Schweizerisches Bundesblatt.

66. Jahrgang.

25. Februar 1914.

Band I.

Jahrespreis (postfrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken. Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

508

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières.

(Vom 20. Februar 1914.)

T.

Mit Eingabe vom 8. März 1911 stellte ein Initiativkomitee, vertreten durch die HH. Paul Frochaux, Conseiller général der Gemeinde Landeron, Charles Veillard, Casimir Gicot, Advokat und Notar in Landeron, und Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Ins nach Neuenstadt über Erlach und Landeron und von Landeron nach Prêles (Station der Drahtseilbahn Prêles-Ligerz) über Lignières, Nods und Diesse.

Mit Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 21. Februar 1912 verzichtete das Initiativkomitee auf die Strecke Ins-Erlach, für die durch Bundesbeschluss vom 12. März 1912 (E. A. S. XXVIII, 70) einem durch die HH. Hochuli und Mithaften in Erlach vertretenen Initiativkomitee die Konzession erteilt worden ist. Ebenso verzichtete das genannte Initiativkomitee, vertreten durch H. Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, mit Schreiben vom 8. Januar 1914 auf die Strecke Landeron-Neuenstadt unter dem Vorbehalte, dass ihm eine Konzession für die andern Linien erteilt werde.

Das Konzessionsgesuch betrifft daher nur noch eine Linie von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières, Nods und Diesse. Das Initiativkomitee betont in dem seinem Gesuche beigegebenen allgemeinen Bericht, dass die Bahn angesichts des Mangels bequemer Transportmittel zwischen Erlach und Landeron, sowie zwischen dem Tessenberg, Lignières und der Ebene einem sich immer mehr fühlbar machenden Bedürfnisse entspreche.

Die Ortschaft Erlach habe mit Landeron von jeher rege Geschäftsverbindungen unterhalten.

Eine gutgehende Ziegelfabrik zwischen Landeron und Erlach suche Anschluss an die benachbarten Eisenbahnen, um den Absatz ihrer Erzeugnisse zu erleichtern.

Lignières entwickle sich dank seiner schönen Lage, seiner Höhe (807 m über dem Meeresspiegel) und den schönen grossen Wäldern in seiner Umgebung immer mehr zum Sommerkurort. Diese Gegend mit dem Chasseral eigne sich auch vortrefflich für den Wintersport. Die Hotels und Pensionen seien während des ganzen Jahres geöffnet. Allein die Unzulänglichkeit der Beförderungseinrichtungen für den Personenverkehr und der Umstand, dass sämtliche Waren mit dem Fuhrwerk herauf befördert werden müssen, liessen die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung immer dringender erscheinen.

Die Gegend von Lignières und der Tessenberg seien reich an forst- und landwirtschaftlichen Produkten, so dass auf einen ziemlich bedeutenden Güterverkehr gerechnet werden dürfe.

Die angeführten Tatsachen und die Zunahme des Verkehrs infolge der Entwicklung der von der Linie bedienten Gegenden lassen die Erzielung einer Einnahme voraussehen, die hinreichen wird, um die Lebensfähigkeit einer unter den besten ökonomischen Bedingungen erstellten Eisenbahn zu sichern.

Schon im Jahre 1898 hatte sich ein Initiativkomitee gebildet für die Erstellung einer Normalspurbahn von Ins über Erlach nach Landeron, eventuell nach Neuenstadt. Durch Bundesbeschluss vom 29. Juni 1899 wurde für dieses Projekt eine Konzession erteilt. Das Initiativkomitee war jedoch nicht in der Lage, den Finanzausweis für das Projekt zu leisten, da sich die Kosten einer normalspurigen Anlage für eine Lokalbahn zu hoch stellten.

Es ist daher nun vorgesehen, die Eisenbahn schmalspurig zu erstellen und sie auf den grössten Teil ihrer Länge an die Strasse anzulehnen.

Mit Schreiben vom 10. und 15. Oktober 1912 haben die Gemeinden Landeron und die Kantonsregierung das Initiativkomitee dieser Eisenbahn ermächtigt, an einigen in den Plänen bezeichneten Stellen die Gemeinde- und Kantonsstrassen zu benutzen.

Die wichtigsten technischen Angaben betreffend die neue Eisenbahn sind:

 $\begin{array}{c} \text{Länge der Bahn 20,160 m} \left\{ \begin{array}{c} \text{Erlach-Landeron} \; . \; & . \; & 4,060 \; \text{m.} \\ \text{Landeron-Lignières 6800 m} \\ \text{Lignières-Prêles} \; & . \; & 9300 \; \text{m} \end{array} \right\} \; 16,100 \; \text{m.} \\ \end{array}$

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: Erlach-Landeron 17 °/00. Landeron-Prêles 65 °/00.

Höhenangaben: Erlach 440, Landeron 440, Prêles 830, Lignières 803 m ü/M.

Kleinster Halbmesser: 50 m.

Zwischenstationen und Haltestellen: Erlach-Landeron 3, Landeron-Prêles 6.

Gütertransport: vorgesehen.

Betriebssystem: Elektrizität oder andere Kraft. Die elektrische Kraft würde geliefert von den Bernischen Kraftwerken oder der Société neuchâteloise d'électricité. Gleichstrom 1000 V. Luftleitung und Rückleitung durch die Schienen.

Nach dem dem Gesuche beigelegten technischen Bericht und dem diesen Bericht abändernden Schreiben des Initiativ-komitees der Bahn vom 8. Oktober und 4. November 1912 geht die Linie von der Station Erlach aus, überschreitet auf einer eisernen Brücke die Zihl und folgt bis zur Haltestelle südlich der Stadt Landeron der Kantonsstrasse, an die sie sich anlehnt. Dann umgeht die Linie, der Gemeindestrasse folgend, die Stadt auf ihrer Ostseite, führt durch Felder bis zur kleinen Zihl, die sie auf einer eisernen Brücke überschreitet, und erreicht die Station Landeron, indem sie zuerst der Kantonsstrasse und dann der zu dieser Station führenden Gemeindestrasse folgt.

Eine Haltestelle soll bei der alten Post zur Bedienung des Dorfes Chules und eine andere in St. Johannsen errichtet werden.

Das Projekt sieht in Erlach und Landeron Varianten vor.

Für die Bergstrecke Landeron-Prêles über Lignières, Nods und Diesse sollen keine öffentlichen Strassen benutzt werden, ausgenommen bei der Ausfahrt von Landeron. Von der Station Landeron an wendet sich das Tracé gegen Norden, folgt eine Strecke weit der Kantonsstrasse, führt dann durch Weinreben und erreicht mit einer Höchststeigung von 65 % die Haltestelle Montet du Haut. Darauf kreuzt es die Kantonsstrasse und führt durch die Felder bis zu der für die Bedienung von Enges und der benachbarten Weiler vorgesehenen Haltestelle. Dann durchquert das Tracé den Wald von Escaberts und erreicht wieder die Kantonsstrasse, der es nun bis zu der bei der Kirche gelegenen Station Lignières folgt.

Von da an zieht sich das Tracé bis nach Prêles der Kantonsstrasse entlang, ausgenommen bei den Dörfern Nods, Diesse und Prêles, wo es durch Felder führt, um jede dieser Ortschaften durch eine Station zu bedienen und auf der Station Prêles der Drahtseilbahn Ligerz-Prêles auszumünden.

Es ist eine Variante vorgesehen zur Umgehung des Dorfes Lignières.

Wie aus diesen Angaben hervorgeht, soll sich die Linie auf dem grössten Teil ihrer Länge an die öffentlichen Strassen anlehnen.

Um auf den Anschlussstationen Erlach und Landeron eine Umladung der Wagenladungsgüter zu vermeiden, ist für die Beförderung von Normalspurbahnwagen auf der Schmalspurbahn die Verwendung von Rollschemeln vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag der ersten Anlage setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

	strecke per km Fr.	strecke per km Fr.			
Organisations- und Verwaltungskosten, tech-					
nische Leitung usw	4,000	4,000			
Zinsen des Baukapitals	1,000	1,000			
Landerwerb	8,000	8,000			
Erdarbeiten und Kunstbauten	24,000	20,000			
Geleise	19,000	19,000			
Elektrische Leitungen	8,000	8,000			
Gebäude	8,000	9,000			
Telephon, Signale und Verschiedenes	1,000	1,000			
Rollmaterial	12,000	8,000			
Mobiliar und Gerätschaften	1,200				
Unvorhergesehenes	3,800	6,800			
Zusammen	90,000	86,000			
Die Kosten für die Talstrecke würden sich daher belaufen					
auf $4,06 \times 90,000$. Fr.	365,400			
und für die Bergstrecke auf 16,1 × 86,000		384,600			

II.

Fr. 1,750,000

Mit Eingabe vom 18. April 1910 stellte ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, und Orlandi, Ingenieur in Neuenstadt, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Neuenstadt nach Nods über Lignières.

Die Linie hat ihren Ausgangspunkt auf der Station Neuenstadt S. B. B. (437 m ü. M.), ihren Endpunkt in Nods (860 m ü. M.). Ihre gesamte Länge beträgt 9,855 km. Die Linie kreuzt

beim Ausgange aus Neuenstadt auf einer Überführung die Strasse nach Biel und wendet sich nun zuerst nordwärts nach der die Stadt beherrschenden Felswand. Hier biegt die Linie gegen Westen ab und führt, dem Bergabhange folgend, hinter dem Schlosse durch und überschreitet auf einem steinernen Viadukte den Vaux-Bach, der die Kantonsgrenze bildet. Weiter in westlicher Richtung kreuzt die Linie bei km 3,900 die Strasse von Landeron nach Lignières, biegt nunmehr in einer Schleife nach Osten, wendet sich alsdann nordwärts und erreicht die unten im Dorfe zwischen den Strassen nach Landeron und Neuenstadt gelegene Station Lignières. Von da an hält sich das Tracé bis zur Station Nods in der Nähe der Landstrasse. Diese Linie wird zur Entwicklung der das Plateau von Lignières umgebenden Dörfer beitragen und deren Verkehr mit dem Seeufer erleichtern. Diese Dörfer gewinnen stets grössere Bedeutung als Sommerkurorte und wegen der Nähe des Chasserals auch als Mittelpunkte für den Wintersport. Sie weisen einen beträchtlichen Verkehr mit der Ebene auf; insbesondere ist die Holzausfuhr bedeutend.

Der dem Gesuche beigelegte technische Bericht enthält im wesentlichen folgende Angaben:

Länge der Bahn 9855 m { 5850 m Kanton Neuenburg. 4005 m Kanton Bern.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 67 % 00.

Höhenangaben: Neuenstadt 437, Lignières 790,55, Nods 860 m ü. M.

Kleinster Halbmesser: 60 m.

Zwischenstationen: 1.

Haltestellen: je nach Bedürfnis. Gütertransport: vorgesehen.

Betriebsart: Elektrizität, Luftkontaktleitung und Rückleitung durch die Schienen. Elektrische Kraft geliefert vom Elek-

durch die Schienen. Elektrische Kraft geliefert vom Elektrizitätswerk Hagneck.

Der Kostenvoranschlag s	ieht	folge	en d	le	Hau	ptp	osten	vor:
Organisation und Verwaltung								60,000
Verzinsung des Baukapitals							20	40,000
Landerwerb							"	70,000
Erstellung der Linie:							,,	•
Erdarbeiten und Kunstbauten							າດ	340,000
Geleise								130,000
Speise- und Kontaktleitung							22	90,000
_								730,000

•	Übertrag	Fr. 730,000
Gebäude		55,000
Telephon und Signale		, 10,000
Rollmaterial		,, 275,000
Umformerstation		, 47,000
Mobiliar		" 10,000
	Zusammen	Fr. 1,127,000

III.

Die in Betracht fallenden zwei Eisenbahnprojekte treten miteinander in bezug auf die Bergstrecke in Konkurrenz.

Die Regierungen der beteiligten Kantone haben sich in ihren Vernehmlassungen über die beiden Projekte wie folgt ausgesprochen:

In ihren Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 21. Oktober 1910, 24. Oktober 1911, 9. Februar und 29. Mai 1912 hat sich die Regierung des Kantons Bern zugunsten des Gesuches der Herren de Vallière, Simon und Orlandi um Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn von Neuenstadt nach Nods über Lignières ausgesprochen, und beantragte daher Ablehnung des Konzessionsgesuches des durch die Herren Frochaux, Veillard, Gicot und Beyeler vertretenen Initiativkomitees, insoweit es die Strecke Landeron-Prêles über Lignières, Nods und Diesse betrifft. Dagegen hat sie gegen dieses Konzessionsgesuch, soweit es sich auf die Strecke Erlach-Landeron bezieht, keine Einwendungen erhoben.

Der Staatsrat des Kantons Neuenburg hat sich in seinen Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 27. Mai 1911 und 9. März 1912 zugunsten des Eisenbahnprojektes der Herren Frochaux und Mithaften, und gegen das Projekt der Herren de Vallière und Mithaften ausgesprochen. Er fügt bei, dass die beteiligten neuenburgischen Gemeinden, denen das erwähnte Projekt der Herren Frochaux und Mithaften mitgeteilt worden sei, sich zu dessen Gunsten ausgesprochen haben.

Nach eingehender Prüfung der beiden teilweise miteinander konkurrierenden Konzessionsgesuche hat das Eisenbahndepartement demjenigen für eine Eisenbahn Erlach-Landeron-Prêles über Lignières den Vorzug gegeben.

Vor allem ist hervorzuheben, dass das letztere Projekt in bezug auf die Ausdehnung der Linie von grösserer Bedeutung ist als das mit ihm konkurrierende Projekt. Es umfasst eine Talstrecke (Erlach-Landeron) als Verlängerung der Linie Ins-Erlach, für die durch Bundesbeschluss vom 12. März 1912 (E. A. S. XXVIII, 70)

den Herren Hochuli, Hämmerli und Mithaften eine Konzession erteilt worden ist. Es bedient ausserdem vier Ortschaften auf dem Berggelände: Lignières-Nods-Diesse-Prèles. Diese Strecke ist für sich allein viel länger als die ganze Linie des Konkurrenzprojektes, die nur von Neuenstadt nach Nods geht, und deren Fortsetzung von Nods nach Prèles, Station der Drahtseilbahn Ligerz-Prèles, nicht in Aussicht genommen ist, obwohl eine Eisenbahnverbindung zwischen Nods, Diesse und Prêles von grosser Wichtigkeit wäre.

Das Projekt der Herren Frochaux und Mithaften sieht ferner auf der ganzen Strecke die Beförderung von Normalspurbahnwagen mittelst Rollschemel vor, was bei dem Konkurrenzprojekt nicht der Fall ist. Diese Beförderung mit Rollschemeln bietet

für die zu bedienende Gegend grosse Vorteile.

Es muss auch hervorgehoben werden, dass Lignières, die wichtigste Ortschaft an der projektierten Berglinie, zum Kanton Neuenburg gehört und eher mit Neuenburg und Landeron Geschäftsverbindungen unterhält als mit Neuenstadt. Es erscheint daher vollkommen angezeigt, die Ortschaft direkt mit der Gegend zu verbinden, zu der sie gehört.

Nach mündlichen Erklärungen, die dem Eisenbahndepartement von einigen der am Projekte Neuenstadt-Lignières-Nods beteiligten Personen abgegeben wurden, beabsichtigt das Initiativkomitee dieser Bahn, das gegenwärtige Projekt durch ein neues zu ersetzen, wonach von Neuenstadt an das bernische Gebiet auf einer längern Strecke benützt würde. Dieses neue Projekt ist jedoch bis jetzt nicht vorgelegt worden.

Vorschriftsgemäss wurde zur Besprechung des nachstehenden Beschlussesentwurfes eine Konferenz einberufen, die am 15. Februar 1913 um $2^{1}/_{2}$ Uhr nachmittags im Bundeshause abgehalten wurde. Das Initiativkomitee de Vallière und Mithafte liess sich dabei nicht vertreten, obwohl es mit Schreiben des Eisenbahndepartements vom 12. Februar 1913 unter Mitteilung des Beschlussesentwurfes zur Teilnahme eingeladen worden war.

Die andern Beteiligten, mit Einschluss der beiden Kantonsregierungen, hatten sich durch Abgeordnete vertreten lassen. An dieser Konferenz wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf betreffend Erteilung der Konzession einer Eisenbahn Erlach-Landeron-Lignières-Prêles und Ausschluss einer Linie von Neuenstadt nach Nods über Lignières ohne Änderung angenommen. Der Vertreter der Regierung des Kantons Bern machte jedoch den Vorschlag, dem an der Konferenz nicht vertretenen Initiativkomitee letzterer Linie Gelegenhoit zu geben,

seine Bemerkungen über den Beschlussesentwurf schriftlich anzubringen. Nachdem es vom Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 18. Februar 1913 zur Vernehmlassung eingeladen worden war, verlangte das erwähnte Initiativkomitee in seiner Antwort vom 27. Februar 1913,

- 1. dass die Konzession der Linie Neuenstadt-Lignières-Nods ihm nach Massgabe eines Gesuches vom 10. April 1910 erteilt werde;
- dass die Konzession der Linie Erlach-Landeron-Neuenstadt den Gegenstand einer andern dem Komitee Frochaux und Mithaften zu erteilenden Konzession bilden solle;
- 3. dass zur Besprechung der obgenannten zwei Gesuche eine neue Konferenz einberufen werde.

Das Eisenbahndepartement erachtete es nicht für angezeigt, eine neue Konferenz einzuberufen, da die vorgeschriebene Konferenz, wie bemerkt, schon stattgefunden hatte, und die vielen Schritte, die seither von den Parteien zur Unterstützung ihrer Konzessionsgesuche bei dem Departement unternommen wurden, die Nutzlosigkeit einer neuen Konferenz hinlänglich erkennen liessen. Das Eisenbahndepartement beschloss daher, den Beschlussesentwurf in derjenigen Form aufrechtzuerhalten, in der er an der Konferenz vom 15. Februar 1913 angenommen worden ist, jedoch unter Weglassung der Strecke Landeron-Neuenstadt, die aufgegeben worden ist. Wie im Anfange dieser Botschaft bemerkt wurde, hat das Komitee Frochaux und Mithaften auf diese Strecke, die in dem Konzessionsgesuche der Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen vom 10. März 1913 für eine Linie von St. Blaise nach Neuenstadt über Landeron vorgesehen ist, verzichtet. Dieses Konzessionsgesuch bildet den Gegenstand einer besondern Botschaft an die Bundesversammlung.

Unter diesen Umständen empfehlen wir Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlussesentwurfes und benutzen den Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Februar 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates, Der Bundespräsident: Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières, Nods und Diesse.

> Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht

- einer Eingabe der Herren Paul Frochaux, Charles Veillard, Casimir Gicot, Notar, in Landeron, und Albin Beyeler, Ingenieur. in Bern, vom 8. März 1911;
- 2. einer Eingabe der Herren de Vallière und Simon, in Lausanne, und Orlandi, in Neuenstadt, vom 20. April 1910;
- 3. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. Februar 1914,

beschliesst:

- I. Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Paul Frochaux, Charles Veillard, Casimir Gicot, Notar, in Landeron, und Albin Beyeler, Ingenieur, in Bern, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières, Nods und Diesse 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.
- Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.
 - Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Landeron.

- Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das Streckenund das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.
- Art. 6. Die Konzessionare sind ermächtigt, die Linie in drei Sektionen zu erstellen, nämlich:
 - 1. Erlach-Landeron,
 - 2. Landeron-Lignières,
 - 3. Lignières—Prêles.

Die zwei ersten Teilstrecken können in beliebiger Reihenfolge erstellt werden.

Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die Statuten der Gesellschaft und die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für diejenige der zwei erstgenannten Teilstrecken, die in erster Linie erstellt werden soll, zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der zuerst auszuführenden Strecke zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die zuerst in Angriff genommene Strecke zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für die Erstellung der andern Teilstrecken werden vom Bundesrat festgesetzt.

Die Nichtbeachtung der Fristen für eine Teilstrecke zieht das Erlöschen der Konzession nur für diese Teilstrecke 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 st berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften, die im Schreiben des Staatsrates des Kantons Neuenburg an das Initiativkomitee der projektierten Bahn vom 15. Oktober 1912, sowie in demjenigen des Gemeinderates von Landeron-Combes an das genannte Komitee vom 10. Oktober 1912, festgesetzt sind, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

- Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum der Kantone Neuenburg oder Bern und an deren Regierungen 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 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. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesratfestgesetzt. Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Klasse setzt der Bundesrat den Höchstbetrag der Taxe fest.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren 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 8 Rappen und deren niedrigste nicht über 4 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer betragen soll.

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

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um $100~^0/_0$ des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

- Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 für den Kilometer höchstens 4 Rappen zu erheben.
- Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen 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. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.
- Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 32 Rappen für das Stück und für den Kilometer für

die höchste und 8 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf $40~^0/_0$ erhoben werden.

- Art. 23. Für die Anwendung der in den Art. 15 bis 22 vorgesehenen Taxen können die wirklichen Entfernungen auf der Strecke Landeron-Lignières um 100 % erhöht werden.
- Art. 24. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.
- Art. 25. 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, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

- Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.
- Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

- Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Neuenburg und Bern 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 Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
 - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds 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 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22^1/2$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

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 welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds 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.
- Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.
- Art. 32. Haben die Kantone Neuenburg und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.
- II. Auf das Konzessionsgesuch der Herren de Vallière und Simon und Orlandi, vom 20. April 1910, für eine elektrische Schmalspurbahn Neuenstadt-Lignières-Nods wird nicht eingetreten.
- III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1914 in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières. (Vom 20. Februar 1914.)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1914

Année

Anno

Band 1

Volume

Volume

Heft 08

Cahier

Numero

Geschäftsnummer 508

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 25.02.1914

Date

Data

Seite 305-320

Page

Pagina

Ref. No 10 025 281

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.