

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession einer Schmalspurbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Cortaillod und Boudry.

(Vom 25. März 1901.)

---

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 23. März 1888 (E. A. S. X, 15 ff.) wurde den Herren A. Merian, Ingenieur in Neuenburg, und Mithaften zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, und durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember gleichen Jahres (E. A. S. X, 101 ff.) den Herren Emil Henry und P. de Coulon in Cortaillod zu Handen derjenigen Aktiengesellschaft, welche die erstgenannte Konzession übernehmen würde, die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Boudry über Bas de Sachet bei Cortaillod nach Serrières, als Fortsetzung der Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, erteilt.

Diese beiden Konzessionen erlitten durch Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. XII, 243) und vom 29. Juni 1894 (E. A. S. XIII, 127) mehrfache Änderungen, welche hauptsächlich die Taxen betrafen.

Unterm 17. Dezember 1900 richtete der Verwaltungsrat der Regionalbahn Neuenburg-Cortaillod-Boudry an den Bundesrat zu

Handen der Bundesversammlung eine Eingabe, in welcher er ausführte, die finanzielle Situation der Bahn sei infolge der Konkurrenz der Tramlinie Neuenburg-Serrières und der Abnahme des Güterverkehrs eine so schwierige geworden, daß der Verwaltungsrat auf möglichste Vereinfachung des Betriebes Bedacht nehmen müsse. Zu diesem Zwecke stelle er das Gesuch, es möchten die beiden für die Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry gültigen Konzessionen vom 23. März und 18. Dezember 1888 nochmals geändert werden, und zwar in der Weise, daß der Gesellschaft folgende Erleichterungen gewährt würden:

1. Abschaffung der zweiten Wagenklasse für den Personenverkehr;
2. Abschaffung der Retourbillete, wogegen die Taxe für die dritte Klasse von 5,2 auf 5 Rappen pro Kilometer reduziert werden solle;
3. Aufhebung des Güterverkehrs und Einführung eines Expresgutdienstes.

Wenn der Gesellschaft diese Erleichterungen gewährt würden, so bestehe die Aussicht, daß das Deficit, welches seit zwei Jahren eingetreten sei, verschwinde und einem bescheidenen Einnahmenüberschuß Platz mache.

Das Eisenbahndepartement sah sich veranlaßt, den Verwaltungsrat zunächst darauf aufmerksam zu machen, daß die Abschaffung des Stationsdienstes auch die Anwendung von Gewichtstaxen für den Gepäck- und Expresgutverkehr ausschliesse, daß vielmehr eine Kollitaxe eingeführt werden sollte, welche eventuell nach der Größe der Stücke abgestuft werden könnte. Auch lud es den Verwaltungsrat ein, sich darüber auszusprechen, wie er sich die Abwicklung des Expresgutdienstes denke, wenn die Sendungen nicht auf der Ankunftsstation bis zur Entgegennahme durch den Adressaten im Stationsgebäude verwahrt werden könnten. Ferner hielt das Departement mit Rücksicht auf die Besucher des Neuenburger Marktes die Beibehaltung der Bestimmung für angezeigt, daß landwirtschaftliche Traglasten bis zum Gewicht von 15 kg. gratis zu befördern seien.

Der Verwaltungsrat ließ sich hierauf unterm 27. Februar 1901 vernehmen, indem er beantragte, für den Gepäck- und Expresgutverkehr die Vorschrift aufzustellen, daß nur Kolli bis zum Gewichte von 50 kg. zugelassen werden. Die Taxe solle dann pro Stück 20 Rp. für Entfernungen bis 5 km. und 30 Rp. für größere Entfernungen betragen. Jedes Expresgutstück habe

eine Etikette mit den Adressen des Versenders und des Empfängers zu tragen. Werde dasselbe nun auf der Bestimmungsstation bei Ankunft nicht sofort in Empfang genommen, so werde es in das Stationsgebäude eingeschlossen und es könne der Adressat die Herausgabe vom Personal eines folgenden Zuges verlangen. Wenn eine Sendung innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt werde, sei die Verwaltung zu benachrichtigen, welche dann den Absender oder den Empfänger auffordere, über das Gut zu verfügen. Nötigenfalls könne auch ein Wirt oder eine in der Nähe des Stationsmagazins wohnende Person mit der Verwahrung und Ablieferung betraut werden. Mit der Beibehaltung der Gratisbeförderung der landwirtschaftlichen Traglasten bis zum Einzelgewicht von 15 kg. sei die Verwaltung einverstanden.

Das Gesuch um Konzessionsänderung wurde vorschriftsgemäß der Kantonsregierung zur Vernehmlassung mitgeteilt, worauf diese unterm 28. Dezember 1900 erklärte, daß sie keine Einwendungen erhebe, da es sich um Maßnahmen handle, welche die Bahngesellschaft schon früher hätte vorkehren sollen, und da ihre finanzielle Situation, die von jeher eine prekäre gewesen sei, geradezu kritisch werden müßte, wenn nicht unverzüglich eine erhebliche Verminderung ihrer Verpflichtungen eintrete.

Was nun die einzelnen Postulate der Verwaltung betrifft, so kann denselben auch unsererseits größtenteils beigestimmt werden. Die Aufhebung des Güterdienstes läßt sich wohl rechtfertigen, da für den kleinen Verkehr durch Einführung des Expresgutdienstes in hinreichendem Maße gesorgt wird und der große Verkehr die naheliegenden Stationen der Jura-Simplon-Bahn zur Verfügung hat. Auch die Taxen, welche für den Gepäck- und Expresguttransport erhoben werden sollen, sind nicht übersetzt.

Mit der Abschaffung der zweiten Wagenklasse für den Personenverkehr kann sich die Aufsichtsbehörde ebenfalls ohne weiteres befreunden, da eine Klasse für den Verkehr, welchem die Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry dient und der einem Tramwayverkehr nahekommt, vollauf genügt. Es ist auch nicht daran zu zweifeln, daß man, wenn die Konzession erst heute erteilt würde, von der Einführung einer zweiten Wagenklasse Umgang nähme.

In einem Punkte dagegen müssen wir dem Gesuche des Verwaltungsrates entgegentreten, nämlich soweit es sich um die Abschaffung der Retourbillete handelt. Nach bisheriger Praxis

werden nur Tramways, d. h. Straßenbahnen im Innern einer Ortschaft mit städtischem Charakter, von der Verpflichtung befreit, Retourbillete mit 20% Rabatt auszugeben. Für alle Bahnunternehmungen dagegen, welche, wie die Regionalbahn Neuenburg-Cortailod-Boudry, verschiedene Ortschaften miteinander verbinden, wurde an jener Verpflichtung festgehalten.

In formeller Beziehung halten wir es für angezeigt, nicht die bestehenden, schon zweimal geänderten Konzessionen ein drittes Mal zu ändern, was nur auf Kosten der Übersichtlichkeit und Klarheit geschehen könnte, sondern die bestehenden vier Bundesbeschlüsse aufzuheben und durch eine einheitliche Konzession zu ersetzen, in welche nur aufzunehmen ist, was auf den Betrieb unter den neuen Verhältnissen Bezug hat.

Wir beehren uns, Ihnen nachstehend einen solchen Entwurf, der sich an die frühern Konzessionen der Gesellschaft anlehnt und die Erschwerung der darin enthaltenen Bedingungen vermeidet, vorzulegen und denselben noch mit folgenden Bemerkungen zu begleiten.

Da an der Konzessionsdauer nichts geändert werden soll, bestimmt Art. 2 ausdrücklich das Datum der ersten Konzession, 23. März 1888, als Beginn derselben.

Die Bestimmungen betreffend die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, ferner betreffend den Beginn und die Ausführung des Baues kommen in Wegfall.

Art. 6, wonach der Bundesrat das Traktionssystem bestimmt, ist aus Art. 8 der bestehenden Konzession herübergenommen. Zur Zeit besteht auf der Strecke Neuenburg-Bahnhof-Stadt elektrischer Betrieb, auf der übrigen Strecke kommen Dampflokomotiven zur Verwendung.

Die im Art. 13 der bisherigen Konzession enthaltene Vorschrift, daß die Züge beim Bahnhof Neuenburg Anschluß an die Züge der Jura-Simplon-Bahn und der Neuenburger-Jura-Bahn haben sollen, darf inskünftig wegfallen und wird also nicht in den Art. 10 herübergenommen, da es sich von selbst versteht, daß der Fahrplan, der ja der Genehmigung des Eisenbahndepartements unterliegt, mit den Fahrplänen der Anschlußbahnen in Einklang gebracht werden muß.

Im vierten Alinea des Art. 13 haben wir die jetzt übliche Form der auf die Ausgabe von Abonnements bezüglichen Bestimmung an die Stelle der früheren gesetzt.

Das zweite Alinea des Art. 15 entspricht dem Art. 18<sup>a</sup> der Konzession in der Fassung des Bundesbeschlusses vom 29. Juni 1894.

Im Art. 21, welcher die Rückkaufsbestimmungen enthält, haben wir unter litt. *a* die durch den Bundesbeschluß vom 14. Oktober 1897 (E. A. S. XV, 23) herbeigeführte Änderung berücksichtigt.

Indem wir Ihnen den Entwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

einheitliche Konzession einer Schmalspurbahn vom Bahnhof  
Neuenburg nach Cortaillod und Boudry.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Verwaltungsrates der Regionalbahn Neuenburg-Cortaillod-Boudry vom 17. Dezember 1900 und 27. Februar 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1901,

beschließt:

Die Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières, welche durch Bundesbeschluß vom 23. März 1888 (E. A. S. X, 15 ff.) den Herren A. Merian in Neuenburg und Konsorten erteilt und durch Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. XII, 243) und vom 24. Juni 1894 (E. A. S. XIII, 127) abgeändert wurde, sowie die Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Boudry über Bas-de-Sachet bei Cortaillod nach Serrières vom 18. Dezember 1888 (E. A. S. X, 101 ff.), ebenfalls abgeändert durch die genannten beiden Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1892 und vom 29. Juni 1894, werden aufgehoben und ersetzt durch die nachstehende Konzession für den Betrieb einer Schmalspurbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Cortaillod und Boudry, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird.

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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom 23. März 1888 an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Neuenburg.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. 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.

Art. 6. Der Bundesrat bestimmt nach Anhörung der kantonalen Behörden das für die Bahn anzuwendende Traktions-system.

Art. 7. Den Bundesbeamten, 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. 8. 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 9. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck und Expreßgut, soweit das Gewicht eines einzelnen Stückes 50 Kilogramm nicht übersteigt. Zur Beförderung von Gütern und von Vieh ist sie nicht verpflichtet.

Art. 10. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zehnmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Dem Bundesrate bleibt indessen vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses auf die frühere Zahl der Züge (15) auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg zurückzukommen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 11. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 13. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

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

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden, sowie für die Expresgutsendungen kann eine Taxe von 20 Rappen pro Stück für Entfernungen von 1—5 Kilometer und 30 Rappen pro Stück für Entfernungen von 6 und mehr Kilometer bezogen werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den

Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, auf der Strecke Stadt Neuenburg-Cortailod-Boudry frachtfrei. Für schwerere Stücke ist die Gepäcktaxe zu bezahlen.

Art. 14. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 15. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Die Strecke vom Bahnhof Neuenburg bis zum Hafen kann für den Personenverkehr zu drei und für den Gepäck- und Expresgutverkehr zu zwei Kilometern gerechnet werden.

Art. 16. Die im Art. 13 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und 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.

Art. 20. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der mit den kantonalen Behörden getroffenen Vereinbarungen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen. Das bezügliche Pflichtenheft unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen 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 gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22<sup>1/2</sup>fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich voll-

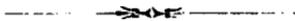
zieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 einem Reservefonds 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 22. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession einer Schmalspurbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Cortaillod und Boudry. (Vom 25. März 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1901
Date	
Data	
Seite	588-598
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 566

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.