

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn in Neuenburg zwischen l'Ecluse und le Plan.

(Vom 2. Dezember 1887.)

Tit.

Im Namen eines Initiativkomite's reichten die HH. Dr. Virchaux und J. Wavre, Advokat, beide in Neuenburg, am 24. September 1887 ein vom 20. und 23. gl. Mts. datirtes Konzessionsgesuch ein für eine Drahtseilbahn in der Stadt Neuenburg zur Verbindung der Quartiere Ecluse und Plan, mit Zwischenstationen beim Quartier Boine und bei der Côte-Straße.

Zur Begründung des Projekts weisen Petenten darauf hin, daß sich im Laufe der letzten 15 Jahre die Abhänge oberhalb der Stadt Neuenburg mit zahlreichen Gebäuden bedeckt haben. Diese hochgelegenen Quartiere mit ihrer reinen Luft und wundervollen Aussicht würden noch viel bevölkerter sein, wenn sie leichter zugänglich wären. Die auf die Höhe führenden Wege (Niveaudifferenz zwischen Stadt und Quartier Plan 120 Meter) seien unbequem, links und rechts von hohen Mauern eingeschlossen, stellenweise gepflastert, an mehr als einer Stelle Steigungen bis zu 25 % aufweisend, und werden daher möglichst gemieden.

Dem dringenden Bedürfniß dieser Quartiere nach einer bequemen und raschen Verbindung mit der Stadt soll durch Anlage der Seilbahn entsprochen werden.

Das Trace derselben nimmt bei der großen Brasserie seinen Anfang und verläuft in gerader Linie von Süd nach Nord bis zum Quartier Plan, indem dasselbe zunächst mittelst eines Tunnels unter den Geleisen der S. O. S. und unter der Boine-Straße durchgeführt wird, dann verschiedene Privatbesitzungen berührt, den Weg des Pavés, die Côte-Straße und den Weg du Petit Catéchisme (alle drei mittelst Unterführungen) kreuzt, um bei der Kantonsstraße in der Nähe der Abzweigung des nach Pertuis du Soe etc. führenden Weges zu endigen. Die Entfernung zwischen den Endstationen beträgt bloß 370 Meter, und es stellt sich die Bahn als die denkbar kürzeste, centralste und billigste Verbindung der verschiedenen Terrainabsätze oberhalb der Stadt dar. Der Anfangspunkt befindet sich am Ausgang der Seyon-Straße, welche, selbst sehr gewerbereich, in das Centrum der Stadt zu den wichtigsten öffentlichen und privaten Gebäuden führt, während am obern Endpunkt leicht eine Zahnradbahn auf den Chaumont oder die Verbindung mit einer Regionalbahn in's Val de Ruz angeschlossen werden kann.

Bei einer zu überwindenden Niveaudifferenz von 120 Meter beträgt die Steigung in der ersten und letzten Partie auf eine Länge von je 103 Meter 36 %, während das 159 Meter lange Mittelstück zwischen dem Quartier Boine und Côte-Straße eine gleichmäßige Steigung von 21 % erhalten soll.

Das in Aussicht genommene System entspricht demjenigen der neuern Seilbahnen in der Schweiz (z. B. Biel-Magglingen). Die beiden Wagen sind durch ein Drahtseil verbunden, welches oben über eine Rolle von 3,60 Meter Durchmesser läuft, und die Betriebskraft wird durch das je dem obern Wagen durch Wasserfüllung gegebene Uebergewicht erzeugt. Auch Geleiseanlage mit Ausweichung, Wagen und Seildisposition sind analog bestehenden Seilbahnen projektirt.

Es sollen 2 Geleise zu 3 Schienen, wovon die mittlere gemeinsam, und mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte erstellt werden. Die Kurven bei der Ausweichung erhalten 300 Meter Radius. Die Spurweite beträgt 1 Meter. In die Mitte jedes Geleises wird eine Leiterzahnstange nach System Riggerbach eingelegt. Die Wagen, welche 32 Plätze und einen Gepäckraum erhalten, werden mit einer Hand- und einer automatischen Bremse versehen und sollen ein Eigengewicht von 7 Tonnen erhalten, und für 3 Tonnen Belastung eingerichtet werden. Es ist ein Stahldrahtseil von 32 Millimeter Durchmesser und 3,3 Kilogramm Gewicht per Laufmeter in Aussicht genommen.

Die Stationen werden bloß in einem Perron mit überdachter Bank bestehen.

Das nöthige Betriebswasser wird der in nächster Nähe der obern Station vorbeiführenden städtischen Wasserleitung entnommen werden und es sehen Petenten eventuell die Weiterverwendung des für den Bahnbetrieb benützten Wassers für Speisung der Springbrunnen auf dem Pury-Platz vor. Um auch für den Fall der Reparatur der städtischen Wasserleitung einen regelmäßigen Betrieb zu sichern, ist beabsichtigt, bei der Station Plan ein Reservoir von 300 Kubikmeter Halt und bei den Stationen Boine und Côte-Straße solche von je 50 Kubikmeter Halt anzulegen.

Das Gesuch sieht für den Sommer 72 tägliche Fahrten nach beiden Richtungen vor, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Meter per Sekunde, eine Minute Haltezeit auf den Zwischenstationen und fünf Minuten in Plan zum Wasserfassen.

Die Anlagekosten werden folgendermaßen veranschlagt:

1) Erdarbeiten	Fr. 37,500
2) Kunstbauten (Tunnels, Brücken, Mauerwerk etc.)	„ 45,600
3) Oberbau und Stationsanlagen	„ 50,000
4) Rollmaterial, mechanische Einrichtungen etc.	„ 39,000
5) Wegverbesserung (chemin du petit catéchisme)	„ 5,400
6) Expropriationen	„ 35,000
7) Vorarbeiten und Bauaufsicht	„ 12,500
8) Unvorhergesehenes (circa 10 %)	„ 25,000

Zusammen Fr. 250,000

Was die voraussichtliche Rentabilität der Bahn betrifft, so veranschlagen die Petenten, gestützt auf Erfahrungen, namentlich bei der Seilbahn in Lyon, wie auch Marzili-Stadt Bern, die jährliche Frequenz auf rund 200,000 Reisende und die Einnahmen auf Fr. 25,000. Als Betriebsausgaben werden Fr. 13,000 per Jahr in Rechnung gesetzt, so daß sich ein Reinertrag von Fr. 12,000 und, nach Abzug einer angemessenen Einlage in den Erneuerungs- und Reservefond, eine Verzinsung des Anlagekapitals zu rund 4 % ergeben würde.

Die Regierung von Neuenburg spricht sich in ihrer Vernehmlassung vom 14. Oktober 1887 zu Gunsten des Projektes aus.

Bei den konferenziellen Verhandlungen im Sinne von Art. 2 des Eisenbahngesetzes, welche am 29. Oktober 1887 stattfanden, erklärten die Konzessionspetenten ihre Zustimmung zu den im nach-

stehenden Beschlußentwurf aufgenommenen Bestimmungen, welche sich übrigens materiell und formell ganz den in letzter Zeit für Seilbahnen erteilten Konzessionen anschließen.

In Art. 8 ist neben dem Betriebssystem auch die Spurweite angegeben, was in frühern Seilbahn-Konzessionen nicht regelmäßig geschehen ist.

Art. 12 ist eine für Spezialbahnen übliche Bestimmung; ebenso Art. 13.

Die wesentlich nach den Anträgen der Petenten aufgenommenen Taxen in Art. 15 erscheinen im Vergleich zu den bei ähnlichen Unternehmungen admittirten nicht zu hoch (vgl. Marzili-Bern, E. A. S. VIII, 96; Lugano Stadt-Bahnhof, E. A. S. VIII, 110 und 331). Die Gütertaxe ist unter Beistimmung der Petenten statt der im Gesuche beantragten 2 Rp. per kg. auf 1 Rp. herabgesetzt.

Wie in allen neueren Konzessionen ist der Gesellschaft in Art. 21 die Bildung eines Erneuerungs- und Reservefonds, sowie die Errichtung einer Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal, resp. dessen Versicherung, zur Pflicht gemacht.

Die Rückkaufsfristen sind gegenüber den früher üblichen, welche auf der Normalkonzession vom Jahre 1873 fußten, entsprechend hinausgerückt.

Indem wir Ihnen beantragen, dem Gesuche im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 2. Dezember 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn in Neuenburg, zwischen
l'Ecluse und le Plan.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Dr. Virchaux und Wavre, Advokat, beide in Neuenburg, handelnd im Namen eines Initiativkomites, vom 20. und 23., eingelangt am 24. September 1887;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 2. Dezember 1887,

beschließt:

Den Herren Dr. Virchaux und Wavre, Advokat, beide in Neuenburg, handelnd im Namen eines Initiativkomites, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn in Neuenburg, zwischen l'Ecluse und le Plan, 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 Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Innert 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betrieb 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird, mit Spurweite von 1 Meter, als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

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, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit die Bauart und Tragkraft der Wagen es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorgehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

a. Bergfahrt:

zwischen l'Ecluse und la Boine	10 Rp.
„ l'Ecluse und der Côte-Straße	15 „
„ l'Ecluse und le Plan	20 „
„ la Boine und le Plan	15 „
„ zwei aufeinander folgenden Stationen	10 „

b. Thalfahrt:

Einheitstaxe für alle Stationen, ohne Rücksicht auf die Fahrlänge 10 Rp.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

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

2) Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2 Rappen per Kilogramm für beliebige Transportlänge bezogen werden.

3) Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf höchstens ein Rappen per Kilogramm für beliebige Transportlänge bezogen werden.

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.

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. 16. Die in Artikel 15 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. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben erst nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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. 20. 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine

Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 22. 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 Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der 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 Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die
Aufnahme und statistische Verwerthung der in der
Schweiz vorkommenden Unfälle.

(Vom 5. Dezember 1887.)

Tit.

Im Anschlusse an den Erlaß des Bundesgesetzes vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881 haben die Räthe durch Bundesbeschluß vom 29. April 1887 folgendes Postulat (Nr. 381) aufgestellt:

„Der Bundesrath ist eingeladen, beförderlichst Bericht und Antrag betreffend die Einführung der allgemeinen obligatorischen, staatlichen Unfallversicherung der Arbeiter den Räthen zu unterbreiten.“

Dieses Postulat schließt auch den zweiten Theil desjenigen vom 25. März 1885 (Nr. 339) in sich, welcher lautet (Motion Klein):

„Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage zu untersuchen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht eine allgemeine, obligatorische Arbeiter-Unfallversicherung anzustreben sei.“

(Der erste Theil des letztern Postulats ist bekanntlich durch das erwähnte Gesetz vom 26. April 1887 erledigt worden.)

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn in Neuenburg zwischen l'Ecluse und le Plan. (Vom 2. Dezember 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1887
Date	
Data	
Seite	673-683
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 752

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.