№ 49 321

Schweizerisches Bundesblatt.

64. Jahrgang. 4. Dezember 1912. Band V.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *10 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

381

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den freihändigen Ankauf der Neuenburger Jurabahn durch den Bund.

(Vom 26. November 1912.)

Tit.

Am 4. November 1912 kam nach langen Verhandlungen zwischen Vertretern der Regierung von Neuenburg und solchen des Bundesrates ein Vertrag über die Abtretung der Neuenburger Jurabahn an die schweizerische Eidgenossenschaft zustande.

Wir beehren uns Ihnen die Vereinbarung mit folgenden Ausführungen zur Genehmigung im Sinne von Art. 3 des sogenannten Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 vorzulegen.

Frühere Rückkaufsbestrebungen.

Im Jahre 1897, anlässlich der Beratungen über den Rückkauf der Hauptbahnen prüften die eidgenössischen Räte auch die Frage, ob nicht noch einige Nebenbahnen, wie die Neuenburger Jurabahn und andere, in die erste Verstaatlichungsoperation einzubeziehen seien. Der Bundesrat fand, dass eine gleichmässige Berücksichtigung aller Landesteile zwar nahe läge, dass es sich aber doch empfehle, stufenweise vorzugehen. Die Bundesver-

sammlung kam zum gleichen Schlusse. Die Verstaatlichung erstreckte sich daher nur auf die Linien der fünf grossen Unternehmungen, die den Hauptverkehr im Lande und den Transit durch die Schweiz vermitteln. Dabei wurde allerdings anerkannt, dass die Neuenburger Jurabahn mit ihrem Anschluss an die französischen Bahnen in gewissem Masse auch die Bedeutung einer Hauptverkehrslinie besitze. Mit Rücksicht auf die bescheidene Rendite der in Betracht kommenden kleineren Bahnunternehmungen fand man es aber angezeigt, der Rückkaufsoperation keine weitere Ausdehnung zu geben. Man ging dabei von der richtigen Ansicht aus, dass die Bundesbahnen, wenn einmal ihre Finanzlage als gesichert betrachtet werden könne, eher in der Lage sein würden, weitere Linien in ihr Netz einzubeziehen.

Das Verkaufsangebot der Regierung von Neuenburg.

Die Frage des Erwerbes der Neuenburger Jurabahn kam dann erst wieder zur Sprache, als der Staatsrat des Kantons Neuenburg sich mit einer Denkschrift vom 23. Dezember 1902 an den Bundesrat wandte. Darin wurde dargelegt:

1. dass der Übergang der Bahn an den Bund Land und Leuten die gleichen Vorteile sichern würde, wie der gegenwärtige Betrieb der Linie durch den Kanton, und dass daher der Besitzwechsel ohne Nachteil erfolgen könnte;
2. dass die Übernahme der Bahn durch den Bund von allen Interessenten mit Befriedigung aufgenommen würde und sich aus ihr eine bedeutende Erleichterung in der Betriebs- und Finanzverwaltung ergeben müsste;
3. dass mit dem Erwerb der Neuenburger Jurabahn alle Übergänge von französischen auf schweizerische Bahnen in die Hände der Bundesbahnen kämen, und
4. dass es für den Bund und den Kanton Neuenburg wünschbar sein müsse, dass mit der Verstaatlichung der Jura-Simplon Bahn im Jahre 1903 auch die Neuenburger Jurabahn an den Bund übergehe.

Die Denkschrift schloss mit der Erklärung, dass der Staatsrat von Neuenburg bereit sei, auf Grund seiner Vorlage mit dem Bundesrate in Kaufsverhandlungen einzutreten.

Der Bundesrat fand diese Anregung der Kantonsregierung neuer Prüfung wert. Die Untersuchungen erlitten jedoch einen Aufschub, weil die zur Berichtabgabe eingeladene Verwaltung

der Bundesbahnen damals mit Organisationsarbeiten vollbeschäftigt war und die noch nicht genügend gesicherte finanzielle Lage dieser Unternehmung ein Zuwarten bedingte. Der Bundesrat konnte infolgedessen erst Ende Oktober 1905 zur Frage Stellung nehmen und dem Neuenburger Staatsrat ein erstes Angebot von Fr. 6,120,000 machen. Der Staatsrat setzte dann die weiteren Verhandlungen erst mit Schreiben vom 13. September 1909 fort.

Geschichte und Verhältnisse der Neuenburger Jurabahn.

Zur allgemeinen Erläuterung schicken wir über die Entstehung und Entwicklung der Unternehmung folgendes voraus.

Die Bahn wurde von einer Aktiengesellschaft „Jura Industriel" gebaut. Sie hatte die Aufgabe, die Ortschaften der Neuenburger Berge mit der Hauptstadt am See und dem schweizerischen Eisenbahnnetz zu verbinden. Die Eröffnung erfolgte streckenweise, nämlich: am 2. Juli 1857 von Locle nach Chaux-de-Fonds, Ende 1859 von Chaux-de-Fonds nach Convers und von Hauts-Geneveys nach Neuchâtel. Am 15. Juli 1860, nach Fertigstellung des grossen Tunnels des Loges, wurde dann der durchgehende Verkehr möglich. Über der jungen Unternehmung waltete kein guter Stern. Die Erträgnisse waren ungenügend. Die Gesellschaft konnte ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen und musste in Liquidation treten. Die Bahn, für deren Bau Fr. 10,500,000 Anleihen, davon Fr. 1,000,000 von der Eidgenossenschaft und Fr. 2,550,000 von neuenburgischen Gemeinden, ferner Fr. 7,500,000 Aktienkapital, hauptsächlich aus der Kasse des Staates und der Gemeinden herstammend, im ganzen also Fr. 18,000,000 Kapital aufgewendet worden waren, ging auf 1. Januar 1865 für Fr. 4,800,000 an eine neue Gesellschaft über. Die finanzielle Lage der Unternehmung blieb aber stets noch eine missliche. Der Staat Neuenburg wollte deshalb zehn Jahre später die Bahn selbst übernehmen, aber das Volk verwarf die Rückkaufsvorlage. Die Gesellschaft der Bernischen Jurabahn erwarb hierauf die Linie auf 1. Mai 1875 um Fr. 3,600,000. Unter dieser Verwaltung wurde das am 4. August 1884 eröffnete Endstück Locle-Col-des-Roches zum Anschluss an die französische Linie gebaut. Die Betriebsführung durch die Privatbahn befriedigte jedoch die neuenburgischen Interessenten auf die Dauer nicht. Die Entwicklung der Unternehmung erschien ungenügend. Die Zahl der Züge war zu klein und die Taxen stellten sich zu hoch. Es bewirkte dies, dass nach weiteren zehn Jahren, am 1. Januar

1886, der Kanton Neuenburg gegen Bezahlung einer Summe von Fr. 5,250,000 nun doch Eigentümer der Unternehmung wurde. Nach vielen Wechselfällen erfuhr so die Bahn, an deren Bau der Staat und die Gemeinden gegen Fr. 10,000,000 beigetragen hatten, die erste Verstaatlichung.

Der Betrieb der Bahn wird seither von einer Betriebsgesellschaft geführt, an der die nächsten Interessenten, der Staat und die Gemeinden, beteiligt sind. Auf der Strecke Locle bis Col-des-Roches (Landesgrenze) wird der Zugs- und Fahrdienst von den Organen der P. L. M. besorgt. Die Verhältnisse zu dieser Gesellschaft sind infolge baulicher Veränderungen auf der Mitbenützungsstrecke durch einen Nachtragsvertrag vom 4./27. Mai 1910 neu geordnet worden. Die Übergabe der Reisenden geschieht in Locle und die der Güter in Col-des-Roches. Für die Remisierung der Lokomotiven der P. L. M. liess der Staat Neuenburg als Bahneigentümer besondere Anlagen in Locle erstellen.

Seit dem Ankauf der Bahn durch den Kanton ist eine erfreuliche Verkehrsentwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der täglichen Züge über die ganze Bahn stieg von 1888 bis 1911 von 11 auf 32. Die Einnahmen hoben sich von Fr. 755,000 auf Fr. 1,700,000 im ganzen oder von Fr. 18,900 auf Fr. 42,400 per Bahnkilometer. Die Betriebsausgaben vermehrten sich allerdings ungefähr im gleichen Masse; sie betrugen anno 1888 Fr. 596,000 und für 1911 Fr. 1,374,000 oder Fr. 14,900, beziehungsweise Fr. 34,350 per Kilometer. Die verhältnismässig hohen Aufwendungen erklären sich aus der Beschaffenheit der Bahn. Sie ist eine Bergbahn. Von Neuenburg bis hinauf nach Chaux-de-Fonds beträgt die Steigung fast ausnahmslos 27 ‰, wie bei der Gotthardbahn. Von da bis Col-des-Roches treten nahezu gleich grosse Gefällsstrecken auf. Von der ganzen Baulänge von 38,145 m liegen 6084 m oder 16 % in Tunneln. Der Bahnunterhaltungs- und der Fahrdienst erfordern infolge dieser Verhältnisse hohe Aufwendungen.

Der vermehrte Verkehr bedingte auch eine Erweiterung der Hauptbahnhöfe in Chaux-de-Fonds und Locle. Der erstere erfuhr von 1900 bis 1905 in allen Teilen eine rationelle, weitgehende Umgestaltung, so dass er nun für geraume Zeit den Verkehrsbedürfnissen aller einmündenden Linien genügen wird. Die Neubaukosten beliefen sich, nach Abzug von Fr. 350,000 für Verluste auf untergegangenen Anlagen, auf Fr. 4,088,000. Ähnliches ist von den Neuanlagen in Locle und Col-des-Roches, die eine Ver-

mehrung des Baukontos um Fr. 1,800,000 bedingten, zu sagen. Die Gesamtkosten dieser Bahnerweiterungen von zirka Fr. 6,000,000 überstiegen die Voranschläge in hohem Masse. Alle Ergänzungsbauten und Materialanschaffungen bewirkten in der Zeit des Staatsbahnbetriebes von 1886 bis 1912 eine Erhöhung des Anlagekontos von Fr. 5,250,000 auf zirka Fr. 13,500,000.

Mit diesen ausserordentlichen Kapitalaufwendungen vermochten die Betriebsüberschüsse nicht Schritt zu halten. Zur vollständigen Verzinsung fehlten in den letzten Jahren Beträge von Fr. 75,000 bis 176,000, die der allgemeinen Staatsrechnung zur Last fielen.

Diese Sachlage und die offenbar unbefriedigende erste Bemessung des Wertes der Unternehmung seitens des Bundes im Jahr 1905 gaben der Regierung zur Untersuchung der Frage Anlass, ob nicht die Einrichtung des elektrischen Betriebes zu besseren Verhältnissen führen könnte. Allein das Ergebnis der Vorstudien war kein ermutigendes. Es drang die Überzeugung durch, dass die Kosten der Neueinrichtungen und der Umbauten auf den grossen Bahnhöfen die Zinslasten nochmals in hohem Masse steigern würden, ohne dass genügende Gewähr für ein entsprechendes Anwachsen der Betriebsüberschüsse geboten wäre.

Unter diesen Umständen hielt es die Kantonsregierung für besser, von einer neuen Vermehrung der Eisenbahnschuld abzusehen und die Frage der Abtretung der Bahn an den Bund weiter zu verfolgen. Ende 1909 wurde von ihr die Wiederaufnahme der Kaufsverhandlungen gewünscht.

Gründe für die Verstaatlichung.

Seitens der Bundesbehörde war zunächst zu prüfen, ob der Rückkauf der Neuenburgerbahn sich aus volkswirtschaftlichen, politischen oder andern Gründen empfehle. Man überzeugte sich dabei, dass die Frage von verschiedenen Gesichtspunkten aus bejaht werden dürfe. Wir führen folgende auf: Der Betriebsdienst auf dieser Linie kann nach ihrem Einbezug ins Bundesbahnnetz vereinfacht werden; es betrifft dies insbesondere den Dienst der Verwaltung, der Gemeinschaftsstationen und der Zugsführung. Die Bundesbahnen stehen mit der Linie der Neuenburger Jurabahn hinsichtlich des Verkehrs und Betriebes in enger Fühlung. Auf den zwei Hauptbahnhöfen Neuenburg und Chaux-de-Fonds treffen die beiden Unternehmungen zusammen. In Chaux-

de-Fonds sind die Einnahmen der mitbenützenden Schweizerischen Bundesbahnen weit grösser, als die der Eigentumsbahn und zweier dort einmündender kleinerer Unternehmungen zusammen; sie erreichen zwei Drittel des Gesamtbetrages. Für die Tarife ist eine Gleichstellung der Taxgrundlagen wünschenswert. Die bisher bestandene Verkehrskonkurrenz fällt dahin. Die letzten Jahresergebnisse der Neuenburger Jurabahn lassen eine normale Weiterentwicklung der Verkehrseinnahmen erwarten. Der Betrieb dieser Linie wird daher die Erträgnisse der Bundesbahnen nicht ungünstig beeinflussen. Die Neuenburger Jurabahn bildet ab Chaux-de-Fonds die Fortsetzung einer Hauptlinie der Schweizerischen Bundesbahnen zum Anschluss an die P. L. M. Die Bundesbahnen erhalten dadurch eine günstigere Stellung gegenüber dieser ausländischen, die ganze Westgrenze beherrschenden Gesellschaft. Die mit Bundesmitteln erweiterten und grosszügig gestalteten Veterinäranlagen in Col-des-Roches für die Vieheinfuhr aus Frankreich werden für das Netz der Bundesbahnen besonders wertvoll. Der freihändige Rückkauf ist dem konzessionsmässigen vorzuziehen, weil der Bund in seinen Entschliessungen frei ist und keinen grösseren Kaufpreis zu bezahlen hat, als die Ergebnisse der Bahn es rechtfertigen. Die Neuenburger haben für den Bau und Betrieb ihrer, einem wirklichen Bedürfnisse dienenden Bahn bisher die grössten Opfer gebracht, und hätten noch weitere zu bringen, während den Bundesbahnen aus dem Weiterbetrieb der Linie ein verhältnismässig geringes Risiko erwachsen wird. Auch vom militärischen Gesichtspunkte aus betrachtet dürfte es vorteilhaft sein, wenn alle grossen Bahnlinien an der Westgrenze unter einheitlicher Leitung sich befinden und das Fahrmaterial und Personal unbeschränkt zur Verfügung des Bundes stehen.

Wenn neben diesen allgemeinen Zweckmässigkeitsgründen auch der zu bezahlende, nachstehend erörterte Kaufpreis sich rechtfertigen lässt, so erscheint die Übernahme der Bahn geboten.

Kaufpreis der Bahn.

Die Bahn besass auf Ende 1911, mit Inbegriff der Ausgaben für die Bahnhofumbauten, einen im Sinne des Rechnungsgesetzes anerkannten Anlagewert von Fr. 13,422,629. Diese Summe wäre nach den Konzessionsbestimmungen zu bezahlen, wenn der Bund auf den nächsten Termin (1. Mai 1918) von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch machen wollte. Die Kantonsregierung

glaubte, auf die Vergütung des Anlagewertes auch dann Anspruch zu haben, wenn sie selbst den Verkauf der Bahn in Vorschlag bringe. Wir fanden diese Auffassung nicht zutreffend und erklärten von Anfang an, dass der freihändige Ankauf der Bahn durch den Bund nur auf Grund des Ertragswertes der Unternehmung erfolgen könne. Die in diesem Sinne von den Bundesbahnen und dem Eisenbahndepartement im Jahre 1905 vorgenommenen ersten Berechnungen ergaben einen kommerziellen Wert von Fr. 6,120,000. Dieses Angebot befriedigte aber die Kantonsregierung nicht. Im Jahre 1909, nach Wiederaufnahme der Verhandlungen, wurde von den Bundesorganen noch ein geringerer Wert ermittelt. Die Ursache dieser Wertverminderung lag hauptsächlich in dem Sinken des Betriebsüberschusses infolge der seit 1907 eingetretenen bedeutenden Vermehrung der Betriebsausgaben ohne entsprechende Verkehrszunahme.

Seit 1909 gestalteten sich aber die Erträgnisse wesentlich besser. Der Verkehr erfuhr wieder eine regelmässige Steigerung. Dazu kam die günstige Einwirkung einer im Jahre 1910 vorgenommenen Erhöhung der Personen- und Gütertarife. Auf Grund der Ergebnisse für 1911 und der Budgetansätze und Einnahmen pro 1912 nahmen die Vertreter der Bundesbahnen und des Bundesrates an, dass unter den jetzigen Verhältnissen und auch in Zukunft auf einen jährlichen Reinertrag von annähernd Fr. 310,000 gerechnet werden könne, der zu $3^1/_2$ % einer Kapitalsumme von Fr. 9,000,000 und zu 4 % einer solchen von Fr. 8,000,000 entspräche. Es wurden in der Ertragsrechnung in Anschlag gebracht:

Betriebseinnahmen:		
von Reisenden	Fr.	948,000
von Gütern	„	612,000
Verschiedenes	„	190,000
Zusammen	Fr.	1,750,000
Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	Fr.	40,000
Bahnunterhalt	„	198,000
Expeditions- und Zugsdienst	„	416,000
Fahrdienst	„	575,000
Verschiedenes	„	155,000
Zusammen, nach Abzug von Fr. 9000, die auf Baukonto gehören	Fr.	1,375,000

	Überschuss der Einnahmen	Fr.	375,000
hierzu:	Ertrag verfügbarer Kapitalien . . .	„	7,800
	Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds .	„	31,600
	Zusammen	Fr.	414,400
davon:	Einlage in den Erneuerungsfonds . .	„	— 90,000
	Verzinsung und Tilgung des Hülfskassadefizites	„	— 15,400
	Reinertrag (rund Fr. 310,000) . . .	Fr.	309,000

Den nach der Verstaatlichung möglichen Ersparnissen und Vereinfachungen im Betrieb, sowie den späteren höheren Leistungen an das Personal und an die Unterstützungskasse ist genügende Rücksicht getragen worden. Der Zuschuss aus dem Erneuerungsfonds hebt die in den Betriebsausgaben inbegriffenen Erneuerungskosten auf. An Stelle dieses wirklichen Aufwandes für Erneuerung sind die nach dem Rechnungsgesetz ermittelten, durchschnittlichen Abnutzungen im Jahresbetrage von Fr. 90,000 den Ausgaben der Ertragsrechnung beigefügt. Ein eigentlicher Erneuerungsfonds ist nicht vorhanden, da die kantonalen Bahnen zu dessen Anlage nicht verpflichtet sind.

Mit dem Jahr 1908 wurde für das Personal der Neuenburger Jurabahn eine Hülfs- und Pensionskasse gegründet. Die Eingangsbilanz zeigte einen Fehlbetrag von Fr. 118,500, der jährlich mit Fr. 5240 verzinst und amortisiert wird. Die den Statuten und der technischen Berechnung zugrunde gelegten Annahmen weichen jedoch von denen der Bundesbahnen zum Teil ab, so dass nach Übergang der Kasse an den Bund Mehrleistungen nötig werden. In Anbetracht dessen sind in der Ertragsrechnung die ordentlichen Einlagen in die Kasse und die Ansätze für die Tilgung des Fehlbetrages entsprechend erhöht worden.

Die Vertreter des Bundes anerboten nun auf Grund ihrer Berechnung eine Kaufsumme von Fr. 9,000,000 in $3^1/_2$ % Obligationen. Die Forderung des Kantons ging dagegen auf über Fr. 10,000,000. Um zu einem Abschluss zu gelangen, erhöhten wir unsere Offerte auf Fr. 9,500,000. Der gegenwärtig hohe Stand des Zinsfusses, das für den Bund günstige Zahlungsverfahren, das bei den Verhandlungen mit den Hauptbahnen und dem Kanton Genf erwiesene Entgegenkommen, und verschiedene Gründe allgemeiner Natur rechtfertigten diese Erhöhung. Der Neuen-

burger Staatsrat hielt dieses Angebot für annehmbar; er wünschte aber, dass der Zinsfuss noch aufgebessert werde. Diesem Verlangen konnten wir nicht entsprechen. Es ergab sich jedoch, dass der Kaufpreis, ohne weitere Opfer für den Bund, noch um Fr. 300,000 erhöht und infolge dessen endgültig auf Fr. 9,800,000 zu $3^1/_2$ % angesetzt werden konnte. Diese Erhöhung wurde möglich, nachdem der Staatsrat eingewilligt hatte, dass die durch Bundesratsbeschluss vom 9. Februar 1886 angeordnete Berechnung der Personen- und Gütertarife zwischen dem St. Immertale und der Station Convers und weiter über die frühere, ausser Betrieb gesetzte Linie Le Creux-Convers aufgehoben werde und dafür die Taxbildung über die wirklich befahrene Strecke via Chaux-de-Fonds erfolge. Die hieraus erwachsenden Mehreinnahmen werden zur Verzinsung der erhöhten Kaufsumme vollständig ausreichen.

Auf dieser Grundlage kam der Vertrag zustande, den wir Ihnen heute vorzulegen die Ehre haben.

Kaufsobjekt und sonstige Abtretungen.

Gegen Bezahlung des Betrages von Fr. 9,800,000 fallen dem Bunde als Kaufsobjekt die Bahn mit den festen Anlagen, dem Rollmaterial und den sonstigen Inventarausrüstungen, d. h. alle auf Baukonto gebuchten Wertbestände zu, die nach der Abrechnung auf Ende 1911 zirka Fr. 13,500,000 ausmachen.

Ausserdem tritt der Kanton Neuenburg dem Bunde gegen besondere Bezahlung folgende, nicht im Anlagekonto der Bahn inbegriffenen Werte ab:

1. das für die Erweiterung der Station Corcelles erworbene Land, 5033 m² zu	Fr. 43,447
2. die neuen Einrichtungen für den Maschinendienst der P. L. M. auf Station Locle (Remise, Drehscheibe etc.), für die ein besonderer Zins von 5 % vergütet wird, zu	„ 178,480
Zusammen	Fr. 221,927
3. die vorhandenen Materialvorräte aller Art auf Grund einer gemeinsamen Wertfeststellung, nach der Bilanz betragend zirka	„ 300,000
Summe der sonstigen Abtretungen zirka	Fr. 520,000

Der freihändige Erwerb der Bahn bringt es mit sich, dass ihre Einrichtungen in dem vorhandenen Umfange und in dem derzeitigen Zustande des Unterhaltes zu übernehmen sind.

Wir hielten es gleichwohl für geboten, den derzeitigen Zustand der Bahnbestandteile durch eine kontradiktorische Expertise feststellen und in einem Protokolle niederlegen zu lassen. Diese Untersuchung ergab, dass der Zustand im allgemeinen als befriedigend anerkannt werden muss. In den Tunneln sind allerdings Partien mit mergeliger, aufgeweichter Sohle vorhanden. Die Gewölbeausmauerung ist an einzelnen Stellen deformiert. Die begonnenen Ausbesserungen müssen daher von den Bundesbahnen fortgesetzt werden. Auch ist die Ausführung fehlender Verkleidungen vorzusehen. Der Oberbau besteht in Schienen von 36 und 33,3 kg Metergewicht, was den Verhältnissen entspricht. Die kleineren Stationsanlagen bedürfen zum Teil noch des Ausbaues und der Erweiterung. Chambrelien besitzt eine den Zugslauf erschwerende Spitzkehre. Dagegen sind die Bahnhöfe in Chaux-de-Fonds, Locle und Col-des-Roches, wie schon erwähnt, neu angelegt und für weitgehende Bedürfnisse ausreichend. Die Zahl der Lokomotiven und Güterwagen ist knapp bemessen. Neue leistungsfähige und vorteilhaft arbeitende Maschinen werden Betriebsersparnisse ermöglichen. Die Personenwagen sind zum Teil alt und leicht gebaut, aber in ordentlichem Zustande. Alle konstatierten Mängel finden einen gewissen Ausgleich in den Mehrwerten der neuen Bahnhöfe, die für einen grösseren als den gegenwärtigen Verkehr genügen. Zudem kann die ungenügende Anzahl von Lokomotiven und Güterwagen durch die Mehrbelastung der Betriebsrechnung für Rollmaterialmieten als aufgewogen gelten, weil der Betriebsüberschuss und der davon abgeleitete kommerzielle Wert der Unternehmung dadurch eine Verminderung erfahren haben. Besondere Abzüge für den ungenügenden Zustand der Bahneinrichtungen konnten daher nicht gemacht werden.

Es wurde immerhin erwogen, ob die Bahnverwaltung nicht wenigstens zur Ausbesserung von zirka 15 Laufmetern schadhafter Tunnelgewölbe verhalten werden sollte. Wir verzichteten aber auf eine solche Forderung, von der Ansicht ausgehend, dass die Einnahmen der Bahn es gestatten werden, die Wiederherstellungsarbeiten nach und nach zu Lasten der Betriebsrechnung durchzuführen.

Nach Art. 3 des Vertrages ist der Übergang der Bahn auf 1. April 1913 vorgesehen und ist die Verkäuferin verpflichtet, die Anlagen bis dahin in befriedigendem Zustande zu erhalten.

Zahlungsweise.

Nachdem die Parteien übereingekommen sind, es sei der Kaufpreis von Fr. 9,800,000 in $3^1/_2$ % Obligationen der Bundesbahnen al pari auf den 1. April 1913 zu entrichten, kann die Zahlung in höchst einfacher Weise und ohne besondere Unkosten erfolgen. Es ist in Aussicht genommen, die Zahlung durch Abgabe von $3^1/_2$ % Obligationen der Bundesbahnen oder der verstaatlichten Hauptbahnen zu leisten. Solche Titel sind im Wertschriftenbestand der Pensions- und Hülfskasse und des Erneuerungsfonds vorhanden. Die Bundesbahnen hätten für Ersatztitel zu sorgen, wobei der Pensions- und Hülfskasse 4 % Depotscheine der Bundesbahnen zugewiesen werden können.

Die Bezahlung der nicht zum Rückkaufsobjekt gehörenden Werte und Vorräte hat auf 1. April 1913 in bar zu erfolgen.

Der Kaufvertrag

ist als Beilage 2 beigefügt. Wir halten seine Bestimmungen durch die vorstehenden Ausführungen in der Hauptsache als erläutert, so dass nur noch weniges nachzutragen ist.

Art. 5 handelt von der nachträglichen Ausgleichung von Nutz- und Lastenposten, wie sie sich beim Bau und Betrieb, sowie bei der Verkehrsabrechnung einer Bahn nach erfolgter Abtretung noch ergeben.

Art. 6 hat auf die Tarifgestaltung nach dem Rückkaufe Bezug. Wenn der Bund die Neuenburger Jurabahn auf Grund der bisherigen Transporteinnahmen erwirbt, so ist es selbstverständlich, dass ihm zum mindesten gleiche Einnahmen gesichert bleiben müssen. Es wurde daher festgesetzt, dass vom Übergang der Bahn an, die Grundtaxen der Bundesbahnen gelten sollen und dass die Distanzen angesichts der bestehenden Steigungsverhältnisse durch Zuschläge so weit zu erhöhen seien, bis die jetzigen Taxbeträge annähernd erreicht werden. Im Personenverkehr sind die Taxen der Neuenburger Jurabahn ungefähr 30 %, im Güterverkehr zirka 40 % höher als diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Sollten die Grundtaxen der Schweizerischen Bundesbahnen im Laufe der Zeit ermässigt oder erhöht werden, so würde davon auch die Strecke der Neuenburger Jurabahn betroffen. Auf die Bemessung der Distanzzuschläge sollen spätere Änderungen der Grundtaxen keinen Einfluss ausüben.

Ein zweiter Abschnitt betrifft die Aufhebung der im Jahre 1885 geschaffenen, von uns schon erwähnten, künstlichen Taxberechnung über die nicht mehr betriebene Bahnstrecke Renan-Convers. Der vom Neuenburger Staatsrat ausgesprochene Verzicht erschien unter den heutigen Verhältnissen geboten, besonders da er nur unbedeutende Verkehrsinteressen berührt.

Der Staatsrat wünschte, dass der Bund die Beibehaltung der bisherigen Zugszahl vertraglich zusichern möchte. Wir konnten uns aber nicht entschliessen, eine solche Verpflichtung in den Vertrag aufzunehmen. Selbstverständlich besteht nicht die Absicht, die Zugsleistungen bei gleichbleibendem Verkehr zu vermindern. Bei nötig werdenden Sparmassnahmen könnte jedoch die Neuenburger Jurabahn nicht anders als die übrigen Linien der Bundesbahnen behandelt werden.

Zum Beschluss-Entwurf.

Die Gutheissung des Kaufvertrages seitens des Bundes kann durch einen Beschluss der eidgenössischen Räte erfolgen, indem der Bundesrat nach Art. 3 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen ermächtigt ist, mit Zustimmung der Bundesversammlung (ausser den erworbenen Hauptbahnen) auch andere dermalen bestehende Bahnen, die den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, anzukaufen. Die Voraussetzungen in Art. 1 treffen auf die Neuenburger Jurabahn ganz zweifellos zu. Sie ist vom Bundesrate unter die Hauptbahnen eingereiht worden und dient wegen ihrer offenbaren volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder wenigstens eines grösseren Teiles derselben. Auch ist ihr Ankauf ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar.

Schlussfolgerung.

Zusammenfassend darf darauf hingewiesen werden, dass mit der Gutheissung des Kaufvertrages ein vom Kanton Neuenburg schon vor 15 Jahren gestelltes Verlangen auf Verstaatlichung seiner Hauptbahn erfüllt wird. Die betroffene Landesgegend nahm durch den Bau und Betrieb ihrer Juralinie im Laufe der Zeit schwere Lasten auf sich. Von der Gesamtbauausgabe von zirka Fr. 27,000,000 entfielen etwa Fr. 23,500,000 auf den Staat und die Gemeinden. Ihr Begehren verdient aus diesem und anderen allgemeinen Gründen Berücksichtigung. Der Kanton wird

auch nach Abtretung der Bahn noch nicht von allen Eisenbahnlasten befreit sein, da ihm noch ein durch den Rückkauf nicht gedeckter Schuldenbetrag von gegen vier Millionen Franken zu tilgen verbleibt. Ausserdem gehört ihm noch die nicht in den Rückkauf einbezogene Schmalspurbahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds von 16 km Länge, deren Betrieb ebenfalls mit Opfern verbunden ist. Eine Besserung der finanziellen Lage entsteht für den Kanton nur insoweit, als er inskünftig von neuen Kapitalaufwendungen für die Bahn befreit sein wird. Zudem wird er, wie andere Gegenden, der Vorteile des Bundesbahnbetriebes teilhaftig.

Der Bund ist bei der Wertbestimmung der Bahn so weit als möglich entgegengekommen. Der zu bezahlende Preis bedeutet aber für ihn gleichwohl keine ausserordentliche Aufwendung, da die Betriebsergebnisse nach aller Wahrscheinlichkeit zur Verzinsung des Kapitals ausreichen werden. Für die Bundesbahnen ist der Wegfall der Konkurrenz, die Vereinfachung der Betriebsführung und des Dienstes auf den beiden Hauptstationen Neuenburg und Chaux-de-Fonds von Vorteil.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Vertrages und benützen den Anlass zur erneuten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. November 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

Beilagen:

1. Entwurf eines Bundesbeschlusses,
2. Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Neuenburg vom 4. November 1912.

Bundesbeschluss

betreffend

den freihändigen Ankauf der Neuenburger Jurabahn durch den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 26. November 1912,

in Anwendung des Art. 3 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen,

beschliesst:

1. die Bundesversammlung genehmigt den zwischen dem Bundesrate und dem Staatsrat des Kantons Neuenburg abgeschlossenen Vertrag vom 4. November 1912 betreffend den freihändigen Ankauf der „Neuenburger Jurabahn“ durch die schweizerische Eidgenossenschaft;
2. der Bundesrat wird mit der Vollziehung des genannten Vertrages beauftragt.

Beilage 2.

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Neuenburg

betreffend

den Ankauf der Neuenburger Jurabahn durch den Bund.

(Vom 4. November 1912.)

Zwischen

dem schweizerischen Bundesrat,

vertreten durch Herrn Bundespräsident Forrer und die Herren Bundesrat Perrier und Bundesrat Motta,

namens der schweizerischen Eidgenossenschaft, einerseits

und

dem Staatsrat des Kantons Neuenburg,

vertreten durch die Herren Henri Calame, Vorsteher des Departements der öffentlichen Arbeiten, und Eduard Droz, Vorsteher des Finanzdepartements,

namens des Kantons Neuenburg, andererseits,

ist folgendes vereinbart worden:

Art. 1.

Der Kanton Neuenburg tritt die ihm gehörende Eisenbahn Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-Col-des-Roches, von 38,145 m Länge, mit allen auf Baukonto verrechneten Anlagen und Ausrüstungen,

frei von allen Lasten, auf den 1. April 1913 der schweizerischen Eidgenossenschaft zu Eigentum ab.

Von obgenanntem Tage an bildet diese Eisenbahn einen Bestandteil des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen und es übernehmen diese den Betrieb und Unterhalt.

Art. 2.

Der Bund erwirbt ferner für Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen das vom Kanton Neuenburg für die Erweiterung der Station Corcelles angekaufte Land und die Spezialanlagen auf der Station Locle für den Maschinendienst der P. L. M., sowie die für den Betrieb der Bahn brauchbaren Materialvorräte, Drucksachen und Uniformen. Für diese im Anlagekapital der Bahn nicht inbegriffenen Vermögenswerte leistet der Bund besondere Vergütung.

Das nördlich der Kantonsstrasse gelegene Terrain der ehemaligen Station Col-des-Roches mit den darauf befindlichen Gebäulichkeiten bleibt Eigentum des Kantons Neuenburg.

Art. 3.

Der Eigentumsübergang findet am festgesetzten Tage kraft dieses Vertrages statt.

Die Kaufsobjekte sollen im allgemeinen in ihrem gegenwärtigen Bestand übergeben werden. Sie sind bis zu ihrer Abtretung an den Bund in befriedigendem Zustand zu erhalten.

Der Bund gewährt keine Vergütung für die bis zum 31. März 1913 ausgeführten Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten.

Art. 4.

Der Bund bezahlt dem Kanton Neuenburg als Kaufspreis:

a) für die Bahnanlagen mit den dazu gehörenden Ausrüstungen eine Summe von Fr. 9,800,000, zahlbar in Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen zu Fr. 1000 pro Titel, al pari, verzinslich zu $3^1/_2$ %, Wert 1. April 1913;

b) für die in Art. 2 erwähnten Immobilien Fr. 221,927, Wert 1. April 1913;

c) für die Materialvorräte, Drucksachen und Uniformen den effektiven Wert, den sie am 1. April 1913 besitzen.

Art. 5.

Es bleibt Sache der Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn, die Verpflichtungen, die sie eingegangen hat und noch eingehen wird, zu erfüllen. Anderseits hat sie Anspruch auf alle Einnahmen und Guthaben, die sich auf die Betriebszeit vor der Bahnabtretung beziehen.

Art. 6.

Die in den Art. 8 und 13 des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 vorgesehenen Distanzzuschläge für Bahnstrecken mit starken Steigungen sollen für die Linie der bisherigen Neuenburger Jurabahn so bemessen werden, dass die Transporteinnahmen nach dem Übergang an den Bund, auf gleiche Transportmengen bezogen, annähernd gleich bleiben.

Der Kanton Neuenburg erklärt sich damit einverstanden, dass die im Vertrag betreffend den Verkauf des Jura-Industriel durch die Jura-Bern-Luzern-Bahn an den Kanton Neuenburg vom 25. Mai 1885, Art. 13, vorgeschriebene Taxberechnung über die alte, nicht mehr betriebene Linie Convers-Renan dahinfalle.

Sofern die Taxgrundlagen der schweizerischen Bundesbahnen im Laufe der Zeit eine Änderung erfahren sollten, dürfen hieraus keine Ansprüche auf Änderung der Distanzzuschläge abgeleitet werden.

Art. 7.

Der Bund verpflichtet sich, die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Neuenburger Jurabahn in seinen Dienst zu übernehmen und sie, soweit tunlich, in gleicher Anstellung zu belassen.

Art. 8.

Der Bund erklärt, auch die Hülfs- und Pensionskasse des Personals der Neuenburger Jurabahn nach dem Stande am 31. März 1913 zu übernehmen und für die sich ergebenden Verbindlichkeiten einzutreten.

Art. 9.

Der Kanton Neuenburg übernimmt die Gewähr für das Einverständnis der Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn mit den Bestimmungen dieses Vertrages.

Art. 10.

Allfällige Streitigkeiten unter den Vertragsparteien über die Auslegung oder Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Art. 11.

Die Genehmigung seitens der verfassungsmässigen Instanzen des Bundes und des Kantons Neuenburg wird vorbehalten. Sofern diese Genehmigung nicht von beiden Seiten bis zum 15. März 1913 erfolgt ist, fällt der gegenwärtige Vertrag ohne weiteres dahin.

Bern und Neuenburg, den 4. November 1912.

Für den schweizerischen Bundesrat:

(sig.) **L. Forrer.**
Perrier.
Motta.

Für den Staatsrat des Kantons Neuenburg:

(sig.) **H. Calame.**
Edouard Droz.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den freihändigen Ankauf der Neuenburger Jurabahn durch den Bund. (Vom 26. November 1912.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1912
Band Volume Volume	5
Heft Cahier Numero	49
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	381
Datum Date Data	04.12.1912
Seite Page Pagina	321-338
Ref. No	10 024 819

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.