

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Abänderung der Konzession elektrischer Strassenbahnen in Neuenburg und Umgebung und Ausdehnung dieser Konzession auf eine Linie von St. Blaise nach Neuenstadt.

(Vom 26. Januar 1914.)

I.

Mit Eingabe vom 10. März 1913 stellte die Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg ein Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Strassenbahn von St. Blaise nach Neuenstadt über Cornaux, Cressier und Le Landeron. Diese Linie würde die Fortsetzung der Strassenbahnen in Neuenburg bilden.

Die Gesuchstellerin macht im wesentlichen folgendes geltend: Die nördlich der Zihl zwischen dem Neuenburger- und dem Bielersee gelegene Gegend gehört zum Bezirk Neuenburg und unterhält zahlreiche geschäftliche Beziehungen mit dem Hauptorte. Die Zahl der Schüler, die die Sekundar-, Gewerbe- und höhern Schulen Neuenburgs besuchen, nimmt fortwährend zu, und andererseits ist auch der Verkehr in entgegengesetzter Richtung sehr entwickelt.

Obwohl die Linie der Bundesbahnen die neuenburgischen Orte Cornaux, Cressier und Landeron bedient, verlangt deren Bevölkerung bessere Verbindungen mit der Stadt. Sie wünscht häufigere Züge und einen ihren Bedürfnissen besser entsprechenden Betrieb.

Die Bevölkerung von Cornaux, Cressier und Landeron ist sich vollkommen klar darüber, dass sie von den Bundesbahnen eine Vermehrung der Züge nicht erlangen kann. Dieser Verwaltung liegt vor allem an dem durchgehenden Verkehr auf grosse Entfernungen, und sie sucht die Zahl der Schnellzüge immer mehr zu erhöhen.

Der Gemeinderat von Landeron hat, unterstützt von den Behörden der andern Ortschaften, an die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen das Gesuch gerichtet, ihr Netz bis Landeron zu verlängern.

Die genannte Gesellschaft erachtete es für unumgänglich notwendig, ihr Netz bis nach Neuenstadt auszudehnen, um in einer Station, wo gewisse Schnellzüge anhalten, eine günstigere Verbindung mit dem Netze der Bundesbahnen zu erlangen. Ausserdem ist es von Wichtigkeit, dass das neue Netz auf Verkehrszuwachs aus dieser Stadt zählen kann, die mit Neuenburg und den neuenburgischen Ortschaften sehr rege Beziehungen unterhält. Es könnte auch der Anschluss an die Dampfschiffskurse auf dem Bielersee in der Richtung von Erlach, Biel und vor allem der Petersinsel erfolgen.

Nach dem technischen Berichte soll die Linie bei dem jetzigen Endpunkt am Eingang des Dorfes St. Blaise beginnen und in einer Länge von ungefähr 400 m bis zum Niveauübergang der direkten Linie Bern-Neuenburg die Kantonsstrasse benutzen. Dann erreiche die Linie auf eigenem Bahnkörper Bois-rond und Cornaux, indem sie sich zuerst südlich des Loclat de St. Blaise und dann in der Nähe von Souaillon und des Dorfes Wavre hinziehe. Nach einer Variante würde sie bis Souaillon der Kantonsstrasse folgen, dann dieselbe verlassen und ungefähr einen Kilometer weit dem Laufe eines Entwässerungskanals folgen, um Cornaux zu erreichen.

Die Haltestelle Cornaux soll an die Strasse von Cornaux nach Thielle zu liegen kommen, südlich von der Linie der S. B. B. und in möglichster Nähe der Strassenüberführung, die an diesem Orte erstellt werden wird.

Zwischen Cornaux und Cressier wird sich die Linie südlich von dem Geleise der S. B. B. halten.

Die Haltestelle Cressier soll südlich der Linie der S. B. B. an den nach der alten Zihl führenden Feldweg in die Nähe der in Ausführung begriffenen Überführung zu liegen kommen.

Von Cressier an wende sich die Linie nach rechts gegen den Flecken Landeron, wo in unmittelbarer Nähe des Überganges der Kantonsstrasse eine Haltestelle vorgesehen sei.

Bis Landeron biete die Erstellung der Linie keine besonderen Schwierigkeiten; jenseits dieser Ortschaft aber ziehe sich die Linie durch überbaute Grundstücke, und in Neuenstadt, wo ihr Endpunkt nördlich der Linie der S. B. B. liegen werde, handle es sich darum, diese zu überschreiten.

Nach der Variante würde die Linie nach Durchquerung der jenseits Landeron gelegenen Quartiere „Les Levées“, „La Russie“ und „Frienisberg“ die Überführung, die gegenwärtig von den Bundesbahnen erstellt wird, erreichen und die Kantonsstrasse benutzen, um die Hauptbahn zu überschreiten. Da zwischen der

Kantonsstrasse und dem Grundeigentum der Bundesbahnen nicht genügend Raum übrig bliebe, um einen unabhängigen Bahnkörper zu erstellen, würde es nötig sein, auf neuenburgischem Gebiete, zwischen Kilometer 9 und 10, die Kantonsstrasse zu benutzen. Von der Grenze des Kantons Bern an wäre es dann möglich, bis zur Einfahrt auf den Bahnhofplatz in Neuenstadt wieder zum unabhängigen Bahnkörper überzugehen.

Das zu überwindende Hindernis bestehe in der doppelten Rampe der Überführung über die Linie der S. B. B., wofür eine Steigung von $4\frac{1}{2}\%$ vorgesehen sei. Um die Führung von Zügen, wie sie auf der Linie von Boudry verkehren, zu ermöglichen, dürfte die Steigung nicht mehr als $2\text{—}2\frac{1}{2}\%$ betragen, so dass für die Schmalspurbahn besondere Rampen notwendig würden. Nach Erreichung des km 10,400 würde die neue Linie auf dem Bahnhofplatz in Neuenstadt ausmünden, wo sie zunächst mit dem Personenbahnhof der S. B. B. und später, im Falle des Bedürfnisses, mit dem Güterbahnhof verbunden würde.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Eisenbahn: 10,550 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 25 ‰.

Höhenangaben: St. Blaise 439; Cornaux 439,50; Cressier 439;

Landeron 437; Neuenstadt 438 m ü. M.

Kleinster Halbmesser: 200 m.

Zwischenstationen und Haltestellen: 3.

Betriebsart: Elektrizität; Gleichstrom; Kontaktluftleitung, Rückleitung durch die Schienen. Kraft geliefert von dem „Bernischen Kraftwerk Hagneck“ oder von der „Société neuchâteloise d'électricité“.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	30,000
Zinsen des Baukapitals	„	10,000
Landerwerb	„	100,000
Erdarbeiten und Kunstbauten	„	310,000
Geleise	„	276,000
Elektrische Kontakt- und Rückleitungen	„	73,000
Gebäude und mechanische Stationseinrichtungen, Umformerstationen	„	75,000
Telephon, Signale, Verschiedenes	„	4,000
Rollmaterial	„	120,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	2,000

Fr. 1,000,000

oder für den Kilometer Fr. 95,000.

Da gewünscht wurde, dass die Konzession unter den gleichen Bedingungen erteilt werde, wie die gegenwärtige Konzession der Neuenburger Strassenbahnen vom 28. Juni 1901, abgeändert durch Bundesbeschluss vom 25. März 1909, so hielten wir es für zweckmässig, letztere Konzession einfach auf die projektierte Linie auszuweihen, statt eine neue Konzession zu erteilen. Diese Ausdehnung soll allerdings mit gewissen Änderungen und Zusätzen erfolgen. So wurde Art. 12, der vorsieht, dass die Gesellschaft zur Beförderung von Waren nicht verpflichtet ist, in dem Sinne ergänzt, dass der Bundesrat auf Verlangen der Gesellschaft die Einführung eines beschränkten Güterdienstes auf dem ganzen Netz der Strassenbahnen in Neuenburg oder auf einem Teil des Netzes gestatten und die Taxen für diesen Dienst festsetzen kann.

Art. 16 betreffend die Taxen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expressgut ist ebenfalls abgeändert worden. Wir verweisen in dieser Beziehung auf den Beschlussesentwurf.

Art. 23 betreffend Ausübung des Rückkaufsrechtes hat im Hinblick auf den projektierten Bau der neuen Linie gleichfalls einige Abänderungen erfahren.

II.

Ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Paul Frochaux, Charles Veillard, Casimir Gicot, Advokat und Notar, in Landeron, und Albin Beyeler, Ingenieur in Bern, hat am 8. März 1911 ein Gesuch eingereicht um Erteilung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Ins nach Neuenstadt über Erlach und Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières.

Mit Schreiben vom 21. Februar 1912 an das Eisenbahndepartement verzichtete das Initiativkomitee dieser Eisenbahn auf die Strecke Ins-Erlach, für die dann durch Bundesbeschluss vom 12. März 1912 (E. A. S. XXVIII, 70) einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Hochuli und Mithafe in Erlach, eine Konzession erteilt worden ist.

Das Konzessionsgesuch beschränkt sich daher gegenwärtig auf eine Linie von Erlach nach Neuenstadt über Landeron und von Landeron nach Prêles über Lignières.

Es tritt in bezug auf die Strecke Landeron-Neuenstadt in Konkurrenz mit dem Projekt der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg, von dem der erste Teil dieser Botschaft handelt.

Für uns kommt hier nur die Konkurrenzstrecke Landeron-Neuenstadt in Betracht. Nach dem allgemeinen Bericht, der dem Gesuche beigelegt ist, und nach den diesen Bericht abändernden Mitteilungen der Vertreter des Initiativkomitees Frochaux

und Mithafte würde die Linie bis zum Niveauübergang der Kantonsstrasse Landeron-Neuenstadt der Linie der Bundesbahnen folgen und sich bis Neuenstadt an die öffentlichen Strassen anlehnen. Es ist eine Variante vorgesehen, die bis zum Niveauübergang der schweizerischen Bundesbahnen der Strasse und von da an der Linie der Bundesbahnen folgen würde, um bei der Station Neuenstadt auszumünden.

Die Linie würde eingleisig mit 1 m Spurweite erstellt und mit Elektrizität oder mit Dampf betrieben. Das Konzessionsgesuch sieht ausserdem vor, dass der Bundesrat die Gesellschaft ermächtigen kann, die Strecke Landeron-Neuenstadt als Strassenbahn zu betreiben.

III.

In seiner Vernehmlassung an das Eisenbahndepartement, vom 8. Juli 1913, hat sich der Staatsrat des Kantons Neuenburg über das von der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg behufs Ausdehnung ihres Netzes von St. Blaise nach Neuenstadt eingereichte Konzessionsgesuch im wesentlichen wie folgt ausgesprochen:

„Sie machen uns darauf aufmerksam, dass dieses Konzessionsgesuch in bezug auf die Strecke Landeron-Neuenstadt mit demjenigen der Herren Frochoux, Veillard und Beyeler vom 8. März 1911 in Konkurrenz tritt, und Sie ersuchen uns, über diese Frage ebenfalls unsere Ansicht zu äussern und zu erklären, welchem der beiden Projekte wir den Vorzug geben.

Unser Departement der öffentlichen Arbeiten hat die Behörden der beteiligten Gemeinden um Mitteilung ihrer Ansichten ersucht.

Die Gemeinden St. Blaise, Thielle-Wavre, Cornaux und Cressier erheben keine Einwendungen. Die einzigen von ihnen gemachten Bemerkungen beziehen sich auf das Tracé selbst und können vor Einreichung des endgültigen Projektes mit der Gestaltstellerin geprüft und besprochen werden.

Der Gemeinderat von Landeron hat sich einstimmig zugunsten des von der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg eingereichten Konzessionsgesuches ausgesprochen. Dagegen hat der Generalrat dieser Gemeinde die Erteilung einer Konzession für die Strecke St. Blaise-Landeron an die Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg und einer Konzession für die Strecke Landeron-Neuenstadt an das Komitee Frochoux, Veillard und Beyeler befürwortet.

Der Staatsrat selbst erklärt sich zugunsten des von der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg zum Zwecke der

Ausdehnung ihres Netzes von St. Blaise nach Neuenstadt eingereichten Konzessionsgesuches: „Obwohl unsere Vernehmlassung vom 9. März letzten Jahres die Erteilung einer Konzession an die Herren Frochaux und Mithaffe für eine Eisenbahn, die ebenfalls eine Strecke Landeron-Neuenstadt in sich schloss, befürwortete, geben wir heute dem Projekte der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg den Vorzug, da wir einer veränderten Sachlage gegenüberstehen“.

In ihrer Vernehmlassung vom 14. Juni 1913 hat sich die Regierung des Kantons Bern über die beiden konkurrierenden Projekte ausgesprochen und dabei dem Projekte der Strassenbahnen in Neuenburg ebenfalls den Vorzug gegeben, immerhin unter folgenden Vorbehalten:

1. Die Linie ist in einer Bauetappe auszuführen.
2. Die Strecke auf bernischem Gebiete soll auf eigenem Bahnkörper, d. h. unabhängig von der Staatsstrasse, erstellt werden.
3. Für den Fall, dass das Tracé dennoch auf kürzere Strecken an die Staatsstrasse angelehnt werde oder deren Planum benützen sollte, ist eine spezielle Bewilligung des Grossen Rates erforderlich.

Mit Schreiben vom 4. Juli 1913 an das Eisenbahndepartement stimmte die Direktion der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg dem oben unter Ziffer 2 erwähnten Vorbehalte grundsätzlich zu, indem sie sich damit einverstanden erklärte, den auf bernischem Gebiet liegenden Teil ihrer Linie auf eigenem Bahnkörper zu erstellen, immerhin mit Ausnahme der Endstation, die sich nur auf dem Bahnhofplatz in Neuenstadt befinden könne. Sie erklärte ferner von der unter Ziffer 3 enthaltenen Bemerkung Vormerk nehmen zu wollen.

Sodann erklärte die genannte Gesellschaft mit Schreiben vom 10. September 1913 an das Eisenbahndepartement ihre Zustimmung auch zu dem unter Ziffer 1 enthaltenen Vorbehalte der Regierung des Kantons Bern.

Wir unsererseits geben ebenfalls dem von der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg eingereichten Projekte den Vorzug. Wir halten dafür, dass die Linie Landeron-Neuenstadt in einer viel zweckmässigeren und den Interessen der Bevölkerung besser entsprechenden Weise betrieben werden kann, wenn diese Linie als Verlängerung derjenigen von St. Blaise nach Landeron, statt als Zweiglinie einer Eisenbahn von Erlach und Landeron nach Prêles über Lignières, konzessioniert wird. Nach Ansicht der technischen Organe des Eisenbahndepartements werden

die Strassenbahnen in Neuenburg imstande sein, auf der ganzen Strecke die Züge in kurzen und regelmässigen Zeitabständen verkehren zu lassen, während es zweifelhaft ist, ob dies der andern Unternehmung möglich wäre. Ausserdem ist die Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg eine alte Gesellschaft, die imstande sein wird, die neue Linie in Bälde zu finanzieren,

Da es sich im vorliegenden Falle um die Ausdehnung der Konzession der Strassenbahnen in Neuenburg auf eine neue Strecke handelt, die nur die Verlängerung einer Linie ihres Netzes bildet, so wurde davon abgesehen, eine Konferenz zur Besprechung des Beschlussesentwurfes einzuberufen. Dieser wurde den beiden beteiligten Kantonsregierungen, dem Initiativkomitee des konkurrierenden Projektes und der Direktion der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg mitgeteilt. Mit Schreiben vom 30. Dezember 1913, 7. Januar 1914 und 21. Januar 1914 haben der Staatsrat des Kantons Neuenburg, der Regierungsrat des Kantons Bern und die erwähnte Direktion erklärt, dass sie gegen den genannten Beschlussesentwurf keine Einwendungen zu machen haben. Das genannte Initiativkomitee dagegen benachrichtigte mit Schreiben vom 8. Januar 1914 das Eisenbahndepartement, dass es auf die Strecke Landeron-Neuenstadt verzichte, unter dem Vorbehalt, dass ihm die Konzession für eine Linie Erlach-Landeron-Lignières-Prêles erteilt werde. Das derart eingeschränkte Konzessionsgesuch des Komitees Frochaux und Mithaffe wird den Gegenstand einer besondern Botschaft an die Bundesversammlung bilden.

Es ist noch zu erwähnen, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen mit Schreiben vom 19. August 1913 an das Eisenbahndepartement erklärt hat, sie erhebe gegen die Erteilung der Konzession für eine Linie St. Blaise-Landeron-Neuenstadt keine Einwendung.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. Januar 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Abänderung der Konzession elektrischer Strassenbahnen
in Neuenburg und Umgebung und Ausdehnung dieser
Konzession auf eine Linie von St. Blaise nach Neuen-
stadt.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg, vom 10. März 1913, nebst Beilagen;
2. eines Konzessionsgesuches der HH. Paul Frochaux und Mithaffe, vom 8. März 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Januar 1914,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1901 (E. A. S. XVII, 107) erteilte und am 26. März 1909 (E. A. S. XXV, 103) abgeänderte Konzession elektrischer Strassenbahnen in Neuenburg und Umgebung wird auf eine neue Linie von St. Blaise nach Neuenstadt über Landeron ausgedehnt.

Diese Ausdehnung der Konzession geschieht mit folgenden Zusätzen und Abänderungen:

1. Im Eingang der Konzession (siehe Bundesbeschluss vom 26. März 1909) erhält die lit. a folgenden Wortlaut:

„a. von Neuenburg nach Neuenstadt über St. Blaise.“

2. Der Art. 2 der Konzession erhält folgenden Wortlaut:

„Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1978 erteilt.“

3. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen für die neue Linie nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung vorzulegen.

4. Die Benutzung der öffentlichen Strassen für den Bau und Betrieb der Linie ist durch das Schreiben des Staatsrates des

Kantons Neuenburg vom 15. Juli 1913 gestattet und wird durch die Bestimmungen eines zwischen der Gesellschaft der Strassenbahnen in Neuenburg und dem Staatsrat des Kantons Neuenburg abzuschliessenden Vertrages geregelt, soweit diese Bestimmungen mit der Konzession und den Vorschriften der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruche stehen.

5. Art. 9 erhält folgende Fassung:

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Neuenburg oder Bern und an deren Regierungen unentgeltlich abzuliefern.

6. Der Art. 12 der Konzession der Strassenbahnen in Neuenburg, geändert durch Bundesbeschluss vom 26. März 1909, wird neuerdings wie folgt abgeändert:

„Die Gesellschaft ist in erster Linie zur Beförderung von Personen und Handgepäck verpflichtet. Sie übernimmt auch die Beförderung von anderm Gepäck und von Expressgut, soweit das Gewicht eines einzelnen Stückes 50 Kilogramm nicht übersteigt und die Beförderung ohne Verwendung besonderer Wagen möglich ist. Zur Beförderung von Gütern und lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet. Indessen kann der Bundesrat auf Verlangen der Gesellschaft die Einführung eines beschränkten Güterdienstes auf dem ganzen Netze oder auf einem Teile des Netzes der Neuenburger Strassenbahnen bewilligen. Er wird auch die Taxen hierfür festsetzen.“

7. In Art. 16 der Konzession, der durch Bundesbeschluss vom 26. März 1909 ebenfalls abgeändert worden ist, sind die auf die Taxen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Expressgut bezüglichen Bestimmungen wie folgt zu ersetzen:

„Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 6 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge beziehen. Die Gesellschaft wird ermächtigt, diese Taxe auf den Linien Neuenburg-Corcelles-Cormondrèche, Vausseyon-Valangin und Neuenburg-Bahnhof S. B. B. auf Grund eines Zuschlages von höchstens 60 % zu den wirklichen Entfernungen anzuwenden.“

„Für die Beförderung von anderm Reisegepäck und von Expressgut kann eine Taxe von 20 Rappen für das Stück und für eine Entfernung von 1—5 Kilometer erhoben werden, mit einem Zuschlage von 10 Rappen für jede weitere Strecke von

5 Kilometern. Die Gesellschaft wird ermächtigt, diese Taxen auf den Linien Neuenburg-Corcelles-Cormondrèche, Vauseyon-Valangin und Neuenburg-Bahnhof S. B. B. auf Grund eines Zuschlages von höchstens 60% zu den wirklichen Entfernungen anzuwenden.“

8. Der Art. 23 der Konzession erhält folgenden Wortlaut:

„Art. 23. 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 fünfundzwanzig Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Linie St. Blaise-Neuenstadt 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 Drittmansrechte 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 keine 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 zum 1. Januar 1960 rechtskräftig wird, den $22\frac{1}{2}$ -fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in dem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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 andern 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, die auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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.“

9. Art. 24 erhält folgenden Wortlaut:

„Art. 24. Haben die Kantone Neuenburg und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 23 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. Der Art. 2 (Dauer der Konzession) und 23 (Bestimmungen über den Rückkauf) der Konzession vom 28. Juni 1901 bleiben so lange in Kraft, als die Linie St. Blaise-Neuenstadt nicht erstellt ist.

III. Das Konzessionsgesuch der HH. Frochoux und Mithaffe vom 8. März 1911 für eine Schmalspurbahn von Erlach nach Landeron und Neuenstadt und von Landeron nach Prêles über Lignières, Nods und Diesse wird, soweit es die Strecke Landeron-Neuenstadt betrifft, abgewiesen. Auf den Teil des Gesuches, der sich auf die andern Strecken bezieht, wird zurzeit nicht eingetreten.

IV. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am 15. Februar 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Abänderung der Konzession elektrischer Strassenbahnen in Neuenburg und Umgebung und Ausdehnung dieser Konzession auf eine Linie von St. Blaise nach Neuenstadt. (Vom 26. Januar 1914.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	505
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.02.1914
Date	
Data	
Seite	247-257
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 266

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.