

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzessionen des vormaligen Jura industriel an den Kanton Neuenburg.

(Vom 8. Juni 1885.)

Tit.

Mit Schreiben vom 1. Juni 1885 hat die Regierung von Neuenburg dem Bundesrath den Vertrag vom 25. Mai 1885 vorgelegt, durch welchen die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn sich verpflichtet, die Eisenbahn von Neuenburg über La Chaux-de-Fonds und Le Locle bis an die Landesgrenze beim Col des Roches (les Brenets) auf den 1. Januar 1886 an den Kanton Neuenburg zu übertragen, welcher dagegen die fixe Kaufsumme von Fr. 5,250,000 und ferner die Ausgaben für Ergänzungs- und Neuanlagen im Jahr 1885 zu bezahlen hat, die vom Eisenbahndepartement werden als auf Baukonto fallend anerkannt werden.

Die Konzessionen, auf denen die genannte Eisenbahn ruht, sind

- 1) für die Linie von les Brenets (Landesgrenze, beim Col des Roches) über Locle und Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Convers am 23. November 1853 vom Großen Rathe des Kantons Neuenburg der Centralkommission der Eisenbahn durch den industriellen Jura, und
 - 2) für die Linie von Neuenburg nach Chaux-de-Fonds (über Convers) am 20. Oktober 1855 von derselben Behörde der neuenburgischen Eisenbahngesellschaft
- ertheilt worden. Eröffnet wurden die einzelnen Theilstrecken, und zwar:

Chaux-de-Fonds-Loele am 2. Juli 1857,
 Chaux-de-Fonds-Convers am 27. November 1859,
 Neuchâtel-Hauts Geneveys am 1. Dezember 1859,
 Hauts Geneveys-Convers am 15. Juli 1860, und
 Loele-Col des Roches (Brenets) am 4. August 1884.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, bei diesem Anlaß weitläufig auf die wechselvolle Geschichte dieser Eisenbahn zurückzukommen; wir beschränken uns darauf, daran zu erinnern, daß, nachdem bis zum Jahr 1865 die ursprüngliche Baugesellschaft (Compagnie neuchâteloise du chemin de fer par le Jura industriel) und zwei Betriebsgesellschaften an der Ungunst der Verhältnisse zu Grunde gegangen waren, das Unternehmen am 20. Mai 1865 an die Nouvelle Compagnie du Chemin de fer par le Jura industriel überging, welche nach den mit den Gläubigern abgeschlossenen Verträgen die Bahn 10 Jahre lang betreiben sollte, nach deren Abschluß diese auf öffentliche Steigerung zu bringen war, sofern in der Zwischenzeit nichts Anderes vereinbart würde. Die zehn Jahre gingen zu Ende mit dem 31. Dezember 1874; die Versuche, einen neuen Eigenthümer der Linie zu erlangen, blieben aber erfolglos. Es veranlaßte dies die Regierung von Neuenburg, den Ankauf von Staats wegen vorzuschlagen; das Volk lehnte jedoch in der Abstimmung vom 29./31. Januar 1875 mit großer Mehrheit die Genehmigung des Kaufvertrages ab. Jetzt wurden schon früher angebahnte Verhandlungen mit der Gesellschaft der Berner Jura-Bahnen wieder aufgenommen, welche mit einem Vertrag vom 10. März 1875 schlossen, wonach die Linie im damaligen Zustand und mit allen Zubehörenden an diese Gesellschaft überging, deren Gegenleistungen im Wesentlichen darin bestanden, daß sie die Verpflichtung übernahm,

- 1) die darauf haftenden Anleihen mit Fr. 3,600,000 auszulösen;
 - 2) die Linie in guten Zustand herzustellen und die Bahnhöfe von Loele und Chaux-de-Fonds zu rekonstruiren und auszubauen;
 - 3) den Bau des Schlußstückes Loele-Col des Roches auf sich zu nehmen,
- welche Bedingungen seither ihre Erledigung gefunden haben.

Die Uebertragung der Konzessionen hatte statt durch Bundesrathsbeschluß vom 29. März 1875 (Eisenbahnaktensammlung n. F., III, 56), unter folgenden besondern Bedingungen:

- 1) Die beiden Konzessionen erlöschen gleichzeitig, und zwar am 1. Mai 1957.
- 2) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Strecke Loele-Col des Roches zu bauen und auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Besançon-Morteau in Betrieb zu setzen.

- 3) Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.
- 4) Die Gesellschaft ist berechtigt, folgende Taxmaxima zu erheben:

		Auf der Linie	
		Locle-Chaux-de-Fonds.	Chaux-de-Fonds-Neuenburg.
		Per Person und Kilometer.	
Reisende:	I. Klasse, 16,20 Rappen.	17,00 Rappen.	
	II. „ 11,84 „	11,90 „	
	III. „ 8,10 „	8,50 „	

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

Die Personentaxen der II. und III. Klasse dürfen unter keinen Umständen und nirgends diejenigen überschreiten, welche gegenwärtig von der Verwaltung des Jura industriell bezogen werden.

		Auf der Linie	
		Locle-Chaux-de-Fonds.	Chaux-de-Fonds-Neuenburg.
		Per Tonne und Kilometer.	
Gepäck . . .	80 Rappen.	85 Rappen.	
Vieh:	Per Stück und Kilometer.		
Für Pferde, Maulthiere oder über 1 Jahr alte Fohlen . . .	25,9 Rappen.	27,2 Rappen.	
Für Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel, kleine Fohlen . . .	12,9 „	13,6 „	
Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde . . .	4,8 „	5,1 „	
Waaren:	Per Tonne und Kilometer.		
Höchste Klasse bis auf . . .	32,4 Rappen.	34 Rappen.	
niedrigste „ „ „ . . .	16,2 „	17 „	
	Per 1000 Franken und Kilometer.		
Geld und Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe . . .	1,6 Rappen.	1,7 Rappen.	

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 %, diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen aufzustellen.

Bei Festsetzung aller Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Diejenigen Bestimmungen der Konzessionen über Taxen und Tarife, welche weder mit den obstehenden, noch mit dem Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 im Widerspruch sich befinden, bleiben auch fernerhin in Kraft.

Dagegen fallen die vom Staatsrathe des Kantons Neuenburg am 28. Februar 1865 bewilligten Taxzuschläge für den Personentransport und für das droit d'enregistrement (surtaxes) dahin, ebenso die bisher erhobenen droits de manutention, und dürfen überhaupt ohne vorgängig eingeholte Genehmigung des Bundesrathes keinerlei Nebengebühren zu den obstehenden Taxen bezogen werden, mit Ausnahme der folgenden:

Die Gesellschaft ist ermächtigt, eine Einschreibgebühr von 10 Rappen für jedes Gepäckbillet oder jede Beförderung von Waaren auf eine Distanz von wenigstens 24 Kilometern zu erheben, sei der Betrag der Beförderung welcher er wolle.

Insofern die Bundesbehörden jemals den Bezug von Einschreibgebühren im allgemeinen untersagen sollten, müßte auch die Gesellschaft der Berner Jurabahnen auf die fernere Erhebung derselben Verzicht leisten.

Seither hat die Stimmung der neuenburgischen Bevölkerung in der Art umgeschlagen, daß der Staatsrath, bei Annäherung der ersten konzessionsmäßigen Gelegenheit zum Rückkauf, sich veranlaßt sah, dem Großen Rath die Frage vorzulegen, ob nicht von dem Recht der Kündigung Gebrauch gemacht werden solle. Dieser entschied in bejahendem Sinne, und das hiernach beschlossene Dekret ist in der Volksabstimmung vom 27., 28. und 29. Juni 1884 angenommen und am 30. gleichen Monats vom Staatsrath in Kraft erklärt worden. Dadurch wurde der Staatsrath beauftragt und ermächtigt, den Rückkauf zu verlangen, den Rückkaufspreis unter Vorbehalt der Genehmigung des Großen Rathes auf dem Weg des Vergleichs zu bestimmen, oder darüber durch ein Schiedsgericht oder die ordentlichen Gerichte entscheiden zu lassen. Folge davon ist der Eingangs genannte und den Akten dieser Botschaft beiliegende Vertrag, welchem unterm 29. Mai 1885 die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Bern-Luzern-Bahn und am 30. gleichen Monats der Große Rath des Kantons Neuenburg zustimmten.

Mit Schreiben vom 6. Juni ersucht auch die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn um die Uebertragung der für die abgetretenen Linien ertheilten Konzessionen an den Kanton Neuenburg.

Die Prüfung des Vertrages vom 25. Mai 1885 gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Der Kanton Neuenburg übernimmt laut Artikel 4 die Bahn auf Grund und nach Maßgabe der oben bereits genannten Konzessionen, sowie des Bundesbeschlusses vom 29. März 1875, in der Art, daß er die Bestimmungen des letzteren, soweit dieselben Aenderungen in den ursprünglichen Konzessionen bedingen, ebenfalls für sich in Anspruch nimmt, resp. sich denselben unterzieht. Es ist indessen zu konstatiren, daß, abgesehen von der inzwischen erfolgten Bauvollendung und Inbetriebsetzung der Strecke Locle-Col des Roches, seither die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn auf Andringen der neuenburgischen Behörden auf den vollen Bezug der in Ziffer 4 des Beschlusses ihr bewilligten Taxen verzichtet hat und auf der ganzen Strecke gleichmäßige und erheblich ermäßigte Ansätze erhebt, und zwar:

I. im Personenverkehr pro Kilometer effektiver Distanz:

12,5 Centimes in I. Klasse,

9 " " II. "

7 " " III. "

II. für den Gepäcktransport 70 Centimes per Tonne und effektiven Kilometer;

III. im Viehverkehr, pro Stück und effektiven Kilometer:

25,6 Centimes für Pferde, Maulthiere etc.,

12,8 " " Stiere, Ochsen u. dgl.,

4,8 " " Kleinvieh;

IV. für Waaren die der Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn anlässlich der Einführung des Reformtarifs bewilligten Grundtaxen, vermehrt durch Erhöhung der effektiven Kilometer um 1,6 auf 64 Tarifkilometer für die Entfernung Neuenburg-Col des Roches.

Es dürfte anzunehmen sein, daß die Regierung von Neuenburg zu keiner Zeit zu einer Erhöhung der gegenwärtigen Taxen kommen wird; wir würden es aber für unrichtig halten, unter dieser Voraussetzung allein anlässlich der gegenwärtigen Gelegenheit eine Aenderung der hinsichtlich der Maximaltaxen s. Z. festgestellten Grundlagen zu beschließen, welcher der Staatsrath von Neuenburg von sich aus die Zustimmung nicht geben könnte, da der vom Großen Rath genehmigte Vertrag ausdrücklich die Uebernahme der Bahn auf Grund der bestehenden Konzessionsbestimmungen, inbegriffen derjenigen des Bundesrathsbeschlusses vom 29. März 1875, vorsieht.

Dagegen werden bei diesem Anlaß die Bestimmungen über Aufhebung des Eilgutzwanges (Bundesrathsbeschluß vom 23. November 1883, Eisenbahnaktsammlung, n. F. VIII, 5) ausdrücklich zu erwähnen sein, die im Verkehr auf der Linie des Jura industriell thatsächlich bereits eingeführt sind.

Ferner ist es selbstverständlich, daß mit dem Uebergang der Bahn an den Kanton Neuenburg der Sitz der Unternehmung von Bern nach Neuenburg übergeht.

Im Artikel 9 ist die Möglichkeit vorgesehen, daß der Jura industriell wenigstens während des Jahres 1886 noch von der Gesellschaft der Berner Jurabahnen betrieben werde. Es versteht sich, daß ein in dieser Richtung zu vereinbarenden neuer Vertrag der Bundesversammlung vorgelegt werden müßte.

Laut Art. 12 verpflichtet sich die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn zum Bau einer neuen direkten Bahnverbindung von Renan nach Chaux-de-Fonds, und im Art. 13 ist stipulirt, daß bei Eröffnung der direkten Linie Renan-Chaux-de-Fonds die Verbindung der St. Immerthallinie mit Convers aufgehoben werde, in der Meinung, daß für den Verkehr der Linie Neuchâtel-Convers mit dem St. Immerthal der Umweg über Chaux-de-fonds nicht taxirt werden solle.

Die Parteien erklären indessen im zweiten Alinea des Art. 13, daß hierüber definitive Entschlüsse noch nicht bestehen und weitere Verhandlungen vorbehalten werden. Sie verweisen dabei ausdrücklich auch auf das Recht der Bundesbehörden zur Prüfung der auf Grund der definitiven Entschlüsse zu machenden Vorlagen. Es genügt, dieses zu konstatiren, um den Bundesbehörden für die spätern Entschlüsse freie Hand vorzubehalten.

Zu weitem Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Wir beantragen die Uebertragung der für die Linie des Jura industriell bestehenden Konzessionen im Sinne des nachstehenden Beschlusses.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Juni 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

die Uebertragung der Konzessionen des vormaligen Jura  
industriell an den Kanton Neuenburg.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Staatsraths des Kantons Neuenburg, vom 1. Juni 1885;
- 2) einer Eingabe der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn, vom 6. Juni 1885;
- 3) des am 25. Mai 1885 zwischen der Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn und dem Staatsrathe des Kantons Neuenburg abgeschlossenen Vertrags, betreffend den Uebergang der Linie des Jura industriell an den Kanton Neuenburg;
- 4) einer Botschaft des Bundesrathes vom 8. Juni 1885,

beschließt:

1. Die Uebertragung folgender Konzessionen
  - a. der vom Großen Rathe des Kantons Neuenburg am 23. November 1853 der Centralkommission der Eisenbahn durch den industriellen Jura ertheilten Konzession zum Bau und Betrieb der Linie von Les Brenets über Locle und Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Les Convers und von da durch das St. Immerthal in die Seelandebene, so weit sie am 8. Februar 1854 vom Bunde genehmigt worden und zur Zeit noch in Rechtskraft ist,
  - b. der Konzession für den Bau einer Eisenbahn zwischen Neuenburg und Chaux-de-Fonds, vom 20. Oktober 1855, inner den Schranken der Bundesgenehmigung vom 7. Februar 1856 und der seither erlassenen Bundesvorschriften über das Eisenbahnwesen,

an den Kanton Neuenburg wird genehmigt in dem Verständniß, daß die anlässlich des Uebergangs der Bahn an die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen durch den Bundesrathsbeschluß vom 29. März 1875 bewilligten Konzessionsänderungen in sinngemäßer Weise auch für den Kanton Neuenburg, als neuen Erwerber, Geltung haben sollen. Ferner ist dieser ausdrücklich den Bestimmungen des Bundesrathsbeschlusses vom 23. November 1883, betreffend die Aufhebung des Eilgutzwanges, unterstellt.

2. Für die allfällige Ueberlassung des Betriebs des Jura industriel an die Jura-Bern-Luzern-Bahn nach dem 31. Dezember 1885 ist die Genehmigung der Bundesversammlung einzuholen. Ebenso wird die Genehmigung der Spezialvorlagen vorbehalten, welche in Ausführung des in den Artikeln 12 und 13 des zwischen dem Kanton Neuenburg und der Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn vereinbarten Vertrags nöthig werden.

3. Durch die Bestimmungen des soeben erwähnten Vertrags soll den von den Bundesbehörden erlassenen oder noch zu erlassenden Vorschriften über das Eisenbahnwesen in keiner Weise präjudiziert sein.

Insofern die Bundesbehörden jemals den Bezug von Einschreibgebühren im Allgemeinen untersagen sollten, müßte auch der Kanton Neuenburg auf die fernere Erhebung derselben Verzicht leisten.

4. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.





**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzessionen des vormaligen Jura industriel an den Kanton Neuenburg. (Vom 8. Juni 1885.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1885             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 27               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 13.06.1885       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 295-302          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 776       |

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.