Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzessionen schmalspuriger Eisenbahnen vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières und von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières.

(Vom 16. Juni 1894.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der Regionalbahn Neuenburg-Cortaillod-Boudry stellte mit Eingabe vom 6. März 1894 das Gesuch um Abänderung einiger Bestimmungen der beiden Konzessionen, auf denen die Unternehmung beruht.

Die auf der ersten Sektion (Neuenburg-Serrières) am 16. September und auf der zweiten Sektion (Serrières-Boudry) am 24. Dezember 1892 eröffnete Schmalspurbahn habe zwar bald die Gunst des Publikums erlangt. Allein, wenn die Betriebsergebnisse auf der Strecke Neuenburg-Cortaillod befriedigend ausgefallen seien, so habe dagegen der Betrieb des Teilstückes Stadt-Bahnhof Neuenburg Enttäuschungen gebracht, indem die Betriebsausgaben die Betriebseinnahmen wesentlich überstiegen. Infolgedessen befinde sich die Gesellschaft in der Unmöglichkeit, den ihr obliegenden Verpflichtungen zu genügen, und sei weder in der Lage, den in der Konzession vorgesehenen Erneuerungs- und Reservefonds zu speisen, noch den Zins des Obligationenkapitals zu decken. Im ganzen belaufe sich der Fehlbetrag auf Fr. 16,000—17,000.

Die Ursache dieser mißlichen Lage müsse vor allem in den bedeutenden Kosten, welche der Betrieb der Zahnradstrecke von

der Stadt Neuenburg zum Bahnhof der Jura-Simplon-Bahn verursache, und in der Unzulänglichkeit der zu deren Deckung bestimmten Einnahmen gesucht werden. Der Verwaltungsrat habe sich überzeugt, daß das einzige Mittel zur Beseitigung dieses anormalen Verhältnisses in der Abänderung verschiedener Konzessionsbestimmungen zu finden sei, und daher beschlossen, um eine solche in nachstehenden Punkten einzukommen.

A. Konzession für die Sektion Bahnhof Neuenburg-Serrières, vom 23. März 1888.

1. Art. 13. Reduktion der Minimalzahl der täglichen Züge auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg von 15 auf 10 in jeder Richtung.

Die aufgenommene Statistik habe erzeigt, daß die Züge auf dieser Strecke nur von einer unbedeutenden Zahl mit den Zügen der Jura-Simplon-Bahn oder des Jura-Neuchâtelois ankommenden und abfahrenden Reisenden benutzt werden und in Wirklichkeit bloß den Stadtbewohnern zu gute kommen, indem sie die Verbindung zwischen den höher gelegenen und den untern Quartieren der Stadt erleichtern. Im Sommer weisen bloß 16 Züge von 40 und im Winter 14 von 30 eine Reisendenzahl von mehr als 300 per Monat auf, ja für einzelne ergeben sich sogar bloß 41 Reisende per Monat, mit einer Einnahme von 15 Cts. per Tag gegenüber Kosten von Fr. 3. 30 per Tag und per Zug. Angesichts dieses Ergebnisses hält es der Verwaltungsrat für unnütz, Züge beizubehalten, welche das Publikum nicht benütze, und erblickt darin eine durch nichts gerechtfertigte Belastung der Gesellschaft, infolgedessen eine Herabsetzung der Minimalzahl der täglichen Züge begründet erscheine. Wenn später das Bedürfnis des Verkehrs eine Vermehrung rechtfertige, so wünsche die Gesellschaft nichts Besseres, als in ihrem eigenen Interesse diesem Bedürfnisse gerecht zu werden.

2. Art. 14. Einführung nur einer Wagenklasse an Stelle von zwei auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg.

Der Betrieb zwischen dem Bahnhof und der Stadt müsse eher als ein Tramwaydienst angesehen werden, denn als ein eigentlicher Eisenbahnbetrieb. Bei den Tramways aber bestehe nur eine Wagenklasse und die Billete werden im Wagen von den Controleuren ausgegeben, deren Dienst wesentlich erleichtert werde, wenn sie nur eine Art Billete auszugeben haben. Endlich erfahren die viel zu schweren Personenwagen eine Erleichterung durch den Wegfall der zwei Zwischenwände, welche jetzt die Abteilungen I. und II. Klasse trennen.

3. Art. 15. Erhöhung der Taxe für die einzige (untere) Klasse von 5 auf 5,2 Cts.

Die jetzt für die II. d. h. untere Klasse bezogene Taxe sei, obschon die Linie mittelst Zahnstange betrieben werde und die Straßen der Stadt durchziehe, niedriger als der Ansatz anderer Linien, z. B. der Jura-Simplon-Bahn.

4. Art. 18 *a*. Berechnung der Strecke zwischen dem Bahnhof Neuenburg und dem Hafen für 3 Tarifkilometer beim Personentransport und für 2 Tarifkilometer beim Gütertransport.

Die Gesellschaft bezweckt mit dieser Erhöhung der Tarifdistanz, für das Billet Bahnhof-Evole 20 Cts. statt der bisherigen 15 Cts. und für das Billet Bahnhof-Stadt (Hafen) 15 Cts. statt der bisherigen 10 Cts. einheben zu können.

B. Konzession für die Sektion Boudry-Cortaillod-Serrières, vom 18. Dezember 1888.

Art. 15. Erhöhung der Personentaxen von 7 auf 7,8 Cts. für die I. und von 5 auf 5,2 Cts. per Kilometer für die II. Wagenklasse.

Zur Begründung dieses Petitums beruft sich die Gesellschaft auf die oben wiedergegebenen Darlegungen über ihre finanzielle Lage, sowie darauf, daß zur Aufrechterhaltung der Taxeinheit bei beiden Sektionen eine entsprechende Erhöhung der Personentaxen auch für die Strecke Serrières-Boudry notwendig erscheine.

Endlich verweist das Gesuch allgemein auf Art. 24, Alinea 2, der beiden Konzessionen, wonach der Bundesrat, vorbehältlich der Genehmigung durch die Bundesversammlung, eine angemessene Erhöhung der konzessionsmäßigen Tarifansätze gestatten kann, wenn der Ertrag des Unternehmens nicht hinreicht, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken. In diesem Falle befinde sich gerade die gesuchstellende Gesellschaft.

Der zur Vernehmlassung eingeladene Staatsrat von Neuenburg erklärte sich mit Schreiben vom 24. März 1894 mit der versuchsweisen Reduktion der Zahl täglicher Züge auf der Strecke Bahnhof-Hafen Neuenburg um 5, im Hinblick auf die schwierige Lage der Gesellschaft, einverstanden, jedoch ohne Änderung der Konzession, um später den Vollzug der jetzigen Bestimmung (15 Züge) verlangen zu können, wenn der Verkehr sich bessere und die Betriebseinnahmen es erlauben. Auch der Unterdrückung auf der gleichen Strecke der obern Wagenklasse, welche nur unnütze Komplikationen und eine Vermehrung des toten Gewichts zur Folge habe, stimmte

die Regierung zu, während sie sich hinwieder den verlangten Taxerhöhungen gegenüber zunächst ablehnend verhielt, solange nicht deren Notwendigkeit in absoluter Weise nachgewiesen sei. Durch die Verminderung der Zahl der Züge werde eine wesentliche Herabsetzung der Betriebskosten erzielt, genügend, um das finanzielle Gleichgewicht herzustellen. Bei Erhöhung der Taxen riskiere die Gesellschaft, daß das Publikum der Bahn auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg ganz fern bleibe, was vermieden werden müsse. Sodann seien es gerade die niedrigen Taxen, denen der bedeutende Verkehr auf der Strecke Neuenburg-Serrières-Boudry zu danken sei.

Nachdem dann zwischen unserm Eisenbahndepartement und Vertretern des Staatsrates wie der Verwaltung der Gesellschaft noch mündliche Verhandlungen über die verschiedenen Fragen stattgefunden und die letztere ihre Vorlage durch verschiedene Nachweisungen ergänzt hatte, erklärte sich der Staatsrat unterm 4. Mai abhin auch mit den anbegehrten Taxerhöhungen, von deren Notwendigkeit er sich aus jenen nachträglichen Darstellungen überzeugt hatte, einverstanden.

Auch wir können an Hand dieser Akten konstatieren, daß die von der Gesellschaft gegebene Darstellung ihrer finanziellen Lage den Thatsachen entspricht, indem in der That die Betriebsrechnung pro 1893 mit einem Deficit von rund Fr. 10,000 abschließt, wenn man die statutenmäßige Speisung der Specialfonds mit in Rechnung zieht. Da nach Ansicht der Gesellschaft weder auf eine Vermehrung der Einnahmen, noch auf eine Verminderung der Betriebsausgaben gehofft werden könne, im Gegenteil für Unterhalt des Rollmaterials und des Oberbaues, namentlich in der Stadt, inskünftig eine Mehrausgabe sicher bevorstehe, so müsse im Falle der Beibehaltung der jetzigen Zahl von Zügen und der gegenwärtigen Taxen auf ein jährliches Deficit von cirka Fr. 14,000 abgestellt werden. Speciell für die Strecke Evole-Bahnhof (J. S.) in Neuenburg, für die zwar keine besondern Rechnungen geführt werden, ergebe eine approximative Aufstellung bei cirka Fr. 40,500 Betriebsausgaben gegenüber cirka Fr. 15,000 Einnahmen ein Deficit von rund Fr. 25,500. Den finanziellen Einfluß der nachgesuchten Konzessionsänderungen veranschlagt die Gesellschaft im ganzen auf Fr. 13,000, nämlich Verminderung der Betriebsausgaben (durch Herabsetzung der Zahl der Züge Bahnhof-Evole) um Fr. 5500 und Vermehrung der Einnahmen um Fr. 8000, je Fr. 4000 infolge der Taxerhöhung auf den beiden Sektionen.

Unter diesen Umständen halten wir die Voraussetzungen des Art. 24, Alinea 2, der beiden Konzessionen allerdings für gegeben und eine Taxerhöhung im allgemeinen für gerechtfertigt.

Zu den einzelnen Begehren der Gesellschaft sind wir im Falle, folgendes zu bemerken.

Ad A, Ziff. 1 oben. Gegenüber dem Antrag des Staatsrates, die Reduktion der Zahl täglicher Züge nur probeweise, d. h. ohne Änderung der Konzession zuzugestehen, und erst nach Verfluß von einem oder zwei Jahren einen definitiven Entscheid zu treffen, würden wir es vorziehen, auch in diesem Punkte eine definitive Ordnung der Verhältnisse herbeizuführen, und zwar durch Genehmigung der nachgesuchten Änderung. Diese erscheint hinlänglich gerechtfertigt durch die finanzielle Lage der Gesellschaft und die aus den vorgelegten statistischen Nachweisungen sich ergebende geringe Frequenz eines Teiles der Züge auf der Strecke Bahnhof-Evole, wodurch auf Jahre hinaus eine Rendite dieser Sektion ausgeschlossen erscheint. Um indessen dem Standpunkt der Regierung entgegenzukommen, dürfte es sich empfehlen, einen Zusatz des Inhalts aufzunehmen, daß dem Bundesrate, abgesehen von der ihm durch Art. 33 des Eisenbahngesetzes in Fahrplansachen eingeräumten Kompetenz, ausdrücklich vorbehalten wird, auf die frühere Bestimmung zurückzukommen, wenn sich im Verlauf der Zeit das Bedürfnis nach einer Vermehrung der Zahl der Züge auf jener Strecke geltend machen sollte, wobei dann auch dem Staatsrate zur Anbringung seiner Wünsche Gelegenheit geboten werden wird.

Bedenken tragen wir dagegen, die oben unter litt. A, Ziff. 2, erwähnte Änderung zur Bewilligung zu empfehlen, und zwar mit Rücksicht auf die Einheit der Linie vom Bahnhof Neuenburg bis Boudry. Denn als ein einheitliches Ganzes muß sie trotz des Zahnstangenstückes in der Stadt Neuenburg, und wenn auch zugegeben werden mag, daß die Bahn auf der Strecke Bahnhof Neuenburg-Evole bis zu einem gewissen Grade Tramwaycharakter hat, aufgefaßt werden, infolgedessen das Einlegen einer kurzen Strecke mit nur einer Wagenklasse zwischen dem Hauptstück und dem Bahnhof Neuenburg störend auf die Betriebsführung wirken und vom Publikum kaum verstanden und daher mißbilligt würde. Angesichts der Empfehlung des Staatsrates könnten wir indessen, wenn auch nicht vorbehaltlos, doch zustimmen, wenn nicht in letzter Zeit — und das sollte unseres Erachtens entscheidend sein — die betriebführende Verwaltung (Jura Neuchâtelois) sich an die größeren Bahnen gewendet hätte, um mit denselben, und zwar nicht bloß in einigen wenigen Relationen, sondern in umfassender Weise den direkten Verkehr einzuführen. Dies würde aber durch Einschaltung einer Strecke mit bloß einer Wagenklasse wesentlich erschwert, wenn nicht ganz verunmöglicht. Wir glauben Ihnen deshalb in Bezug auf diesen Punkt Nichteintreten beantragen zu sollen.

Zu keinen Einwendungen hinwieder sehen wir uns veranlaßt bezüglich der nachgesuchten Tax- und Tariferhöhungen (litt. A, Ziff. 3 und 4, und litt. B oben), für die in der mißlichen finanziellen Lage des Unternehmens eine genügende Begründung zu erblicken ist und die sich in durchaus mäßigen Grenzen halten. Immerhin erachten wir es für angezeigt, hier, wie seiner Zeit bei einer Tariferhöhung zu gunsten der Sihlthalbahn, im Interesse des Verkehrs den Vorbehalt zu machen, daß die Berechtigung zum Bezug der erhöhten Taxen dahinfällt, sobald der Reinertrag des Unternehmens während drei Jahren nacheinander 4 % übersteigt.

Den Anlaß beantragen wir endlich auch zu einer Abänderung in der Bezeichnung der Wagenklassen in beiden Konzessionen zu benutzen in der Weise, daß dieselben, statt wie bisher als I. und II., zur Vermeidung von Mißverständnissen und entsprechend ihrer Einrichtung, wie bei andern Bahnen als II. und III. bezeichnet würden.

Indem wir Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlußentwurfes empfehlen, versichern wir Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
E. Frey.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Abänderung der Konzessionen schmalspuriger Eisenbahnen vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières und von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Regionalbahn Neuenburg-Cortaillod-Boudry vom 6. März 1894 und seitheriger Nachweisungen;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1894,

beschließt:

I. Die beiden nachstehend bezeichneten Konzessionen werden abgeändert wie folgt:

A. Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, vom 23. März 1888, abgeändert durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. X, 15 ff; XII, 243 ff.):

1. Art. 13 erhält folgende Fassung: „Die Züge etc. (wie bisher) . . . . anzuschließen und es hat auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg die Beförderung von Personen wenigstens zehnmal täglich in beiden Richtungen stattzufinden. Dem Bundesrate bleibt indessen vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses auf die frühere Zahl der Züge (15) zurückzukommen. Auf der Strecke Stadt Neuenburg-Serrières etc. . . . . (wie bisher) . . . .

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

in der zweiten Wagenklasse 8 Rp. } per Kilometer der
in der dritten Wagenklasse 5,2 Rp. } Bahnlänge.“

etc. . . . . (wie bisher) . . . .

3. Art. 18 *a* wird dahin abgeändert: „Für den Personenverkehr kann die Strecke vom Bahnhof Neuenburg bis zum Hafen zu drei und für den Güterverkehr zu zwei Kilometern gerechnet werden.“

B. Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières, vom 18. Dezember 1888, abgeändert durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. X, 101 ff.; XII, 243 ff.):

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

in der zweiten Wagenklasse 7,3 Rp. } per Kilometer der
in der dritten Wagenklasse 5,2 Rp. } Bahnlänge.“

etc. . . . . (wie bisher) . . . .

II. Die unter I, litt. A, Ziff. 2 und 3, und litt. B hiervor, gegenüber den ursprünglichen Ansätzen eingeräumten Taxerhöhungen fallen wieder dahin, wenn die Unternehmung drei Jahre nacheinander einen 4 % übersteigenden Reinertrag abwirft.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzessionen schmalspuriger Eisenbahnen vom Bahnhof Neuenburg nach Serrière und von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières. (Vom 16. Juni 1894.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1894
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	25
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	20.06.1894
Seite Page Pagina	1034-1041
Ref. No	10 016 651

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.