

44^k.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier.

(Vom 11. Juni 1910.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 20. Januar 1910 stellten die HH. Comte, Regierungsstatthalter, und Oscar Froidevaux in Delsberg das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier.

Die projektierte Linie bezwecke die Verbindung Merveliers und der andern Dörfer des Val Terbi mit der Stadt Delsberg, welcher Stadt infolge der Erstellung des Tunnels zwischen Münster und Grenchen in nächster Zeit ein grosser Aufschwung bevorstehe.

Die Linie ziehe sich bis nach Vicques mehr oder weniger der Kantonsstrasse entlang, folge dann auf eigenem Bahnkörper dem linken Ufer der Schelte bis nach Courchapoix, um von da an wieder mehr oder weniger der Kantonsstrasse entlang nach Mervelier zu führen. Stationen und Haltestellen seien vorgesehen in Courroux, Courcelon, Vicques, Vermes, Courchapoix, Corban und Mervelier.

Nach der letzten Volkszählung habe die betreffende Gegend eine Bevölkerung von 10,330 Seelen. Infolge Beteiligung des Staates am Bau der Linie und der günstigen Aufnahme des Projektes von seiten der interessierten Gemeinden werde sich dasselbe leicht ausführen lassen.

Am 25. Januar 1907 ist von den Herren Alex. Koller und L. Flesch, Ingenieure in Lausanne, ein anderes Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Delsberg nach Mervelier eingereicht worden.

Dem technischen Berichte für dieses letztere Projekt entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Linie: 13,650 m (teilweise Strassenbenützung);

Spurweite: 1 m;

Maximalsteigung: 43 ‰;

Höhenquoten: Delsberg 430 m; Birsbrücke 419 m, Mervelier 566 m;

Minimalradius: 40 m gemäss dem technischen Bericht, 35 m nach Angabe der Pläne und des Längenprofils;

Zwischenstationen: 8;

Gütertransport: Vorgesehen;

Betriebssystem: Elektrische Kraft, von einem Werke der Umgegend geliefert. Luftleitung.

Summarischer Kostenvoranschlag: Fr. 1,200,000 oder pro Kilometer ungefähr Fr. 88,000.

Der technische Bericht sieht bei der Station Delsberg eine Niveaure Kreuzung mit der Linie Delsberg-Basel vor. Die technische Abteilung des Eisenbahndepartements hat sich indessen in einem Bericht vom 26. Februar 1907 entschieden gegen diese Kreuzung ausgesprochen.

In seiner die beiden konkurrierenden Projekte betreffenden Vernehmlassung vom 15. März 1910 hat der Regierungsrat des Kantons Bern erklärt, dem Projekte der HH. Regierungsstatthalter Comte und Mithaften den Vorzug zu geben.

Er macht im wesentlichen folgendes geltend:

„Nach dem Projekt Koller und Flesch würde die Linie Delsberg-Mervelier eine Länge von 13,650 m erhalten, mit Strassenbenützung auf einer Strecke von 6160 m, wovon 5600 m auf die Kantonsstrasse fallen.

Nach dem Projekte der HH. Comte und Mithaften dagegen würde die Linie eine Länge von 12 km aufweisen und auf eigenem Bahnkörper erstellt werden, mit Ausnahme einer Strecke in Courroux, wo auf eine Länge von 950 m die Kantonsstrasse benützt werden soll. Die Spurweite und das Betriebssystem seien noch nicht definitiv festgestellt. Die Maximalsteigung betrage 25 ‰ und der Minimalradius 150 m bei normalspuriger und 50 m bei schmalspuriger Geleiseanlage.

Das letztere Projekt habe zunächst den Vorzug, dass es von einem Initiativkomitee eingereicht worden sei, welches aus Vertretern der interessierten Gegend bestehe, und für die Wahrung der öffentlichen Interessen alle Sicherheit biete.

Auch in technischer Beziehung verdiene dieses Projekt den Vorzug, da die Linie zum grössten Teile von der Strasse unabhängig sei und viel günstigere Steigungs- und Krümmungsverhältnisse aufweise als beim Projekt Koller und Fleisch. Ausserdem sei darauf hinzuweisen, dass letzteres Projekt eine Verbreiterung der öffentlichen Strasse erfordern würde, da die Kantonsstrasse Delsberg-Courroux-Vicques-Courchapoix-Corban-Mervelier eine Strasse III. Klasse sei.

Die Kantonsregierung bemerkt im übrigen bezüglich des Projektes Comte und Mithaften, dass die Benützung der Kantonsstrasse im Dorfe Courroux von km 1,440 bis km 2,390 von ihr aus bewilligt und durch die einschlägigen kantonalen Gesetzesbestimmungen geordnet werde.⁴

Mit Schreiben vom 13. April 1910 erklärt das Initiativkomitee, unter Bezugnahme auf diese Vernehmlassung, sich allen Vorschriften über die Benützung der öffentlichen Strassen zu unterziehen.

Angesichts aller dieser Gründe und da die Kantonsregierung die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen zugunsten des Projektes Koller und Fleisch nicht erteilt hat, so beantragen wir Ihnen, dem Konzessionsgesuche der HH. Comte und Mithaften für eine Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier zu entsprechen und auf das Konzessionsgesuch der HH. Koller und Fleisch nicht einzutreten.

Bei den vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, die am 1. Juni 1910 stattfanden, wurde der nachstehende vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf mit einigen unwesentlichen Änderungen angenommen.

Wir empfehlen Ihnen diesen Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. Juni 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der HH. Comte, Regierungsstatthalter, und Oskar Froidevaux, in Delsberg, vom 20. Januar 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Juni 1910,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die HH. Comte, Regierungsstatthalter, und Oskar Froidevaux, in Delsberg, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Delsberg.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

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

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter oder mit normaler Spurweite und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampf betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der einschlägigen kantonalen Gesetze und diejenigen der Vernehmlassung der Regierung des Kantons Bern, vom 15. März 1910, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen 3. Klasse nach dem Durchgangssystem aufstellen, deren Typus der Genehmigung des Bundesrates unterliegt.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Über die Einführung einer zweiten Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen, und deren 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Delsberg nach Mervelier. (Vom 11. Juni 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	44
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1910
Date	
Data	
Seite	149-159
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 814

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.