

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn zwischen den beiden Stationen in Colombier, eventuell mit Abzweigung nach Areuse.

(Vom 14. Dezember 1905.)

Tit.

Ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Heinrich Friedrich de Coulon, Fabrikant in Cortaillod, und Ernst Paris, Advokat in Colombier, stellte am 20. Oktober das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb eines elektrischen Tramways zwischen Cortaillod und den Bahnhöfen in Colombier (S. B. B. und Neuenburger Tramways). Infolge einer Verständigung unter den Interessenten, nämlich unserem Eisenbahndepartement, der kantonalen Regierung und dem Initiativkomitee, wurde das Konzessionsgesuch abgeändert in ein solches für eine elektrische Strassenbahn zwischen den beiden Stationen in Colombier, eventuell mit Abzweigung nach Areuse. Trotz dieser Änderung der Bezeichnungen bleibt das Tracé dasselbe, nur mit dem Unterschied, dass jetzt die Verbindungslinie der beiden Stationen in Colombier das Hauptstück wurde, während sie in dem ursprünglichen Konzessionsgesuch nur eventuell beabsichtigt war.

Die Bahn hat, wie das Initiativkomitee im allgemeinen Bericht ausführt, den Zweck, die Verkehrsmittel zwischen Cortaillod, Boudry und der Bundesbahnstation Colombier zu verbessern, die letztere mit der Station Colombier der Neuenburger Tramways

zu verbinden, sowie endlich der Linie Neuenburg-Pontarlier sich zu nähern und gleichzeitig dazu beizusteuern, den Güterverkehr, welcher gegenwärtig hauptsächlich per Achse sich vollzieht, dem Neuenburger Tramwaynetze zuzuführen. Die Güter sollen in den Normalbahnwagen auf Rollschemeeln befördert werden, wie es sich auf dem Netze der Genfer Tramwaygesellschaft vollzieht.

Die Verbindungslinie zwischen den beiden Stationen in Colombier folge der Bahnhofstraße, der rue des Vernes, der rue de l'Etang und der rue du Sentier ihrer ganzen Länge nach bis zur Kantonsstraße auf der Höhe des Pontet. Von hier an folge sie der Kantonsstraße bis zu ihrer Biegung unterhalb des Schlosses, um dann über freies Feld und die Alleen von Colombier schneidend den Bahnhof der Neuenburger Tramways zu erreichen. Die ganze Länge dieser Strecke betrage 1420 Meter, die Höhendifferenz 44 Meter, da Colombier S. B. B. 493 und Colombier (Tramways) 449 Meter über Meer liege. Die Linie weise weder Kunstbauten noch Stationen auf.

Die Abzweigung nach Areuse hätte eine Länge von 1880 Metern, mit einer Maximalsteigung von 7 %. Diese Linie befände sich auf der ganzen Strecke auf öffentlichem Grund mit Ausnahme der Partie zwischen dem Fuß der Steigung bei Areuse und dem Portal Vaufigon.

Die Bahn solle 1 Meter Spurweite und denselben Typus erhalten, wie die Neuenburger Tramways, d. h. Phönixschienen von 30 kg. pro laufenden Meter, mit Rillen und auf Eisen-schwellen.

Der Voranschlag faßt beide Linien zusammen und enthält folgende Zahlen:

1. Studien, Gründungskosten, Bauleitung und Aufsicht	Fr. 16,500
2. Grunderwerb etc.	„ 14,000
3. und 4. Kunstbauten und Erdarbeiten, Mauerwerk etc., Oberbau und elektrische Leitungen	„ 155,350
5. Bahnabschluß, Telephon, Signale	„ 5,000
6. Stationen, Remise und Werkstätte mit Wohnung	„ 32,000
7. Betriebsmaterial, Rollschemele und Wagen	„ 112,050
8. Unvorhergesehenes, kleine Gerätschaften und Ersatzstücke	„ 36,100
Total	<u>Fr. 371,000</u>

Das Initiativkomitee nimmt an, das Jahreserträgnis der Bahn werde, nach Abzug der Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds, das Baukapital mit 3 % verzinsen.

Der Staatsrat des Kantons Neuenburg erklärte sich untern 13. November abhin mit dem Konzessionsgesuche einverstanden. Gleichzeitig erteilte er die endgültige Bewilligung zur Benützung der in Anspruch zu nehmenden Staatsstraßen. Die gleiche Bewilligung erteilte die Gemeinde Colombier, so weit an ihr, am 10. November 1905.

Die vorgeschriebene Konferenz fand am 4. dieses Monats in Bern statt. Sie führte zur einstimmigen Annahme des nachfolgenden Beschlussesentwurfes, welcher nur unbedeutend von dem ursprünglichen Entwürfe des Eisenbahndepartements abweicht.

Indem wir Sie ersuchen, diesen Beschlussesentwurf, der uns zu weitem Bemerkungen nicht veranlaßt, zu genehmigen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn zwischen den beiden Stationen in Colombier, eventuell mit Abzweigung nach Areuse.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees de Coulon und Paris vom 20. Oktober 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1905,

beschließt:

Den Herren H. F. de Coulon, Fabrikant in Cortaillod, und Ernst Paris, Advokat in Colombier, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn zwischen den beiden Stationen in Colombier, eventuell mit Abzweigung nach Areuse, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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

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

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

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

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

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

Art. 6. Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 bis. Die Gesellschaft kann die Bahn in zwei Sektionen erbauen, und zwar die Verbindungslinie als erste Sektion und die Abzweigung nach Areuse als zweite Sektion. Die Nichteinhaltung der in den Artikeln 5 und 6 festgesetzten Fristen für die zweite Sektion zieht nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die erste Sektion nach sich.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der mit der Kantonsbehörde gemäss Vernehmlassung des Staatsrates von Neuenburg vom 13. November 1905 und mit der Gemeinde-

behörde gemäss Schreiben des Gemeinderates von Colombier vom 10. November 1905 getroffenen Vereinbarungen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 nötigenfalls entlassen werden.

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt nur die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung lebender Tiere 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. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie

sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat 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 eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat 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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 6 Rappen und deren niedrigste nicht über 3 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 für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert 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 Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 20. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

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

Art. 22. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der 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. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

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

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

Art. 26. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg gelten folgende Bestimmungen :

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zuge-

hören. 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 Rückkaufssumme 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 konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt.

sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn zwischen den beiden Stationen in Colombier, eventuell mit Abzweigung nach Areuse. (Vom 14. Dezember 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1905
Date	
Data	
Seite	480-490
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 741

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.