

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den
Bau einer Zweig-Eisenbahn von Fleurier nach Buttes.

(Vom 27. November 1884.)

Tit.

Die Gesellschaft der Traversthalbahn, deren Linie Travers-Fleurier-St. Sulpice (10,464 Meter) unterm 23. September 1882 eröffnet worden ist, hat sich entschlossen, eine Zweigbahn von Fleurier nach Buttes zu bauen.

Mit Schreiben vom 1. November l. J. hat der Verwaltungsrath der Gesellschaft das auf den Bau und Betrieb dieser Zweigbahn abzielende Konzessionsgesuch eingereicht.

Aus demselben und den dasselbe begleitenden Akten ergibt sich als Zweck der Zweigbahn zunächst eine bequemere Verbindung von Buttes mit Fleurier und sodann die Zuleitung des Verkehrs auf die Stammlinie nicht bloß von Buttes her, sondern auch aus der ganzen Gegend der Côte-aux-Fées, welche bisher für den Verkehr von und nach der Schweiz auf die Station Les Verrières der Westbahnen angewiesen war.

Die Zweigbahn soll, von der Station Fleurier aus gerechnet, 3173 Meter lang werden. Sie wird zunächst auf eine Länge von 161 Meter parallel mit der Linie nach St. Sulpice angelegt und von derselben auf der linken Seite der Reuse abzweigen, um von da weg im Wesentlichen der Richtung der Landstraße zu folgen, welche zweimal, zuerst in der Nähe von Fleurier und dann vor Buttes, überschritten werden soll. Die Station am letzteren Orte ist so

projektiert, daß eine Verlängerung der Bahn gegen Longeaigne oder Côte-aux-Fées jederzeit möglich sein wird.

In Hinsicht auf die Anlage des Bahnkörpers und der Geleise wird sich die Gesellschaft ganz den Normen anschließen, welche für die Hauptlinie aufgestellt worden sind; 3,90 Meter Kronenbreite des erstern in Aufschüttungen, 4,30 Meter im Einschnitt, die Gräben nicht gerechnet; für die Geleise die normale Spurweite; die Schwellen von Eichenholz, und Stahlschienen im Gewicht von 23 Kilogramm auf den laufenden Meter. Sie glaubt, mit der Vermehrung des Rollmaterials um eine Lokomotive und zwei Personen-, sowie einen Gepäckwagen, den vermehrten Bedürfnissen begegnen zu können.

Das Terrain, auf dem die Zweiglinie angelegt wird, ist demjenigen ähnlich, durch das die Hauptlinie führt. Auf 347 Meter der Bahnlänge ist eine Steigung von 15 ‰ vorgesehen; sonst bewegen sich die Steigungen zwischen 2,20 und 8,33 ‰. Die Richtungsverhältnisse sind günstig; 2259 Meter fallen auf die Geraden und nur 914 Meter auf Kurven von 200, 300, 400 und 2000 Meter Radius.

Während die Hauptlinie Fr. 790,560 gekostet hat, oder annähernd Fr. 80,000 pro Kilometer, wird der Kilometer der Zweiglinie auf Fr. 64,000, die ganze Strecke von Fleurier bis Buttet auf Fr. 203,010 veranschlagt; wozu nach den Berechnungen der Techniker des Departements noch Fr. 30,000 für die nöthigen Erweiterungen der Station Fleurier, die Bauleitung und Unvorhergesehenes gerechnet werden sollen.

Unter der Voraussetzung, daß die nämlichen Taxen bezogen werden, wie auf der Hauptlinie, glaubt die Verwaltung der Traversthalbahn auf eine jährliche Bruttoeinnahme von Fr. 12,500 auf der Zweigbahn rechnen zu dürfen, denen indessen eine Ausgabe von muthmaßlich Fr. 10,300 gegenüber steht, so daß circa Fr. 2200 als Rendite des aufgewendeten Kapitals und zur Dotirung der Reserven übrig bleiben würden. Es ist indessen anzunehmen, daß die Erweiterung des Unternehmens sich auch in einer vermehrten Frequenz der Hauptlinie ausdrücken wird.

Jedenfalls kann diese bescheidene Rentabilitätsberechnung kein Grund sein, die Konzession zu verweigern, um so weniger, als die Regierung des Kantons Neuenburg, welche die Hälfte der budgetirten Bausumme zu liefern gesetzlich verpflichtet ist, sich für Genehmigung ausspricht.

Was die Konzessionsbedingungen betrifft, so sind dieselben, in Uebereinstimmung mit den Anträgen des Verwaltungsrathes der Traversthalbahn, der Konzession nachgebildet, welche am 21. Juni

1881 für die letztere (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VI, 145) ertheilt worden ist, unter Berücksichtigung der vom Bundesrath, auf Grund der ihm unterm 24. April 1883 (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VII, 133) ertheilten Ermächtigung, bewilligten Aenderungen (Bundesrathsbeschlüsse vom 1. Juni und 28. September 1883, Eisenbahn-Aktensamml. n. F. VII, 141). Wir glauben, von einer Besprechung derselben um so eher Umgang nehmen zu dürfen, als die neue Linie nicht bloß den technischen Verhältnissen nach, sondern auch in allen andern Richtungen große Aehnlichkeit mit der Hauptlinie hat; so daß ein Zwang, Aenderungen einzuführen, nicht vorliegt.

Wir beantragen die Genehmigung des nachstehenden Beschlusßentwurfs.

Genehmigen Sie, Tit., die wiederholte Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 27. November 1884.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zweig-Eisenbahn von Fleurier nach
Buttes.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Konzessionsgesuchs der Eisenbahngesellschaft im Traversenthal, vom 1. November 1884;
- 2) eines Schreibens des Staatsrathes des Kantons Neuenburg, vom 19. November 1884;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. November 1884,

beschließt:

Der unter der Firma Chemin de fer régional du Val de Travers bestehenden Aktiengesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zweig-Eisenbahn von Fleurier nach Buttes unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1885 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

Vor dem 1. September 1885 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 4. Bis zum 1. September 1886 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau und normaler Spurweite (1,435 Meter) erstellt.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 10. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünf Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 18 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 11. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 12. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System, unter Ausschluß der bei den

Normalbahnen bestehenden ersten Klasse, mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wägen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Art. 13. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 8,5 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 6,5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge,

mit einer Minimaltaxe von 10 Rappen für jedes Billet.

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 bezahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden, welche im Minimum 40 Rappen betragen darf.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

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

Art. 14. 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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 15. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden.

Per Stück und per Kilometer für

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rappen;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwägen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 16. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 0,9 Rappen, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll. Für Güter, die in Eilfracht transportirt werden sollen, kann eine Taxe von 1,8 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer erhoben werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zu dienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Asphalt, Cement, 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 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wägen, 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 Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 17. 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. 18. 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 500 Franken.

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. 19. Die in den Artikeln 15, 17 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. Ueber das Auf- und Abladen von Waaren und Thieren wird der Gütertarif die nähern Bestimmungen aufstellen.

Der Bundesrath behält sich vor, die Tarife der Unternehmung nach Ablauf der ersten zwei Betriebsjahre einer Revision zu unterwerfen.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht 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 eine vierprozentige Rente des mit Anspruch auf Zins oder Dividende versehenen Baukapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheres Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 Zugehör. 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 dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Neuenburg 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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. 26. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Neuenburg 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. 27. 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 den Bau einer Zweig-
Eisenbahn von Fleurier nach Buttes. (Vom 27. November 1884.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1884
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	59
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1884
Date	
Data	
Seite	567-576
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 548

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.