

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.

(Vom 12. März 1888.)

Tit.

Schon im Jahr 1884 wurde von zwei verschiedenen Seiten um die Konzession für Schmalspurbahnen nachgesucht, welche zunächst den Bahnhof Neuenburg mit der Stadt und diese, nach dem einen Projekt mit Serrières, nach dem andern mit Boudry verbinden sollten. Infolge der aus dem Konkurrenzverhältniß, wie aus der für die Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg vorgesehenen Straßenbenutzung sich ergebenden Schwierigkeiten, wurde die weitere Behandlung der Gesuche einstweilen ausgesetzt und die Bewerber in erster Linie an die kantonalen Behörden verwiesen. Durch Kollektiv-eingabe vom 20. Dezember 1886 zogen dann die beidseitigen Interessenten ihre Konzessionsbegehren zurück und einigten sich auf ein gemeinschaftliches Projekt, zunächst zur Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt Neuenburg und der letztern mit Serrières, mittelst einer theilweise als Zahnradbahn anzulegenden Schmalspurbahn, für welche unterm 24. Februar 1887 Herr Ingenieur A. Merian in Neuenburg in eigenem Namen und in demjenigen der frühern Bewerber um die vorerwähnten Konzessionen, nämlich der HH. E. Pümpin, Erhard Borel und der technischen Gesellschaft (HH. Perrier, Colin und Convert) in Neuenburg, ein Konzessionsgesuch einreichte.

Da auch dieses neue Projekt auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg öffentliches Straßenareal für die Bahnanlage in Aussicht nimmt, so wurden die Petenten wiederum zunächst an die kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden verwiesen, um sich mit diesen über die Straßenbenutzung zu verständigen. Aus der Vernehmlassung des Staatsrathes von Neuenburg ergibt sich nun, daß das für den Bahnbau beanspruchte Terrain, namentlich die Bahnhofstraße, bis auf einen unbedeutenden Abschnitt beim Bahnhof, Eigenthum des Staates, d. h. des Kantons Neuenburg ist, und Namens des letztern die Regierung nicht nur keine Einwendungen gegen das Projekt erhebt, sondern dasselbe im Interesse der beteiligten Bevölkerung lebhaft begrüßt.

Ist danach die, gemäß bisheriger, konstanter Praxis vor dem Eintreten auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen zu erledigende Frage der Straßenbenutzung im vorliegenden Falle als geordnet zu betrachten, so steht unseres Erachtens auch der Ertheilung der Bundeskonzession nichts im Wege, nachdem die formellen Requisite vorliegen, welche das Gesetz für die Konzessionsbewerbung vorschreibt.

Die konferenziellen Verhandlungen im Sinne des Art. 2 Eisenbahngesetz wurden am 2. März l. J. abgehalten und es fand dabei der unten folgende Konzessionsentwurf die Zustimmung sämtlicher Beteiligten.

Bevor wir zu dessen Erörterung übergehen, resümieren wir in Kürze einige nähere Angaben über das vorliegende Projekt.

Zur wirtschaftlichen Begründung ihres Gesuches weisen Petenten darauf hin, daß bei Erstellung der den Kanton Neuenburg gegenwärtig durchziehenden Schienenstränge wegen ihres wesentlich interkantonalen oder internationalen Charakters die Lokalinteressen theilweise zu wenig Berücksichtigung gefunden haben und so nur den unmittelbar berührten Ortschaften die eminenten Vortheile eines leichten und billigen Transportmittels zu Gute gekommen seien, während sich die abliegenden, dessen entbehrenden Gegenden in ihrer gedeihlichen Entwicklung gehemmt sahen. In diesem Falle befinde sich namentlich das industrielle Serrières, welches daher danach trachten müsse, eine direkte Eisenbahnverbindung zu erhalten, wenn es nicht hinter den begünstigtern Gegenden des Kantons zurückbleiben und ökonomisch zurückgehen wolle.

Auch die Stadt Neuenburg selbst, deren Zentrum vom Bahnhofs abgerückt sei, leide unter den angeführten ungünstigen Verhältnissen und werde eine angemessene Kompensation dafür nur in einem schnellen und billigen Verkehrsmittel zwischen Stadt und Bahnhof finden.

Die Erstellung dieser nothwendigen Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Stadt Neuenburg einerseits und Serrières anderseits sei daher fortgesetzt zum Gegenstand von Studien gemacht worden, die ihrerseits verschiedene, zum Theil konkurrierende Projekte zeitigten, welche aber alle scheiterten und schließlich zu einer Einigung der verschiedenen Interessenten auf das vorliegende Projekt führten.

Die Petenten gedenken dasselbe successive zur Ausführung zu bringen, in der Weise, daß zunächst die erste Abtheilung vom Bahnhof bis zur Stadt Neuenburg erstellt und die zweite Abtheilung, Neuenburg-Serrières, gleichzeitig mit der neuen Straße längs des See's in Angriff genommen würde.

Der allgemeine Bericht enthält weiter über den der Unternehmung voraussichtlich zufließenden Personen-, Gepäck- und Güterverkehr und die muthmaßlichen Betriebsergebnisse nähere Angaben, von deren Reproduktion wir aber absehen, indem wir auf das Gesuch selbst verweisen.

Das Tracé nimmt seinen Anfang beim Bahnhof der Suisse Occidentale und Simplon in Neuenburg (Cote 479,63), benützt dann die rechte Seite der Bahnhofstraße und der Rue des Terraux, überkreuzt die Rathhausstraße, gelangt dann zur Station am Hafen (Cote 435), von da über den Gymnasiumsplatz, durch die Rue de la Place d'armes und über den Puryplatz zur Post und zum Marktplatz, zieht sich von da auf der nördlichen Seite der Promenade hin und dann längs des Seestrandes bis Serrières (Cote 433,00). Die Länge beträgt vom Bahnhof der Suisse Occidentale und Simplon bis zum Marktplatz 1334 Meter, von da bis Serrières 1897 Meter, zusammen 3231 Meter.

Auf der Strecke vom Bahnhof Suisse Occidentale und Simplon bis zum Hafen kommen, bei einer zu überwindenden Niveaudifferenz von rund 35 Meter, Steigungen bis 81 ‰ vor, die streckenweise das Einlegen einer Zahnstange erforderlich machen, während die zweite Abtheilung vom Hafen bis Serrières zum größten Theil in die Horizontale zu liegen kommt und nur auf kurze Strecken unbedeutende Steigungen aufweist.

Die Spurweite ist zu 1 Meter angenommen und als kleinster Kurvenradius ein solcher von 30 Meter vorgesehen. Der Oberbau soll nach einem erprobten System erstellt und, soweit die Bahn öffentliche Straßen und Plätze in Anspruch nimmt, derart versenkt werden, daß die Schienenoberkante à niveau mit der Straße liegt, und so der Fußgänger- und Wagenverkehr nicht beeinträchtigt wird. Für die Zahnstange ist ein spezielles System für Straßen in Aussicht genommen.

Mit Ausnahme der Station in Serrières soll die ganze Bahn auf öffentlichem Grund und Boden erstellt werden (Straßenareal und Strandboden). Die Petenten gewärtigen, daß der Staat die geplante Straße von Neuenburg bis Serrières dem Seeufer entlang erstelle, in welchem Falle die Bahn auf der nördlichen Seite an dieselbe angeschlossen würde, während bei Nichterstellung der Straße ein selbstständiger Bahnkörper längs des Ufers aufgeführt werden soll.

Für die Stationen am Hafen und in Serrières sind die nothwendigsten Räumlichkeiten für das Publikum und den Bahndienst in Aussicht genommen, während beim Bahnhof der Suisse Occidentale und Simplon nur ein Schirmdach projektirt ist. Die Stationen werden durch eine Telephonleitung mit einander verbunden.

Was das Rollmaterial betrifft, so sind drei Lokomotiven gemischten Systems vorgesehen, welche gleichmäßig auf den Zahnstangen- wie auf den Adhäsionsstrecken verwendet werden und auf der Steilrampe eine Bruttolast von wenigstens 18 Tonnen befördern können.

Die Personenwagen (4 Stück) sollen nach amerikanischem System, vierachsig, konstruirt werden und für 70—75 Personen Raum bieten. Daneben sind die nöthigen Güterwagen von je fünf Tonnen Tragkraft in Aussicht genommen.

Das Betriebssystem ist ein gemischtes; zwischen Bahnhof und Stadt Neuenburg wird das Zahnrad- und auf der übrigen Strecke das bloße Adhäsionssystem zur Anwendung gelangen.

Die Anlagekosten werden für die beiden Abtheilungen (Bahnhof Suisse Occidentale und Simplon-Marktplatz und Marktplatz-Serrières) folgendermaßen veranschlagt:

	I. Abth. Fr.	II. Abth. Fr.
1) Vorarbeiten und Gründungskosten . . . . .	10,000	—
2) Expropriation . . . . .	—	15,000
3) Erdarbeiten und Kunstbauten . . . . .	—	55,500
4) Oberbau . . . . .	64,854	58,710
5) Hochbau . . . . .	25,000	34,000
6) Telephon und Wasserleitung . . . . .	1,000	1,000
7) Mobilien und Geräthschaften . . . . .	2,000	2,000
8) Rollmaterial . . . . .	66,500	54,000
9) Verwaltung, Aufsicht und Verzinsung während des Baues, Emissionskosten . . . . .	6,000	6,000
10) Unvorhergesehenes . . . . .	4,646	3,790
	180,000	230,000
		180,000
	zusammen 410,000	

Die Rentabilitätsberechnung unterscheidet ebenfalls zwischen den beiden Abtheilungen und weist folgende Zahlen auf:

A. Betriebseinnahmen.	I. Abth. Fr.	II. Abth. Fr.
1. Personenverkehr: 120,000 bzw. 50,000 Reisende à 10 bzw. 15 Rp. 30,000 bzw. 10,000 Reisende à 20 bzw. 25 Rp.	12,000 6,000	7,500 2,500
2. Gepäck: 54,750 bzw. 10,000 Kollis à 10 Rp.	5,475	1,000
3. Güter: je 7,300 Tonnen à 100 Rp. 15,000 " à 150 "	7,300 —	7,300 22,500
4. Postentschädigung	9,000	4,000
5. Verschiedenes	225	200
	40,000	45,000
B. Betriebsausgaben	29,000	24,000
Ueberschuß	11,000	21,000
was nach Abzug der Einlagen in den Reserve- fond, nämlich	2,500	2,000
mit den restirenden	8,500	19,000
eine Verzinsung des Anlagekapitals der zu rund	180,000 5 0/0 und 8 0/0	230,000 5 0/0 und 8 0/0

beziehungsweise, für beide Abtheilungen zusammengerechnet, von 6,7 % erlauben würde.

In Betreff der Konzessionsbedingungen, die wir Ihnen beantragen, ist Folgendes zu bemerken:

In Art. 5 ist die Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten etwas länger bemessen, um eine besondere Fristansetzung für die beiden successive zu erstellenden Abtheilungen der Linie entbehrlich zu machen.

Art. 12 verpflichtet die Gesellschaft zunächst nur zum Personen-, Gepäck- und Gütertransport, behält aber dem Bundesrath das Recht vor, eventuell, d. h. wenn sich später das Bedürfniß erzeigen sollte, die Gesellschaft auch zum Viehtransport anzuhalten und dessen Umfang festzusetzen.

Art. 13 bestimmt ausdrücklich, daß im Bahnhof Neuenburg die Züge an diejenigen der Suisse Occidentale und Simplon und des Jura-Neuchâtelois anzuschließen haben, was übrigens die Gesellschaft schon im eigenen Interesse zu thun genöthigt sein würde. Ebenso ist eine den Verhältnissen angemessene Minimalzahl von Zügen festgesetzt.

In Art. 14 ist dem Bundesrath die Normirung der größten Zugsbelastung vorbehalten, was im Hinblick auf die ausnahmsweisen Betriebsverhältnisse der Strecke Bahnhof Suisse Occidentale und Simplon-Hafen am Platze erscheint.

Was die Taxen betrifft, so sind in Art. 15 diejenigen der Normalkonzession eingestellt, bloß mit der Ausnahme, daß für den Personen-transport in I. Klasse 8 statt 7 Rappen angenommen sind. Art. 18 setzt die Güertaxen auf die doppelte normale Höhe fest, was durch die schwierigen Betriebsverhältnisse hinlänglich gerechtfertigt erscheint. Ferner bestimmt dann Art. 18 a, daß die bloß 914 Meter lange Strecke vom Bahnhof Suisse Occidentale und Simplon bis zum Hafen für zwei Tarifikilometer gezählt werden darf, wodurch einerseits der Gesellschaft der Bezug der nachgesuchten und im Hinblick auf die großen Steigungen und die vermehrten Betriebskosten dieser Strecke gerechtfertigten höhern Taxen ermöglicht wird, ohne daß anderseits von einheitlichen kilometrischen Ansätzen für die ganze Linie abgegangen zu werden braucht.

Entsprechend Art. 12, Alinea 2, behält Art. 17 eventuell dem Bundesrath die Festsetzung der Viehtransporttaxen vor.

Mit Bezug auf die Benutzung des öffentlichen Grund und Bodens für die Bahnanlage unterwirft Art. 27 die Gesellschaft den von den kompetenten kantonalen Behörden aufgestellten Bestimmungen, soweit letztere nicht mit der Bundeskonzession in Widerspruch stehen, und behält für die daherigen Vereinbarungen die Genehmigung des Bundesrathes vor.

In Art. 28 sind die in neuester Zeit angenommenen Rückkaufsfristen eingesetzt.

Im Uebrigen sind im nachstehenden Beschlußentwurf, welchem, wie erwähnt, anlässlich der Konzessionskonferenz sowohl die Vertreter der Regierung als die Petenten beipflichteten, die üblichen Bestimmungen aufgenommen.

Indem wir Ihnen beantragen, dem Konzessionsgesuche im Sinne des Beschlußentwurfs zu entsprechen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. März 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Hertenstein.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (theilweise Zahnradbahn) vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren A. Merian, Ingenieur in Neuenburg, und Mithaften, vom 24. Februar 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 12. März 1888,

beschließt:

Den Herren A. Merian, Ingenieur in Neuenburg, und Mithaften, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (theilweise Zahnradbahn) vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 achtzig Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von zwei Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen zwei Jahren, vom Anfang mit den Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird eingleisig, mit Spurweite von 1 Meter, und in der Stadt Neuenburg zum Theil mit Zahnstange erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Neuenburg, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft ist in erster Linie zum Transport von Personen, Gepäck und Gütern verpflichtet.

Inwieweit dieselbe den Transport von Vieh zu übernehmen hat, wird dem Bundesrath zu bestimmen überlassen.

Art. 13. Die Züge haben an die im Bahnhof Neuenburg ankommenden und abgehenden Züge der Suisse-Occidentale-Simplon und des Jura-Neuchâtelois anzuschließen und es hat auf der Strecke Bahnhof-Stadt Neuenburg die Beförderung von Personen wenigstens



15 Mal täglich in beiden Richtungen stattzufinden. Auf der Strecke Stadt Neuenburg-Serrières sollen täglich mindestens 10 Züge in jeder Richtung und mit Anhalt auf allen Stationen ausgeführt werden.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen.

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.

Die Zahl der Wagen, welche mit einem Zug befördert werden dürfen, wird vom Bundesrath festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen :

in der ersten Wagenklasse 8 Rappen,	} per Kilometer der Bahn-
in der zweiten Wagenklasse 5 Rappen,	

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 in beiden Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh wird betreffenden Falls der Bundesrath die Taxen feststellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe um 50 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe einer einzelnen Sendung wird auf 10 Rappen festgesetzt.

Art. 18a. Sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr kann die Strecke vom Bahnhof Neuenburg bis zum Hafen zu zwei Kilometern gerechnet werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 23. Die sämtlichen Tarife und Reglemente sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Betreffend die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze durch die Einrichtungen der Bahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, soweit es sich nicht um Expropriation handelt, wird die Gesellschaft den Bestimmungen der mit den kantonalen Behörden getroffenen Vereinbarungen unterworfen, soweit dieselben den Vorschriften der gegenwärtigen Konzession nicht widersprechen. Das bezüglichliche Pflichtenheft ist dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den

22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Betrages des 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 gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 29. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières.(Vom 12. März 1888.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1888
Date	
Data	
Seite	573-585
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 874

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.