

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Tavannes nach Tramelan.

(Vom 9. Dezember 1881.)

Tit.

Namens eines Gründungskomite stellen die Herren L. Perrin und H. H. Houriet in Tramelan mit Eingabe vom 23. November 1881 das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Tavannes nach Tramelan. Für diese Bahn sind ursprünglich zwei Traces in Aussicht genommen worden, das eine in nördlicher Richtung von der Bahnstation Tavannes der Berner Jurabahnen ausgehend, mit Steigungen von 40 ‰ auf 1218 m., 35 und 36 ‰ auf 496 m., 33 ‰ auf 1133 m. und mit Rampen von 20,5 bis 3,5 ‰ auf dem übrigen Theil der Bahnlänge, welche im Ganzen zu 8860 m. angegeben ist; das andere, bei 8200 m. Länge, mit Steigungen bis auf 56,38 ‰. Es ist indessen anläßlich der im Sinne des Art. 2 des Eisenbahngesetzes angeordneten konferenziellen Besprechung der Konzessionsbedingungen von den Vertretern des Gründungskomite erklärt worden, daß man auf die Ausführung des kürzern, aber mit den größern Steigungen verbundenen Projektes verzichte.

Zwischenstationen sollen keine erstellt werden. Betreffend Mitbenutzung der Ausgangsstation in Tavannes gedenkt das Gründungskomite sich mit der Direktion der Jura-Bern-Bahn zu ver-

ständigen; die andere Endstation käme zwischen die beiden Dörfer Unter- und Obertramelan zu liegen und würde mit den für das Unternehmen nöthigen baulichen Anlagen auch für Unterbringung des Rollmaterials versehen.

Die Kurven sollen in der Regel nicht unter 100 m. Radius haben; an einem Ort nur wird eine solche von 80m. vorkommen; denselben und den ausnahmsweisen Steigungen wird sich dann aber auch die Zuggeschwindigkeit anpassen, welche zu 15 km. auf die Zeitstunde angenommen ist.

Die Spurweite soll 1 m. sein; für den Oberbau werden Stahlschienen im Gewicht von 18 kg. auf den laufenden Meter verwendet werden, auf denen Lokomotiven im Leergewicht von 13 $\frac{1}{2}$ t. zu kursiren haben, welche auch auf den größten Steigungen ein Bruttogewicht von 20 t. (1 Gepäk-, 1 Personen- und 2 Güterwagen mit Ladung) mit einer Geschwindigkeit von 4 m. per Sekunde zu schleppen vermögen.

Die Kosten für den Bau mit allen Betriebseinrichtungen und dem Rollmaterial sind auf Fr. 429,000 veranschlagt, per Kilometer also auf nur Fr. 47,700.

Die projektirte Bahn soll die beiden Dörfer von Tramelan mit etwa 4000 Einwohnern, sowie die hinterliegenden freibergischen Ortschaften Les Breuleux, Montfaucon, Saignelégier, Beaumont und Muriaux, wo überall eine beträchtliche Uhrenindustrie ihren Sitz hat, und welche gegenwärtig mit vier Doppelpostkursen bedient sind, mit der bernischen Jurabahn direkt verbinden. Es ist, wenn auch der Konzessionsentwurf, in Uebereinstimmung mit den meisten der bestehenden Konzessionen und namentlich auch mit derjenigen der Jurabahnen, nur eine Minimalzahl von täglich drei Zügen in jeder Richtung vorsieht, vorläufig angenommen, daß während des Sommers fünf, im Winter vier solcher Züge kursiren werden, von denen das von den Petenten dem Konzessionsgesuch beigegebene technische Gutachten eine Roheinnahme von Fr. 45,000 bei Fr. 30,000 jährlicher Betriebskosten ausrechnet, so daß zur Verzinsung des Anlagekapitals Fr. 15,000 bleiben würden.

Was die Konzessionsbedingungen anbetrifft, die in Uebereinstimmung mit den Petenten und der Regierung des Kantons Bern beantragt werden, so weichen dieselben in folgenden wesentlichen Punkten vom Normalschema (E. A. S. I, 38 ff.) ab:

1) Es sollen nur zwei Personenwagenklassen geführt werden, wie dies bereits der Fall ist bei einer Reihe von Bahnen untergeordneter Bedeutung.

2) Die zu erhebenden Taxen sind mit Rücksicht auf die Steigungen der Bahn in allen Theilen erhöht; sie bleiben aber unter dem Maximum, welches nach den Auseinandersezungen erhoben werden dürfte und das nach Maßgabe der Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom 11. September 1873, betreffend die Taxen auf Bahnen mit größern Steigungen (Bundesblatt 1873, Bd. III, S. 708) sich ergeben würde.

3) Betreffend den Transport landwirthschaftlicher Traglasten ist eine dem Art. 26 der abgeänderten Konzession für die Waldenburgerbahn (E. A. S. VI, 8) entsprechende Bestimmung aufgenommen worden.

Alle übrigen Aenderungen sind redaktioneller Art und gehen aus der Natur der Sache hervor.

Wir beschränken uns auf diese Bemerkungen, um Ihnen schließlich die Genehmigung der nachgesuchten Konzession durch Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes zu empfehlen.

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

Bern, den 9. Dezember 1881.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Tavannes
nach Tramelan.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Gründungskomite für eine schmalspurige Eisenbahn von Tavannes nach Tramelan, vom 23. November 1881;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 9. Dezember 1881,

beschließt:

Den Herren Leon Perrin und Henri Humbert Houriet, im Namen eines Gründungskomite für eine Schmalspurbahn von Tavannes nach Tramelan, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Tavannes nach Tramelan 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 der Konzessionsertheilung an gerechnet, ertheilt.

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

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 zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1883 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1884 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau und einer Spurweite von 1 Meter 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 Bern 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 gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor

ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

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

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

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

- in der zweiten Wagenklasse 10, 5 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 3 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der 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.

Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stük und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen 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 Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit einheimischen landwirthschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen bis zum Gewichte von 10 Kilogramm, wenn solche nicht zu voluminös sind und von den Trägern in die Personenwagen mitgenommen werden, wofür also die Bahnverwaltung keine Garantie übernimmt, bezahlen keine Fracht.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stükes kann auf 40 Rappen festgesetzt 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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 blos 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, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Tarife 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 acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transport-

taxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls 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. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Bern, abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen

dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben und der Kanton Bern hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer die von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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 von Tavannes nach Tramelan. (Vom 9. Dezember 1881.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1881
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1881
Date	
Data	
Seite	688-697
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 305

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.