

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier.

(Vom 15. März 1897.)

Tit.

Die Herren E. Boéchat, Regierungsstatthalter, und A. Gouvernon, in Delsberg, als Präsident und Sekretär eines Initiativkomitees, stellten mittelst Eingabe vom 7. November 1896 das Gesuch um Konzession einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß der Gedanke, das Plateau der Freiberge mit dem Thale von Delsberg durch eine Eisenbahn zu verbinden, schon vor 25 Jahren aufgetaucht sei. Die Verhältnisse vereitelten aber bisher die Ausführung. Heute, nach der Eröffnung der Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds, bestehe die Gefahr, daß sich der ganze Verkehr der Freiberge nach Westen wende, woraus der Bevölkerung des Delsberger- und des Ajoie-Thales empfindlicher Schaden erwachsen müßte. So sei denn das alte Projekt wieder lebendig geworden, und zwar im Sinne der von den Initianten angestrebten Fortsetzung der Linie Chaux-de-Fonds-Saignelégier nach Glovelier.

Die Eisenbahndistanzen, welche gegenwärtig den politischen, kommerziellen und beinahe auch geographischen Mittelpunkt des bernischen Jura-Hochplateaus, Saignelégier, von den Hauptorten der

Ebene im Osten, Delsberg und Pruntrut, trennen, betragen 91,2, beziehungsweise 119,4 km. und würden durch die projektierte Linie auf 33,5, beziehungsweise 37,2 km. reduziert. Die Initianten hegen die Überzeugung, daß die letztere sehr viel zur kommerziellen Hebung der Freiberge und der angrenzenden Gegenden beitragen würde.

Die ganze Linie liegt im Kanton Bern, in dem anfangs sehr breiten, dann aber sich sehr verengenden Thale, das sich von Saignelégier nach Glovelier zieht. Ihre Länge beträgt 20,742 km.

Die Mehrzahl der interessierten Gemeinden nehme das Projekt sehr günstig auf, und es seien bereits beträchtliche Subventionen beschlossen worden.

Die Bausumme werde veranschlagt auf Fr. 2,060,000, nämlich für:

I. Bahnlinie und feste Einrichtungen:	
a. Organisation und Verwaltung	Fr. 72,400
b. Zinse des Baukapitals	„ 48,600
c. Expropriationen	„ 92,750
d. Bahnbau	„ 1,580,205
II. Rollmaterial	„ 180,800
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 16,700
IV. Unvorhergesehenes	„ 68,545
Total	<u>Fr. 2,060,000</u>

Hiervon seien durch Subvention und Aktienzeichnungen bereits gedeckt	Fr. 400,000
Der Großratsbeschluß von 1891 über die Eisenbahnsubventionen sichere dem Unternehmen eine Beteiligung des Kantons Bern zu im Betrage von	„ 525,000
Durch Ausgabe von Obligationen werden aufgebracht werden	„ 700,000
und durch weitere Aktienzeichnungen	„ 435,000
Total	<u>Fr. 2,060,000</u>

Die Einnahmen werden auf Fr. 5000 pro km. oder für die ganze Linie auf	Fr. 107,100
die Ausgaben auf Fr. 3400 pro km. oder total	„ 71,400
berechnet, was einen Einnahmen-Überschuß ergebe	
von	<u>Fr. 35,700</u>

Hiervon seien zur Verzinsung des Obligationen-	
kapitals notwendig	Fr. 28,000
so daß für Einlagen in den Erneuerungs- und in den	
Reservefonds, eventuell auch noch zur Verteilung	
einer Dividende an die Aktionäre	„ 7,700
verbleiben.	

Als Spurweite ist 1 Meter, als Minimalradius 120 Meter, als Maximalsteigung 40 ‰ angenommen. Dasselbe Schienenprofil wie bei der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds solle auch hier verwendet werden, nämlich von 20,6 kg. Gewicht pro laufenden Meter.

Das Tracé beginnt bei der Station Saingelégier und zieht sich an den Weilern les Communances und le Péché vorbei nach Pré Petitjean. Von da hält sich die Linie rechts am Abhang bis Combe, um hierauf der Thalsohle zu folgen. Bis zum Moulin de Bollman sind keine Schwierigkeiten zu überwinden; hier jedoch fällt das Thal so steil, daß zu einem Kehrtunnel gegriffen werden muß, welcher beim Bollmanteich beginnt und weiter unten bei der Säge gleichen Namens endigt. Von hier bis zum Dorf Glovelier folgt das Tracé im allgemeinen dem linken Ufer des Tabeillon, führt dann zwischen dem Schulhaus und dem Pfarrhaus hindurch, kreuzt die Straße Glovelier-Boécourt und mündet parallel mit der Linie der Jura-Simplon-Bahn in die Station Glovelier.

Außer den beiden bereits bestehenden Endstationen, welche von der neuen Bahn mitbenützt werden sollen, sind noch folgende Stationen vorgesehen: Bémont, Montfaucon, Lajoux, Saint-Brais-Saulcy und Sceut. Als Rollmaterial soll, mit Ausnahme der Lokomotiven, derselbe Typus verwendet werden, wie bei der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds, wie denn auch angenommen wird, daß diese Bahngesellschaft den Betrieb übernehmen werde.

Das Initiativkomitee hofft, mit dem Bau der Linie spätestens im Mai 1897 beginnen und den Betrieb am 1. Juni 1899 eröffnen zu können.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte in seinem Schreiben vom 29. Dezember 1896, daß er gegen das Gesuch keine Einwendung erhebe.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 5. März abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Beschlußentwurfe, den wir Ihnen zur Annahme empfehlen.

Zu besondern Bemerkungen über die vorgeschlagenen Konzessionsbedingungen sehen wir uns nicht veranlaßt. Dieselben sind die üblichen und stehen mit den für die Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds geltenden in Übereinstimmung, insbesondere auch was die eventuellen Taxerhöhungen nach Art. 18 *a* anbelangt.

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

Bern, den 15. März 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Regionalbahn Saignelégier-Glovelier vom 7. November 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. März 1897,

beschließt:

Den Herren E. Boéchat, Regierungsstatthalter, und A. Gouvernon, Banquier, beide in Delsberg, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat 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 mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt.

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

Art. 10. 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. 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. 12. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens viermal, im Winter wenigstens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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

In der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger 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. 17. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden :

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

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

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht 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 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren 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 eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18 a. Soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, ist der Bundesrat ermächtigt, eine Erhöhung obiger Taxen im Sinne der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, vom 11. September 1873, zu gestatten.

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare 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 Waren 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 Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern 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 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 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^{1/2}fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, 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. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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. 28. 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 Konzession einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier. (Vom 15. März 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1897
Date	
Data	
Seite	965-975
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 787

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.