

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol.

(Vom 8. September 1897.)

Tit.

Unterm 29. April 1897 reichten die Herren Maillat und Choffat in Pruntrut namens eines Initiativkomitees die nötigen Vorlagen für die Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol ein.

Der allgemeine Bericht erinnert daran, daß schon im Jahr 1890 die Konzession für eine schmalspurige Verbindung zwischen Pruntrut und Bonfol erteilt worden sei, die aber nicht verwirklicht werden konnte und seither wieder erlosch. Das Bedürfnis nach einer Bahnverbindung habe sich aber erhalten und werde immer lebhafter empfunden; auch können die finanziellen Mittel, die seiner Zeit noch mangelten, heute als gesichert betrachtet werden. Deshalb habe sich wieder ein Initiativkomitee gebildet mit dem Zwecke, den Bau einer normalspurigen Eisenbahn anzustreben, welche für die Entwicklung der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie der interessierten Gegend sehr notwendig sei.

Die Bevölkerung der direkt an der projektierten Linie gelegenen Ortschaften betrage 10,600 Einwohner; außerdem diene die letztere aber noch einem weiteren Kreise zahlreicher schweizerischer, französischer und elsäßischer Ortschaften mit zusammen circa 11,700

Einwohnern. Die Gegend zwischen Pruntrut und Bonfol allein werde der Bahn schon einen beträchtlichen Verkehr verschaffen durch ihre hauptsächlichsten Industrien, als: Holzhandel, landwirtschaftliche Brennereien, berühmte Töpferwarenfabrikation, Ziegeleien und Ausbeutung der Eisbestände in Bonfol; Sandgruben in Vendlin-court; Milchwirtschaft; landwirtschaftliche Erzeugnisse und Viehhandel.

Für das Tracé seien zwei Varianten vorgesehen; entweder

- a. vom Bahnhof der Jura-Simplon-Bahn in Pruntrut über Alle und Vendlin-court nach Bonfol; oder
- b. mit Abzweigung von der Linie der Jura-Simplon-Bahn in der Gegend von Noir-Bois, ungefähr 2 km. von Pruntrut, um hierauf in das sub a erwähnte Tracé einzulenken.

Im ersten Falle wäre die Länge 11,410, im zweiten Falle 9600 m. Die Erstellungskosten für das Tracé a würden sich auf 960,000, für das Tracé b auf Fr. 845,000 belaufen.

Einstweilen fassen die Konzessionsbewerber nur ins Auge, daß die Kosten höchstens Fr. 84,266 per Kilometer oder total Fr. 960,000 betragen. Diese Summe solle aufgebracht werden wie folgt:

Subventionen und Aktien von Gemeinden und Privaten	Fr. 200,000
Beteiligung des Kantons Bern gemäß Volksbeschluß (Fr. 50,000 per Kilometer)	„ 570,000
Obligationen-Ausgabe	„ 190,000
Total	Fr. 960,000

Die Betriebseinnahmen werden auf	Fr. 68,400
die Ausgaben auf Fr. 4800 pro Kilometer, also total	„ 54,720
veranschlagt, so daß ein Einnahmenüberschuß von .	Fr. 13,680
sich ergeben würde, welcher zur Verzinsung des Obligationenkapitals mit	„ 7,600
ausreichte, so daß ein Rest von	Fr. 6,080

zur Dotierung des Erneuerungs- und des Reservefonds, eventuell auch noch zur Ausrichtung einer Dividende verfügbar wäre.

Für die Baukosten ist ein ausführlicher Voranschlag eingereicht worden, welchem wir nachstehende Rekapitulation entnehmen:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	49,900
B. Verzinsung des Baukapitals	"	14,000
C. Expropriation	"	64,320
D. Bahnbau	"	629,492
II. Rollmaterial	"	136,250
III. Mobiliar und Gerätschaften	"	11,500
IV. Unvorhergesehenes	"	54,538
Total		Fr. 960,000

Der technische Bericht liefert folgende Angaben:

Das Komitee stehe mit der Direktion der Jura-Simplon-Bahn in Unterhandlungen über den Anschluß in Pruntrut und über die Frage der eventuellen Mitbenützung des Jura-Simplon-Bahngeleises bis Noir-Bois. Das Komitee selbst würde dem Projekte a, d. h. Führung der Regionalbahn auf eigenem Geleise, den Vorzug geben. Der Minimalradius werde zu 180 Metern, die Maximalsteigung zu 28 ‰ angenommen. Es seien weder Wärterhäuser, noch Einfriedigungen (außer den allernotwendigsten) vorgesehen.

Die Bahn folge der Jura-Simplon-Bahn bis km. 1,853, wende sich dann links, überschreite die Straße Courgenay-Alle und erreiche die letztere Ortschaft, welche eine Station erhalte. Von da wende sich die Bahn durch Wälder, Wiesen und Äcker nach Vendlin-court. Kurz vor dieser Ortschaft befinden sich drei Kurven mit 180 Meter Radius. Die Station Vendlincourt sei, wie diejenige von Alle, sehr günstig gelegen. Hierauf folge das Tracé dem linken Ufer der Vendeline, um die Endstation Bonfol zu erreichen. Indessen werde man, nach Prüfung aller Bedingungen für eine all-fällige Verbindung mit dem elsässischen Eisenbahnnetz, voraussichtlich dazu kommen, das Tracé auf das rechte Ufer der Vendeline zu verlegen.

Für das Rollmaterial werden dieselben Typen in Aussicht genommen wie für die Traverstalbahn, aber mit etwas stärkeren Lokomotiven.

Die Regierung des Kantons Bern erhebt laut ihrem Schreiben vom 2. Juni 1897 gegen das Konzessionsgesuch keine Einwendungen. Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 16. August abhin statt und führten zur Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes. Derselbe giebt uns nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß:

In Art. 12 wurde eine Bestimmung aufgenommen, welche dem Bundesrate die Kompetenz giebt, für solange, als sich nicht das Bedürfnis nach viermaliger Fahrgelegenheit geltend mache, der Gesellschaft zu gestatten, während der Wintersaison nur drei Züge in jeder Richtung zu führen. Diese Bestimmung entspricht einem Wunsche der Konzessionsbewerber und kann durch den Hinweis darauf, daß ähnliche Bahnunternehmungen (z. B. Saignelégier-Chaux-de-Fonds, Tramelan-Saignelégier, Saignelégier-Glovelier) im Winter nur zur Führung von drei Zügen verpflichtet sind, gerechtfertigt werden.

Art. 14. Dem Charakter der Bahn als Regionalbahn entspricht es, nur zwei Wagenklassen für die Personenbeförderung aufzustellen.

Art. 15. Da die Jura-Simplon-Bahn voraussichtlich den Betrieb der neuen Linie übernehmen wird, dient es zur Erleichterung desselben, wenn das gleiche Taxsystem zur Anwendung kommen kann. Zu diesem Zwecke müssen die gewöhnlichen Maximalansätze von 7 Rappen für die zweite und 5 Rappen für die dritte Klasse auf 8, bezw. 6 Rappen erhöht werden, da die entsprechenden Taxen der Jura-Simplon-Bahn 7,₃ und 5,₂ Rappen betragen.

Wir beehren uns, Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme zu empfehlen und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Komitees für eine Regionalbahn von Pruntrut nach Bonfol, vom 29. April 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. September 1897,

beschließt:

Den Herren J. Maillat, Gemeindepräsident, und L. Choffat, Banquier, beide in Pruntrut, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol 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 Pruntrut.

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 zwei 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 normalspurig und eingleisig 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.

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 täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Der Bundesrat ist jedoch berechtigt, für so lange, als sich nicht das Bedürfnis nach viermaliger Fahrgelegenheit geltend macht, der Gesellschaft zu gestatten, während der Wintersaison in jeder Richtung nur drei Züge zu führen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher 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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

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

in der zweiten Wagenklasse 8 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 3 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 Reisendengepäckes 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 Abonnementsbillette 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. 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 Äuffnung 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 Zugehör. 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 $\frac{1}{2}$ 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 welcher 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 Rückkäufern 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 Bundesgerichts.

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 normalspurigen Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol. (Vom 8. September 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.09.1897
Date	
Data	
Seite	159-169
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 992

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.