstgewicht, ferner 4 Personenwagen mit je 6 Plätzen I. und 27 Plätzen II. Klasse, 1 Postfourgon und 1 gedeckter Güterwagen. Im Uebrigen wird das in den Kostenvoranschlag für Neuenburg-Serrières eingestellte Rollmaterial auch für die Fortsetzung dienen.

Die Kosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Vorarbeiten und Gründungskosten . . . . .	Fr.	5,000
2) Grunderwerb . . . . .	"	26,750
3) Erdarbeiten . . . . .	"	58,500
4) Kunstbauten . . . . .	"	60,450
5) Straßenkorrektio . . . . .	"	650
6) Oberbau und Zubehörden . . . . .	"	149,757
7) Telephon . . . . .	"	3,000
8) Stationen . . . . .	"	30,000
9) Feste Einrichtungen . . . . .	"	2,000
10) Rollmaterial . . . . .	"	69,800
11) Geräthschaften . . . . .	"	4,000
12) Mobiliar . . . . .	"	2,500
13) Allgemeine und Verwaltungskosten . . . . .	"	14,820
14) Unvorhergesehenes . . . . .	"	8,773

Zusammen Fr. 436,000

Diese Bedarfssumme gedenkt das Komite zu decken durch die Subvention des Kantons von Fr. 218,000 gemäß Gesetz vom 7. Juli 1874, durch Subventionen der interessirten Gemeinden, und den Rest durch Ausgabe von Aktien und Obligationen.

Die Betriebsausgaben werden nach denjenigen der Waldenburger- und Lausanne-Echallens-Bahn zu Fr. 1 per Zugskilometer angenommen, was für die vorgesehenen 39,612 Zugskilometer im Jahr einen Betrag von Fr. 39,612 ausmacht. Die Einnahmen dagegen werden auf Fr. 35,200 aus dem Personentransport und Fr. 15,500 aus dem Gütertransport, zusammen auf Fr. 50,700 veranschlagt, was nach Abzug der Betriebsausgaben von Fr. 39,612 einen Ueberschuß von rund Fr. 11,000 ergibt, der nach Speisung eines Reservefonds mit Fr. 3500 eine Verzinsung des Nichtsubventionskapitals zu 3,4 % erlauben würde.

Mit der bereits konzessionirten Linie Bahnhof Neuenburg-Serrières soll die in Rede stehende Fortsetzung eine einheitliche Unternehmung in der Weise bilden, daß die nämliche Aktiengesellschaft beide Konzessionen übernimmt, und es ist auf Veranlassung des Eisenbahndepartements von den Petenten eine ausdrückliche Er-

klärung der Konzessionäre jener Linie beigebracht worden, wonach die Letztern mit der Vereinigung der beiden Projekte zu einem einheitlichen Unternehmen einverstanden sind. Es hätte unseres Erachtens in der That nicht gestattet werden dürfen, daß sich in den Bau und Betrieb einer naturgemäß ein Ganzes bildenden und von bloß 11,3 km. langen Linie zwei verschiedene Gesellschaften theilen.

Der Staatsrath von Neuenburg, dessen Vernehmlassung nach gesetzlicher Vorschrift eingeholt wurde, sieht sich in Betreff des vorliegenden Konzessionsgesuches als solchen zu keinerlei Bemerkungen veranlaßt.

Derselbe ertheilt ferner auch, wie sich aus einem von den Gesuchstellern vorgelegten Schreiben vom 2. November dieses Jahres ergibt, die Bewilligung, zwischen Boudry und Bel-Air die südliche Seite der Straße für die Legung des Geleises zu benutzen, immerhin vorbehältlich allfällig im Einzelnen nothwendig werdender Verbreiterungen oder Aenderungen an der Straße und unter der Bedingung, daß für den Straßenverkehr eine Breite von 5,40 Meter frei bleibe (von dem gegen Straßenmitte zu gelegenen Schienenstrang gemessen).

Zwischen Bel-Air und Bas-de-Sachet dagegen ist die Straße für Aufnahme eines Bahngleises nicht breit genug, so daß nur gestattet wird, die Bahn an dieselbe anzulehnen; überdies müsse eine besondere Brücke über die Areuse erstellt werden.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 15. November dieses Jahres statt, und es wurde dabei dem unten folgenden Konzessionsentwurf seitens aller Betheiligten zugestimmt.

Wir erblicken unsererseits kein Hinderniß, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen, und empfehlen Ihnen demgemäß den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme.

Da die zu konzessionirende Linie die Fortsetzung der bereits konzessionirten Bahnhof Neuenburg-Serrières bildet, so ist es gegeben, die gleichen Bedingungen wie für letztere festzusetzen, soweit sie wenigstens hier zutreffen.

Im Eingang ist die Konzessionsertheilung zu Händen derjenigen Aktiengesellschaft vorgesehen, welche die Konzession für die Linie Bahnhof Neuenburg-Serrières übernimmt, und damit vorgeschrieben, daß die beiden Theilstrecken eine einheitliche Unternehmung zu bilden haben.

In den Art. 15 und 18 sind gegenüber der Konzession Neuenburg-Serrières überall die Normaltaxen eingestellt, da hier besondere Verhältnisse (große Steigungen, Speziahsystem mit kostspieligem Betrieb), welche dort erhöhte Taxen rechtfertigten, nicht vorliegen, und selbstverständlich fällt auch die Bestimmung, welche gestattet, die Strecke vom Bahnhof bis zum Hafen von Neuenburg für 2 km. zu rechnen, hier weg.

Bei Art. 21 ist die besondere Erwähnung des Umlads der Güter auf dem Bahnhof Neuenburg gestrichen.

Endlich hat der Art. 27 eine Aenderung in dem Sinne erfahren, daß die wesentliche Bedingung, an welche die Neuenburger Regierung die Bewilligung zur Straßenbenutzung knüpft, aufgenommen, dagegen der Vorbehalt gestrichen wurde, daß das bezügliche Pflichtenheft dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen sei. Wir halten das letztere nicht für nothwendig, da schon durch die Bestimmung, daß die von den kantonalen Behörden aufzustellenden Vorschriften nur so weit Geltung haben sollen, als sie nicht der Konzession widersprechen, die Rechte der Bundesbehörden genügend gewahrt erscheinen.

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

Bern, den 1. Dezember 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Das präsidirende Mitglied:

**Schenk.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières, als Fortsetzung der Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Emil Henry und H. F. de Coulon in Cortaillod, handelnd Namens eines Initiativkomites, vom 15., eingelangt am 17. September 1888;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 1. Dezember 1888,

beschließt:

Den Herren Emil Henry, Notar, und H. F. de Coulon, in Cortaillod, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Handen derjenigen Aktiengesellschaft, welche die Konzession für die Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières übernimmt, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières, als Fortsetzung der genannten Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, 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 23. März 1888 an gerechnet, ertheilt.

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

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 2 Jahren, 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 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 eingleisig, mit Spurweite von 1 Meter, 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 Neuenburg, 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 und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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 Gesellschaft ist zum Transport von Personen, Gepäck und Gütern verpflichtet.

Inwieweit dieselbe den Transport von Vieh zu übernehmen hat, wird dem Bundesrathe zu bestimmen überlassen.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 6 Mal im Sommer und 5 Mal im Winter nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen.

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.

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

in der ersten Wagenklasse 7 Rappen, }	per Kilometer der Bahn-
in der zweiten Wagenklasse 5 Rappen, }	länge.

Für Kinder unter drei 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 Reisendengepäcks 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.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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 wird betreffenden Falls der Bundesrath die Taxen feststellen.

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 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe 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 10 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 Artikeln 15 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. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

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, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. 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 besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Soweit die Bahn auf der Straße angelegt wird, ist für den allgemeinen Straßenverkehr eine Breite von 5,40 m. außerhalb des Geleises frei zu lassen. Im Uebrigen wird die Gesellschaft betreffend die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze durch die Einrichtungen der Bahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, soweit es sich nicht um Expropriation handelt, den Bestimmungen der mit den kantonalen Behörden getroffenen Vereinbarungen unterworfen, soweit dieselben den Vorschriften der gegenwärtigen Konzession nicht widersprechen.

Art. 28. 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte 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 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 konzederirte 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 welchem 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. 29. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, 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 konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



„1. Vor Erstellung der ersten Rigibahn war Weggis der hauptsächlichste Aufstieg nach dem Berg und war damit für die Bewohner der Gemeinde eine bedeutende Einnahme verbunden. Seither hat dieser Verdienst ganz aufgehört und dies wird sehr empfunden.

„2. Unsere Bahn wird der Vitznau-Rigibahn einige Konkurrenz machen, dagegen scheint uns dieses Bedenken weniger in's Gewicht fallend, weil diese Bahn durch eine lange Reihe ausgezeichneten Geschäftsjahre in der Lage war, das Anlagekapital vollständig zu amortisiren, so daß eine wirkliche Schädigung nicht vorliegt. Die Arth-Rigibahn wird nicht beeinflußt; die Scheideggbahn wird eher gewinnen.

„3. Die bestehenden Bahnen können in Folge ihres Betriebssystems nur mit hohen Taxen betrieben werden. In den letzten Jahren ist es aber Gewohnheit, namentlich unter Schweizern, geworden, dem Rigi einen kurzen Besuch zu machen, um mit wenig Zeit und nicht zu großen Auslagen sich an der großartigen Aussicht auf unser schönes Land zu erfreuen. Dieser nicht unbedeutenden Zahl wird es willkommen sein, künftig die Bergreise zu der Hälfte der heute bestehenden Taxen ausführen zu können.“

Petenten erblicken daher in ihrem Projekte eine „öffentliche Nützlichkeit, sowohl für ihre Gemeinde, als auch für eine große Zahl von Rigibesuchern, die auf eine gewisse Oekonomie angewiesen sind“.

Die Regierung von Luzern, welcher das Gesuch nach gesetzlicher Vorschrift zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, trägt auf Abweisung desselben an, indem sie sich durch die am 9. Juli 1869 vom Kanton Luzern an die Vitznau-Rigibahn ertheilte Konzession für gebunden erachtet.

In diese Konzession habe nämlich der Große Rath von Luzern unter Art. 30 die Bestimmung zu Gunsten der Vitznau-Rigibahn aufgenommen, während 30 Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung und mit gleichem Zwecke auf den Rigi berg zu konzédiren, noch eine solche selbst zu bauen. Diese Bestimmung müsse als noch in Kraft bestehend angesehen werden. Denn die Konzession sei von den eidgenössischen Räten genehmigt worden, ohne daß bezüglich jener Bestimmung eine Abänderung getroffen oder ein Vorbehalt gemacht worden wäre, und das neue Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, welches für neue Konzessionen alle Ausschluß-Vorzugsrechte beseitigte, bestimme bezüglich solcher Rechte in alten Konzessionen, daß der Bund diesbezüglich in derjenigen Rechtsstellung bleibe, welche er sich bei der Genehmigung

der betreffenden Konzessionen gewahrt habe, also hier bei der vorbehaltlosen Genehmigung des Ausschlußrechtes.

Die Regierung von Luzern fügt bei, daß sie im Uebrigen, d. h. abgesehen von dieser ihr durch die Konzession auferlegten Verpflichtung, nicht dazu gelangen könnte, die Abweisung des vorliegenden Gesuches, ebenso wenig wie desjenigen für eine Zahnradbahn von Weggis bis Staffelhöhe, zu beantragen, wengleich sie der Meinung sei, daß durch Erstellung weiterer Rigibahnen des Guten zu viel geschehe. Wenn auch die beabsichtigten Bahnanlagen Unternehmen lokaler Natur seien, bei welchen allgemeine Verkehrsinteressen nicht in Betracht kommen, so müsse sie immerhin der Ansicht des Gemeinderathes von Weggis, daß die Bahnen im besonders Interesse dortiger Gemeinde liegen, beipflichten, indem es möglich und sogar wahrscheinlich sei, daß durch den Bau einer Weggis-Rigibahn der durch die Vitznau-Rigibahn von Weggis abgelenkte Verkehr, wenigstens theilweise, wieder zurückgeleitet würde. Auch könnte, nach Ansicht der Regierung von Luzern, eine Schädigung der Vitznau-Rigibahn durch eine Weggis-Rigibahn nicht sehr in's Gewicht fallen, indem die Interessen einer Gemeinde denen einer Erwerbsgesellschaft vorgehen.

Von Seite der Regierung ist auch der Vitznau-Rigibahngesellschaft Gelegenheit geboten worden, sich über das vorliegende Konzessionsgesuch auszusprechen. Sie nahm Anlaß, in zwei den Akten beiliegenden längern Eingaben ihr Begehren um Abweisung der Konzessionsgesuche für die Konkurrenzlinien zu begründen.

Was nun zunächst die Frage betrifft, ob die in der kantonalen Konzession aufgenommene Ausschlußbestimmung als noch in Kraft stehend, bezw. als für den Bund verbindlich zu betrachten sei, so gelangen wir zwar zu einer andern Beantwortung, als die Regierung von Luzern, ohne daß indessen dieser Umstand einen von dem ihrigen abweichenden Antrag unsererseits bedingen würde.

Die Regierung übersieht, daß die Ausschlußbestimmung der kantonalen Konzession von der Bundesversammlung keineswegs vorbehaltlos genehmigt, sondern in Art. 5 des Genehmigungsbeschlusses vom 24. Juli 1869 (E. A. S. a. F. 6, 101 ff.) neben dem allgemeinen Vorbehalt der Vorschriften der Bundesgesetzgebung und des damaligen Eisenbahngesetzes gesagt wurde: „Insbesondere soll den Befugnissen, welche der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des erwähnten Bundesgesetzes (Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852) zustehen, durch die in Art. 30 der Konzession enthaltenen Bestimmungen nicht vorgegriffen sein.“<sup>4</sup> Der Art. 17 des frühern Eisenbahngesetzes aber wahrt der Bundesversammlung

für den Fall der Verweigerung der Konzession oder der erheblichen Erschwerung des Baues oder Betriebes einer Eisenbahn das Recht, nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Der Bund hat sich also freilich bei Genehmigung der kantonalen Konzession gegenüber dem darin zu Gunsten der Vitznau-Rigibahn stipulirten Ausschlußrechte seinerseits freie Hand für eine anderweitige Konzessionsertheilung gewahrt und ist nach Mitgabe von Art. 6, Alinea 2, des gegenwärtigen Eisenbahngesetzes in dieser Rechtsstellung geblieben (vgl. Botschaft des Bundesrathes, betreffend das neue Eisenbahngesetz vom 16. Juni 1871, pag. 18 ff.).

Wir würden daher aus diesem Gesichtspunkte kein rechtliches Hinderniß erblicken, von Seite des Bundes dem vorliegenden Konzessionsgesuche zu entsprechen.

Abgesehen übrigens von dem Entscheid der soeben erörterten Rechtsfrage gelangen wir auch bei grundsätzlicher Zulassung einer weitern Konzessionsertheilung für eine Rigibahn aus anderweitigen Gründen, die mit den besondern Verhältnissen des vorliegenden Falls zusammenhängen, dazu, Ihnen Abschlag der Konzession zu beantragen und damit dem Begehren der Regierung von Luzern gerecht zu werden.

Es ist schon in der Botschaft betreffend Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn vom Ufer des Vierwaldstättersee's auf den Seelisberg, vom 12. April 1887, die Ansicht ausgesprochen worden, daß nach Mitgabe von Art. 4 des Eisenbahngesetzes im Falle der Einsprache einer Kantonsregierung nur ausnahmsweise und in dem Falle die Konzession zu ertheilen sei, wenn triftige Gründe des öffentlichen Wohles für die Konzessionirung sprechen, und daß dem Antrage der Kantonsregierung um so mehr Bedeutung beizumessen sei, je weniger Interessen allgemeiner Natur durch ein Projekt berührt werden und je enger der Rahmen sei, innert welchem das Projekt sich bewege.

Davon nun, daß bei einer Drahtseilbahn von Weggis auf den Rigi allgemeine Verkehrsinteressen im Spiele seien, oder es sich um die Befriedigung eines wirklichen Verkehrsbedürfnisses handeln würde, kann erstlich nicht die Rede sein. Die Gesuchsteller behaupten zwar, daß ihr Projekt im allgemeinen Nutzen gelegen sei, sowohl für die Gemeinde Weggis, als auch für eine große Zahl von Rigibesuchern, welche auf eine gewisse Oekonomie angewiesen seien. Die bestehenden Bahnen könnten nämlich infolge ihres Betriebssystems nur mit hohen Taxen betrieben werden. Einer nicht

unbedeutenden Zahl von Besuchern, namentlich Schweizern, die mit wenig Zeit und nicht zu großen Auslagen sich die großartige Aussicht verschaffen wollen, werde es willkommen sein, inskünftig die Bergreise zu der Hälfte der heute bestehenden Taxen ausführen zu können. Der Werth dieses Argumentes wird sofort klar, wenn man in Betracht zieht, daß die Taxe der Vitznau-Rigibahn für die Strecke von Vitznau nach dem ungefähr in der Höhe von Rigi-Känzeli (1465 m. ü. M.) gelegenen Kaltbad (1442 m. ü. M.) Fr. 4. 50 beträgt, während die Konzessionspetenten für Weggis-Rigi-Känzeli eine solche von Fr. 4 beanspruchen. Dem vorhandenen Bedürfniß der Fremden wie Einheimischen nach einer leichten Erreichung der Rigihöhe ist durch die bestehenden beiden Zahnradbahnen, welche von Vitznau und Goldau ausgehen, in vollem Maße genügt; wenigstens liegt für die gegentheilige Annahme auch nicht der mindeste Anhaltspunkt vor. Ja es fehlte und fehlt nicht an Leuten, welche schon die im Betrieb befindlichen zwei Bahnen, welche doch immerhin von dem entgegengesetzten Fuß des Berges ausgehen, als zu viel bezeichnen.

Es handelt sich bei dem vorliegenden neuen Projekt vielmehr um den Versuch der Spekulation, der Vitznau-Rigibahn einen Theil ihres Verkehrs zu entreißen, um solchen für sich nutzbar zu machen. Diese Tendenz sucht das Gesuch mit der Behauptung zu entschuldigen, die Vitznau-Rigibahn sei durch eine lange Reihe ausgezeichneten Geschäftsjahre in der Lage gewesen, das Anlagekapital vollständig zu amortisiren, so daß eine wirkliche Schädigung (durch die Konkurrenz der Seilbahn) nicht vorliege. Ob diese Behauptung auch Angesichts des zweiten Konkurrenzprojektes einer Zahnradbahn noch aufrecht erhalten werden wollte, mag dahingestellt bleiben.

Ein wirkliches Interesse an dem Projekt hat, wie nicht zu leugnen ist, die Gemeinde Weggis, da ihr ohne Zweifel die Erstellung einer daselbst ihren Anfang nehmenden Bahn nach dem Rigi eine Vermehrung des Verkehrs bringen würde, welche ihren Fremdenetablissemerten und indirekt den damit in Verbindung stehenden Gewerben zu Gute kommen würde. Allein von einem Bedürfniß kann deshalb auch für Weggis noch nicht gesprochen werden. Und das bloße Interesse, welches die Gemeinde Weggis an der Seilbahn nehmen würde — sie hat sich übrigens nicht für letztere, sondern zu Gunsten des Zahnradbahnprojektes ausgesprochen — vermag die Konzessionirung des Konkurrenzprojektes dann nicht zu rechtfertigen, wenn, wie hier, gewichtige Gründe des allgemeinen Wohls dagegen sprechen.

Was würde dabei herauskommen, wenn sich den bestehenden beiden Bahnen nach dem Rigi noch zwei weitere zugesellen würden? Denn es handelt sich ja gleichzeitig nicht bloß um die Konzessionierung einer Seilbahn, sondern auch einer Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb. Es darf als sicher angenommen werden, daß durch jede andere vom Vierwaldstättersee ausgehende Bergbahn nach dem Rigi der Vitznauerlinie ein Theil ihres Verkehrs entzogen würde. Aber es ist fraglich, ob dieser abgelenkte Verkehr genügen würde, um dem auf die Seilbahn verwendeten Kapital auch nur eine mäßige Rendite zu sichern. Wir möchten dies um so mehr bezweifeln, als auf eine Steigerung des Rigibesuches im Allgemeinen angesichts der andern am Vierwaldstättersee entstehenden Bergbahnen (Pilatusbahn, Bürgenstockbahn) kaum zu rechnen sein dürfte. Auf der andern Seite würde der Vitznau- und mit ihr der Arth-Rigibahn mindestens ein empfindlicher Ausfall entstehen, der leicht so ansteigen könnte, daß die Existenz der einen oder beider bestehenden Bahnen gefährdet wäre.

Mit Gewährung der Konzession an die neuen Projekte würde man also die naheliegende Möglichkeit eröffnen, daß bestehende, bisher prosperirende Unternehmungen dem Ruin verfallen oder nahe gebracht werden, ohne daß damit den Konkurrenzprojekten Lebensfähigkeit gesichert wäre. Was bei einem solchen Verhältniß der Rigiverkehr im Allgemeinen und die zunächst beteiligten Gemeinden wie Weggis im Besondern gewinnen würden, braucht nicht näher erörtert zu werden. Es sei nur auf die Thatsache hingewiesen, daß bei an und für sich prekären Unternehmungen, oder solchen, die sich infolge der Konkurrenz gegenseitig zu ruinösen Taxen zwingen, bei dem Unterhalt und Betrieb der Bahnen auf's Aeüßerste gespart zu werden pflegt, worunter nicht bloß die Annehmlichkeit der Reisenden, sondern ganz besonders die Sicherheit des Betriebes leidet.

Wir halten dafür, es sei Pflicht des Bundes, einer solchen entschieden ungesunden Konkurrenz, welche geeignet ist, die Verkehrsverhältnisse zu verschlechtern statt zu verbessern, und dem Kredite des Landes zu schaden, entgegenzutreten, und zwar ganz abgesehen davon, ob von Seite der beteiligten Kantonsregierung eine Einsprache vorliegt oder nicht und wie sich die nächstbetheiligte Gemeinde dazu stellt. Den Art. 3 des Eisenbahngesetzes, welcher übrigens, wie schon an anderer Stelle betont wurde, zunächst nicht Seilbahnen nach Aussichtspunkten im Auge hat, verstehen wir nicht dahin, daß der Bund bei Erfüllung der formellen Requisite in allen Fällen die nachgesuchte Konzession erteilen müßte, wenn nur keine Gefährdung der militärischen Interessen

der Eidgenossenschaft zu besorgen ist, noch auch könnten wir der Ansicht beistimmen, daß infolge der Aufhebung von Ausschluß- und Vorzugsrechten der Bund nun auch der tollsten Konkurrenz Thür und Thor zu öffnen hätte. Der Bund hat sich der Freiheit in der Ausübung seines Hoheitsrechtes mit Bezug auf Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes keineswegs begeben, sondern lediglich ausgesprochen, daß er davon in liberaler Weise Gebrauch machen werde. Es versteht sich aber, daß unter allen Umständen die Rücksicht auf das allgemeine Wohl vorbehalten bleibt, und soweit es die Interessen des letztern erfordern, der Grundsatz der freien Konkurrenz in Eisenbahnsachen, die übrigens in unserm Lande schon so bedenkliche Früchte gezeitigt hat, eine Beschränkung im einzelnen Fall erleiden muß.

Wir gelangen daher, ganz abgesehen von allfälligen Bedenken technischer Natur, die bei dem Projekt nicht ausgeschlossen erscheinen, zu dem Antrage, Sie möchten auf das vorliegende Konzessionsgesuch nicht eintreten.

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

Bern, den 3. Dezember 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Vizepräsident:

**Hammer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf)

**Bundesbeschuß**

betreffend

Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von  
Weggis nach Rigi-Känzeli.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren F. Weinmann, zur Bellevue, und Konsorten, in Weggis, vom 27. Januar 1888;
- 2) der Vernehmlassung der Regierung von Luzern, vom 15. Juni 1888;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 3. Dezember 1888,

beschließt:

1. Auf das Konzessionsgesuch der Herren F. Weinmann, zur Bellevue, Jost Müller, Präsident, J. Zimmermann, Großrath, und K. Zimmermann, Gerichtspräsident, für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigi-Känzeli, vom 27. Januar 1888, wird nicht eingetreten.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

---



## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe.

(Vom 3. Dezember 1888.)

Tit.

Neben dem Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigikänzeli langte kurz darauf ein weiteres Konzessionsbegehren für eine ebenfalls von Weggis ausgehende, normalspurige Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb nach Staffelhöhe ein. Als Konzessionsbewerber treten auch hier Bürger von Weggis auf, nämlich die Herren Jos. Hofmann, Korporationspräsident, B. Zimmermann, Gemeindeammann, H. Waldis, Korporationssäckelmeister, Kaspar Zimmermann, Direktor der Armenverwaltung, Ludwig Dahinden, Ortsrichter, und J. Frey-Meyer, während sich als Verfasser des Projektes Herr Ingenieur H. Brack nennt.

Die Bahn würde von Weggis weg im Wesentlichen dem Rigi-reitweg folgen und in Staffelhöhe in die Geleise der Arth-Rigibahn einmünden, als deren Ausbau die projektierte Linie bezeichnet wird und mit welcher zusammen sie einheitlich betrieben werden sollte. Die Länge würde 5,3 km. betragen und eine Maximalsteigung von 25 % zur Anwendung kommen.

Als wesentlicher Zweck der neuen Bahn wird genannt, die Ortschaft Weggis wieder wie früher zum Ausgangspunkt für den Rigiverkehr zu machen und den letztern überhaupt zu steigern.

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas-de-Sachet bei Cortailod nach Serrières, als Fortsetzung der Eisenbahn . vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières. (Vom 1. Dezem...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1888
Date	
Data	
Seite	911-930
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 176

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.