

Nachtragsbotschaft

des

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

(Vom 2. Juni 1914.)

I.

Mit Botschaft vom 20. Februar 1914 (Bundesbl. I, Seite 305) haben wir Ihnen beantragt, einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Paul Frochaux, Charles Veillard, Casimir Gicot, Notar in Landeron, und Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, 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 zu erteilen, und auf das Konzessionsgesuch der Herren de Vallière und Simon und Örlandi, vom 20. April 1910, für eine elektrische Schmalspurbahn Neuenstadt-Lignières-Nods nicht einzutreten.

Der Regierungsrat des Kantons Bern ersuchte hierauf, mit Eingabe vom 12. März 1914, es möchte ihm Gelegenheit gegeben werden, sich in einer Konferenz noch mündlich über die vom Bundesrate vorgeschlagene Lösung auszusprechen, indem er zur Begründung folgendes anführte:

Die Gemeinde Erlach protestiere heute direkt gegen den Bau der Linie Erlach-Landeron und werde auch jede Aktienbeteiligung an dieselbe ablehnen, weil sie ihr Hauptinteresse in dem Bau der Linie Ins-Erlach, mit Anschluss an die Dampfschiffahrt in Erlach, erblicke. Ferner solle sich die neuenburgische Gemeinde Lignières für das Projekt Lignières-Neuenstadt ausgesprochen haben. Drei einflussreiche Bürger dieser Gemeinde seien Mitglieder des Initiativkomitees für diese Bahnverbindung. Lignières wünsche, mit Neuenstadt verbunden zu werden, um die guten alten kommerziellen Beziehungen mit diesem Städtchen fortsetzen zu können. Für die andern tessenbergischen Gemeinden sei die direkte Verbindung mit dem Amtssitz in noch höherem Masse

erforderlich. Wenn die Bahnverbindung Neuenstadt-Lignières zustande komme, so sei eine Verlängerung derselben in die übrigen tessenbergischen Ortschaften (Diesse, Prêles und Lamboing) leicht möglich; ihre Bedeutung sei somit mindestens ebenso gross wie diejenige des Konkurrenzprojektes. Wenn der Rollschemelbetrieb beim Projekt de Vallière und Simon und Orlandi nicht möglich sei, so könne er auch beim Konkurrenzprojekt nicht zur Anwendung kommen. Die Linie Neuenstadt-Lignières-Nods sei eine derjenigen Linien, an welcher der Staat Bern sich gemäss Gesetz vom 7. Juli 1912 durch Übernahme von Aktien beteilige. Die Herren de Vallière und Simon hätten sich an den konferenziellen Verhandlungen vom 15. Februar 1913 nicht beteiligen können.

II.

Das Eisenbahndepartement erachtete es für wünschenswert, behufs weiterer Abklärung der in Betracht kommenden Verhältnisse eine Konferenz sämtlicher Interessenten einzuberufen. Dieselbe fand am 30. März 1914 in Bern unter der Leitung des Vorstehers des Eisenbahndepartements statt. Es waren dabei vertreten das Eisenbahndepartement, die beiden Initiativkomitees für die Bahnen Erlach-Landeron-Lignières-Prêles und Neuenstadt-Lignières-Nods, die Regierungen der Kantone Neuenburg und Bern, sowie die Gemeinderäte von Landeron, Lignières, Erlach, Neuenstadt und Nods.

Der Vertreter des Regierungsrates des Kantons Bern vertrat den Standpunkt, dass das Projekt Neuenstadt-Lignières-Nods mindestens so wichtig sei als das Projekt Erlach-Landeron-Lignières-Nods-Prêles. Die Gemeinden des Tessens hätten ein grösseres Interesse daran, mit Neuenstadt verbunden zu werden als mit Landeron. Die Linie Neuenstadt-Lignières-Nods falle unter das bernische Subventionsgesetz vom 7. Juli 1912, und es sei für diese Linie, soweit sie auf dem Gebiete des Kantons Bern verlaufe, ein Beitrag von Fr. 50,000 für den Kilometer vorgesehen. Die technischen Verhältnisse der beiden Konkurrenzprojekte seien, da keine Detailpläne vorliegen, zu wenig abgeklärt, als dass man vom technischen Gesichtspunkte aus dem einen Projekt vor dem andern den Vorzug geben könnte. Insbesondere sei hervorzuheben, dass die auf der Linie Erlach-Landeron-Lignières-Nods-Prêles vorgesehene Verwendung von Rollschemeln nicht als Vorzug betrachtet werden könne, da diese Betriebsart auf Rampen von 65 ‰ kaum möglich, jedenfalls aber unzweckmässig sei. Da nun in wirtschaftlicher und technischer Beziehung das Projekt Neuenstadt-Lignières-Nods dem Projekte Erlach-Landeron-Lignières-

Nods-Prêles mindestens ebenbürtig sei, halte er es für ungerecht, das erstere Projekt einfach abzulehnen, und er befürworte, für beide Projekte eine alternative Konzession zu erteilen, so dass dann dasjenige Projekt zur Ausführung gelangen werde, für welches zuerst die technischen und finanziellen Vorlagen der Aufsichtsbehörde eingesandt werden.

Die Vertreter des Initiativkomitees Neuenstadt-Lignièeres-Nods und diejenigen der Gemeinden Neuenstadt, Nods und Erlach unterstützten die Ausführungen des Vertreters des Regierungsrates des Kantons Bern.

Der Vertreter des Staatsrates des Kantons Neuenburg, die Vertreter der Gemeinden Landeron und Lignièeres, sowie diejenigen des Initiativkomitees Erlach-Landeron-Lignièeres-Nods-Prêles sprachen sich gegen die Erteilung einer alternativen Konzession aus, und ersuchten, der Bundesrat möchte an seinem, mit Botschaft vom 20. Februar 1914 vorgelegten Entwurfe eines Bundesbeschlusses betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignièeres, Nods und Diesse, aus den in der genannten Botschaft (Seiten 6 unten und 7) enthaltenen Gründen festhalten.

Der Vorsteher des Eisenbahndepartements erörterte hierauf den Standpunkt des Eisenbahndepartements, indem er hinsichtlich der Frage, welchem der beiden Konkurrenzprojekte der Vorzug zu geben sei, zunächst darauf hinwies, dass in der Richtung nach dem Tessenberg die natürliche Fortsetzung der Linie Erlach-Landeron, gegen deren Konzessionierung nichts einzuwenden sei, in der Linie Landeron-Lignièeres bestehe. Die Gemeinde Lignièeres, eine der wichtigsten Gemeinden des Tessenbergs, habe sich für die Verbindung mit Landeron ausgesprochen. Während das Projekt de Vallière und Mithafte von Lignièeres nur bis nach Nods gehe, sehe das Projekt Frochaux und Konsorten eine Fortsetzung der Linie von Lignièeres über Nods und Diesse bis nach Prêles vor. Das Projekt Frochaux sei also wirtschaftlich das bedeutendere und verdiene deshalb den Vorzug. Bezüglich des Vorschlages betreffend Erteilung einer alternativen Konzession sei zu bemerken, dass man mit derartigen Konzessionen keine guten Erfahrungen gemacht habe. Er erinnere nur an die mühsamen Verhandlungen, welche die Erteilung der alternativen Konzession für die Normalspurbahnen Solothurn-Schönbühl und Utzenstorf-Schönbühl zur Folge gehabt, und welche schliesslich zur Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn Solothurn-Bern geführt hätten. Sollte der Bundesrat dazu kommen, ausnahmsweise die Erteilung einer

alternativen Konzession zu befürworten, so wäre mit Rücksicht auf den Umstand, dass nur die Strecken Landeron-Ligniè-res-Nods und Neuenstadt-Ligniè-res-Nods in Konkurrenz kommen, im Interesse der Gemeinde Nods im Artikel 6 des mit Botschaft vom 20. Februar 1914 vorgelegten Entwurfes eines Bundesbeschlusses eine andere Einteilung und Reihenfolge der Teilstrecken vorzusehen, nämlich:

1. Teilstrecke Landeron-Nods.
2. Teilstrecke Nods-Prêles.
3. Teilstrecke Erlach-Landeron.

Dabei wäre festzustellen, dass die erste Teilstrecke Landeron-Nods zuerst zu erstellen sei, die beiden andern Teilstrecken aber alsdann in beliebiger Reihenfolge erstellt werden könnten.

Mit dieser neuen Einteilung und Reihenfolge der Teilstrecken erklärten sich auch die Vertreter des Initiativkomitees Frochaux einverstanden.

Auf eine bezügliche, den Rollschemelbetrieb betreffende Anfrage des Vorsitzenden, erklärte der technische Direktor des Eisenbahndepartements, dass die Verwendung von Rollschemeln bei Rampen von 65 ‰ noch angängig sei, und dass tatsächlich bei der Langenthal-Jurabahn bei einer solchen, im Dorfe Aarwangen vorkommenden Steigung, Rollschemel zur Verwendung kommen.

Der Vorsitzende stellte nun fest, dass weder gegen die neue Einteilung der Teilstrecken noch gegen die Erteilung der Konzession für die Strecken Erlach-Landeron und Nods-Prêles Einwendungen erhoben werden, dass es sich somit noch um die Frage handle, ob für die Konkurrenzstrecken Landeron-Nods und Neuenstadt-Nods eine alternative Konzession zu erteilen sei. Bezüglich dieser letztern Frage behielt sich der Vorsitzende die Stellungnahme des Departements vor.

III.

Bei Beurteilung der in Frage kommenden Konkurrenzverhältnisse stellen wir zunächst fest, dass die Linien Erlach-Landeron und Nods-Prêles keine Konkurrenzstrecken darstellen. Als solche kommen lediglich in Betracht die Linien Landeron-Ligniè-res-Nods und Neuenstadt-Ligniè-res-Nods. Wir stehen nun vor der Frage, ob für diese beiden Linien eine alternative Konzession erteilt werden soll. Diese Frage ist aus folgenden Gründen zu verneinen. Durch Erteilung einer alternativen Konzession wird, wie die Erfahrung gezeigt, nur selten eine befriedigende Lösung erzielt. Öfter treten grosse Schwierigkeiten zutage, wie aus folgenden

Erörterungen hervorgeht. Die Inhaber der alternativen Konzession bekämpfen sich gegenseitig und verunmöglichen so die Finanzierung ihrer Projekte für so lange, bis eine der beiden Parteien auf den weitem Kampf verzichtet, oder bis sich die beiden Parteien auf ein gemeinschaftliches Projekt einigen und gemeinsam die Finanzierung durchführen. Eine höchst unangenehme Lage tritt aber dann ein, wenn beide Parteien gleichzeitig die Finanzierung durchführen und alsdann ihre Projekte zur Ausführung bringen wollen. Wir erinnern in dieser Beziehung an die langwierigen Verhandlungen, welche die Erteilung der alternativen Konzession für die Linien Solothurn-Schönbühl und Utzenstorf-Schönbühl zur Folge hatte. Dank der Bemühungen des Eisenbahndepartements und der Regierungen der Kantone Solothurn und Bern gelangte man schliesslich durch Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn Solothurn-Bern zu einer alle Parteien zufriedenstellenden Lösung. Nimmt man, wie uns richtig scheint, auch bei den vorliegenden Konkurrenzprojekten, von der Erteilung einer alternativen Konzession Umgang, so hat man sich, da gegen die Konzessionierung der Linien Erlach-Landeron und Nods-Prêles von keiner Seite Einsprache erhoben wird, noch darüber schlüssig zu machen, ob die Linie Landeron-Ligniè-res-Nods oder die Linie Neuenstadt-Ligniè-res-Nods konzessioniert werden soll. Wir entscheiden uns für die Konzessionierung von Landeron-Ligniè-res-Nods, da diese Linie das mittlere Teilstück der Gesamtlinie Erlach-Landeron-Ligniè-res-Nods-Prêles bildet, und dieser Gesamtlinie ohne Zweifel, wie wir in unserer Botschaft vom 20. Februar 1914 (Seite 6 unten und Seite 7) ausgeführt haben, eine wirtschaftlich grössere Bedeutung zukommt als der Linie Neuenstadt-Ligniè-res-Nods. Immerhin fällt bei der weitem Prüfung der Sache in Betracht, dass das letztere Projekt nicht sehr erheblich hinter dem erstern zurücksteht, und dass es für die Gemeinden des Tessenbergs und insbesondere für die Gemeinde Nods von Wichtigkeit ist, dass diese letztgenannte Gemeinde überhaupt eine Bahnverbindung erhält. Um dieses Ziel womöglich zu erreichen, haben wir im nachfolgenden Entwurfe eines Bundesbeschlusses, der die Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Ligniè-res, Nods und Diesse vorsieht, im Artikel 6 folgende Reihenfolge der Teilstrecken vorgesehen:

1. Landeron-Ligniè-res-Nods,
2. Nods-Prêles,
3. Erlach-Landeron.

Für die erste Teilstrecke Landeron-Ligniè-res-Nods sollen binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des zu fassenden Bundesbeschlusses an gerechnet, dem Bundesrate die Statuten der Gesellschaft und die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen eingereicht werden, während die Fristen für die Erstellung der beiden andern Teilstrecken der Bundesrat festsetzt. Sollte die Frist für die Linie Landeron-Ligniè-res-Nods nicht innegehalten, dagegen rechtzeitig ein Fristverlängerungsgesuch eingereicht werden, so wäre es dann allerdings angezeigt, auf dasselbe nicht einzutreten, sondern auf das Konzessionsgesuch für die Linie Neuenstadt-Ligniè-res-Nods zurückzukommen. Diesem Gedanken wird im Beschlussesentwurfe dadurch Ausdruck gegeben, dass gemäss Abschnitt II desselben auf das Konzessionsgesuch der Herren de Vallière & Simon und Orlandi, vom 20. April 1910, für eine elektrische Schmalspurbahn Neuenstadt-Ligniè-res-Nods zurzeit nicht eingetreten werden soll. Mit der Einschaltung „zurzeit“ soll angedeutet werden, dass die Absicht besteht, die Konzession für die Linie Neuenstadt-Ligniè-res-Nods zu erteilen, sofern die Linie Landeron-Ligniè-res-Nods nicht rechtzeitig finanziert werden kann.

Im nachstehenden Beschlussesentwurfe haben wir gegenüber dem Ihnen mit Botschaft vom 20. Februar 1914 vorgelegten Entwurfe, der damit hinfällig wird, behufs Herstellung eines richtigern Verhältnisses zwischen den Gepäck-, Güter- und Eilguttaxen noch die Änderung vorgenommen, dass wir im Artikel 17 die Taxe für Reisegepäck für 100 Kilogramm und für den Kilometer von 10 auf 15 Rappen erhöhten und dafür im Artikel 18 die Taxe für die höchste Güterklasse für 100 Kilogramm und für den Kilometer von 8 auf 7 Rappen ermässigten. Die finanzielle Wirkung der vorgesehenen Taxänderungen ist voraussichtlich ohne Belang, weshalb davon Umgang genommen wurde, über diesen Punkt die Meinungsäusserung der beiden Kantonsregierungen und der Konzessionsbewerber noch einzuholen.

Wir empfehlen Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlussesentwurfes und benützen den Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 2. Juni 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 Lignièeres, Nods
und Diesse.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Paul Frochoux, 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;
4. einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Bern vom 12. März 1914;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 2. Juni 1914,

beschliesst:

I. Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Paul Frochoux, 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 Lignièeres, 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 ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Die Konzessionäre sind ermächtigt, die Linie in drei Teilstrecken zu erstellen, nämlich:

1. Landeron—Lignières—Nods,
2. Nods—Prêles,
3. Erlach—Landeron.

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 die Teilstrecke Landeron-Lignières-Nods zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Teilstrecke zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist diese Teilstrecke 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 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.

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 eingleisig 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 Landèron-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 Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart 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 taxfrei 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 ermässiger 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 15 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 7 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 %/o 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 % 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 Mindesttaxe 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 Empfänger 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 Tarifsätze 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 Hülfseschäften 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 Kalen derjahre, 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 $22\frac{1}{2}$ 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 welchen 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.
- f. 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 zurzeit nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



Nachtragsbotschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières. (Vom 2. Juni 1914.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1914 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 23 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 508 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 10.06.1914 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 502-515 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 025 405 |

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.