

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol.

(Vom 16. September 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 4. März 1890 sucht Herr A. Favrot, Regierungsstatthalter in Pruntrut, als Präsident und im Namen eines Initiativkomites um Ertheilung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (theilweise Straßenbahn) von Pruntrut nach Bonfol nach.

Die projektirte Linie soll dem direkten Verkehre mehrerer Dörfer des untern Elsgau dienen, von denen die drei bedeutendsten (Alle, Vendlincourt und Bonfol) eine Bevölkerung von im Ganzen über 3000 Seelen aufweisen. Die hauptsächlichste gewerbliche Thätigkeit dieser Gegend sei die Uhrenindustrie; eine beträchtliche Anzahl der in diesen Dörfern wohnenden Arbeiter gehen täglich ihrer Arbeit in den Fabriken von Pruntrut nach; außerdem existiren verschiedene andere wichtige Industriezweige, wie mechanische Ziegelei, Brennerei, Sandwäscherei etc., welche der Eisenbahn einen regelmäßigen Verkehr sichern; endlich kommen in Betracht die Viehzucht und der Verkehr mit Lebensmitteln etc. für die Märkte der Stadt.

Ihren Ausgangspunkt hat die Linie im Bahnhofe der Jura-Simplon-Bahn in Pruntrut; beim Ausgang des gegenwärtigen Güterbahnhofs überschreitet sie à niveau die Straße von Pruntrut nach Cœuve, um bald darauf die Straße Pruntrut-Alle zu erreichen, der sie folgt und zwar zum Theil auf deren verbreitertem Rande, zum Theil außerhalb der Fahrbahn, wenn deren Niveau von dem für die Bahn vorgesehenen abweicht. Im Dorfe Alle wird eine Station errichtet, deren Lage aber erst nach Beendigung der definitiven Studien bestimmt werden kann. Zwischen Alle und Vendlincourt

folgt die Bahn der Straße von Alle nach Miécourt bis ungefähr zu km. 6,500, wo eine Station für das ungefähr 1300 m. weiter gelegene Dorf Miécourt vorgesehen ist. Von km. 6,500 an steigt die Bahn durch offenes Gelände bis zur Höhe (Cote 490 m.) bei km. 8,700, der Vereinigung der Straßen von Vendlincourt, Alle und Miécourt. Von dieser Höhe an zieht sich die Linie längs des Abhanges und links der Straße, um dann nach Vendlincourt zu gelangen, wo die Station an der Straße nach Bonfol erstellt wird. Zwischen Vendlincourt und Bonfol bleibt die Linie am Rande der Straße, welche zu diesem Behufe verbreitert werden muß. In Bonfol ist die Station beim Zusammentreffen der Straßen von Vendlincourt, Cœuve, Dampheux und Beurnevésin vorgesehen.

Das beschriebene Tracé ist noch nicht definitiv, vielmehr haben die Bewerber auch eine Variante studiren lassen, welche um ungefähr einen Kilometer kürzer sein, aber das Dorf Miécourt vollständig abseits liegen lassen würde.

Die Länge des ersten Tracé beträgt 13,100 km., diejenige der Variante 12,200 km. Die Maximalsteigung ist zu 30 ‰ und der kleinste Kurvenradius zu 20 m. angenommen. Nach der Intention der Gesuchsteller soll die Linie mit 60 cm. Spurweite angelegt werden. Bedeutendere Kunstbauten kommen nicht vor.

Die Baukosten sind folgendermaßen berechnet:

1. Grunderwerb	Fr.	10,875. —
2. Erdarbeiten	„	130,391. —
3. Kunstbauten	„	18,134. —
4. Bahnhöfe und Stationen	„	69,250. —
5. Geleise und zugehörige Einrichtungen	„	244,395. —
6 Rollmaterial	„	93,800. —

Summa Fr. 565,845. —

oder Fr. 43,270 pro Kilometer.

Für die Variante betragen die Kosten nur Fr. 541,538, würden aber auf den Betrag von Fr. 44,388 pro Kilometer ansteigen.

Der Kostenvoranschlag enthält keine Ansätze für Organisations- und Bauaufsichtskosten, Zinse während der Bauperiode und Unvorhergesehenes.

In Bezug auf die Rendite nehmen die Konzessionsbewerber für den Anfang eine Jahreseinnahme von Fr. 18,396 an, welche sich mit den Betriebskosten decken würde. Indem sie sich aber auf den Ertrag analoger Unternehmungen stützen, hoffen sie gleichwohl, in Bälde zu einem Resultate zu gelangen, das die Anlage eines Erneuerungs- und Reservefonds und die Verzinsung des Anlagekapitals ermöglichen werde.

In seiner Vernehmlassung vom 14. Juni 1890 erklärt der Regierungsrath des Kantons Bern, gegen die projektirte Linie keine Einwendung zu erheben. Derselbe ist auch grundsätzlich mit der Ueberlassung der Straßen zum Bau und Betrieb der Bahn einverstanden und behält sich bloß vor, hiefür die speziellen Bedingungen nach Konstituierung der Gesellschaft festzusetzen.

Die gesetzlich vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen haben am 28. August 1890 stattgefunden.

Wir beantragen, die Konzession im Sinne des nachstehenden Entwurfs, dem die Petenten bei der Konferenz im Wesentlichen zustimmten, zu ertheilen.

Im Art. 8 ist, wie in zahlreichen andern Fällen, die Spurweite der Schmalspurbahn nicht bestimmt, um dem Wunsche der Petenten zu entsprechen, welche der endgültigen Festsetzung der Spurweite genauere Studien vorangehen lassen möchten. Es wird alsdann zu prüfen sein, ob eine geringere Spurweite als 1 m. überhaupt zugegeben werden kann.

Zu Art. 14 beantragten die Gesuchsteller, von der Vorschrift des amerikanischen Wagensystems abzusehen, um der Gesellschaft eventuell die Einführung der zunächst in Aussicht genommenen und bei der Ausstellungsbahn in Paris bewährten Coupéwagen zu ermöglichen. Es sind aber von den Petenten keine besondern Gründe geltend gemacht worden, welche im vorliegenden Falle eine Ausnahme von der Regel begründen könnten, so daß wir beantragen, an der letztern festzuhalten (Art. 29, letztes Alinea, Eisenbahngesetz).

Die in Art. 15, 17 und 18 vorgeschlagenen, auch von der Regierung befürworteten Taxen erscheinen den Verhältnissen angemessen und können daher zur Bewilligung empfohlen werden.

Zu den übrigen Konzessionsbestimmungen, welche von den üblichen nicht abweichen, haben wir keine besondern Bemerkungen anzubringen.

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

Bern, den 16. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Pruntrut
nach Bonfol.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Initiativkomites für eine Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol, vom 4. März 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 16. September 1890,

beschließt:

Den Herren A. Favrot, Regierungsstatthalter in Pruntrut, und Dr. Boéchat, Arzt, in Bonfol, ersterer Präsident und letzterer Vice-Präsident eines Initiativkomites, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 2 Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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 1 Jahr, vom Beginn der 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 Bedürfnisse oder die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit schmalspurigem Unterbau und eingeleisig 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit ist dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes 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 Bundesrath 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 10 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 allen 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 7 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.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren 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 mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden :

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 10 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 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 4 Rappen, die niedrigste nicht über 1 $\frac{1}{2}$ 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.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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 eines einzelnen Stückes 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 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 Artikeln 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, 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 sämtlichen Reglemente und 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 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, für Aeuftnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Die zwischen dem Staate Bern und dem Initiativkomite über die Benutzung der Kantonsstraße zur Legung des Geleises abzuschließende Uebereinkunft hat nur insoweit Gültigkeit, als dieselbe nicht im Widerspruch mit gegenwärtiger Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen steht.

Art. 27. 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 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 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 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 Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte 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 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 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies 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 Pruntrut nach Bonfol. (Vom 16. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1890
Date	
Data	
Seite	240-249
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 954

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.