

Schweizerisches Bundesblatt.

50. Jahrgang. IV.

Nr. 43.

12. Oktober 1898.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erneuerung und Aenderung der Konzession für eine Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier.

(Vom 7. Oktober 1898.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 26. März 1897 (E. A. S. XIV, 361 ff.) wurde den Herren E. Boéchat, Regierungsstatthalter, und A. Gouvernon, Banquier, beide in Delsberg, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier erteilt und in Art. 5 die Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten auf 12 Monate, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, festgesetzt. Diese Frist ist am 26. März 1898 abgelaufen, ohne daß bis dahin die Einreichung der Vorlagen erfolgte oder ein Gesuch um Fristverlängerung gestellt wurde. Die Konzession war damit erloschen.

Mittelst Eingabe vom 1. August 1898 kamen die Konzessionäre um Änderung der Konzession ein, in dem Sinne, daß die Bahn normalspurig anstatt schmalspurig gebaut werden solle. Auf das Erlöschen der Konzession aufmerksam gemacht, stellten sie unterm 25. gleichen Monats das Gesuch um „Verlängerung der Konzession um zwei Jahre“, was ohne Zweifel gleichbedeutend sein soll mit

Erneuerung der Konzession und nochmaliger Fristansetzung zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen.

Im allgemeinen Berichte, welcher dem Gesuche vom 1. August beigegeben wurde, geht der Verfasser des neuen Projektes, Ingenieur E. Gascard, davon aus, daß das alte Projekt einen Kehrtunnel mit 180 Meter Radius und 40 ‰ Steigung vorgesehen habe, und daß die Kosten auf Fr. 116,000 per Kilometer veranschlagt wurden. Infolge dieses hohen Ansatzes und der großen Betriebschwierigkeiten habe sich das Komitee nicht entschließen können, sich an die Ausführung des Projektes zu machen. Dazu habe sich in der Bevölkerung die Anschauung geltend gemacht, dieser wichtige Verkehrsweg sollte normalspurig erstellt werden, um direkt an die Jura-Simplon-Bahn angeschlossen werden zu können. Das Komitee habe daher neue Studien unternommen und sich, da das Ergebnis ein günstiges war, für die Normalspur entschieden.

Das neue Tracé folge fortwährend der Sonnenseite des Thales. Das Terrain biete keine Schwierigkeit. Die schwierigste Partie befinde sich zwischen km. 9 und 12, wo ein Viadukt von 100 Meter Länge und drei kleine Tunnels von 80, 50 und 75 Meter Länge zu erstellen seien.

An Stationen seien vorgesehen: Glovelier (gemeinsam mit der Jura-Simplon-Bahn), Sauley, Sceut-dessus, St. Brais, La Combe-Lajoux, Montfaucon, Bémont und Saignelégier (gemeinsam mit der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds).

Die Länge der Linie betrage 22 Kilometer. Von Glovelier an werde 450 Meter weit die Bahnlinie der Jura-Simplon-Bahn mitbenutzt.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß einstweilen Dampfbetrieb mit Lokomotiven in Aussicht genommen werde, da eine genügende Wasserkraft im Thale nicht vorhanden sei. Indessen werde die Einführung des elektrischen Betriebes vorbehalten für den Fall, daß das Projekt einer Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Doubs früher oder später sich verwirklichen sollte.

Die Maximalsteigung betrage 29 ‰, der Minimalradius 200 Meter.

In den Stationen Sauley und Sceut seien Spitzkehren vorgesehen, die zwar ein umständliches Manövrieren bedingen, das aber im Falle der Einführung des elektrischen Betriebes bedeutend vereinfacht werden könne.

Über die Zweckmäßigkeit und Zulässigkeit dieser Spitzkehren heute schon zu entscheiden, halten wir für verfrüht. Dies wird

erst möglich sein, wenn die definitiven Baupläne zur Genehmigung vorgelegt werden. Nach konstanter Praxis befaßt sich die Bundesversammlung bei der Konzessionserteilung nicht mit solchen Tracé-Details.

Die Betriebsausgaben werden im technischen Berichte, nach einer Vergleichung mit der Huttwil-Wolhusen-Bahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn, der Emmenthal-Bahn und der Sihlthal-Bahn, auf Fr. 8000 per Kilometer veranschlagt; die Betriebseinnahmen, nach einer Vergleichung mit denselben vier Bahnen, auf Fr. 11,000 pro Kilometer.

Die Baukosten werden berechnet wie folgt:

	per km. Fr.	Total Fr.
I. Bahn und feste Einrichtungen:		
A. Verwaltungs- und Organisationskosten	4,000	88,000
B. Zinsen und diverse Kosten	2,000	44,000
C. Expropriation	3,500	77,000
D. Bahnbau:		
1. Erdarbeiten und Kunstbauten	64,000	1,408,000
2. Oberbau	18,000	396,000
3. Gebäude und mechanische Einrichtungen	4,000	88,000
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	2,000	44,000
II. Rollmaterial	10,500	231,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	1,000	22,000
Unvorhergesehenes 10 %	11,000	242,000
	<hr/>	<hr/>
Total	120,000	2,640,000

Dieses Baukapital von Fr. 2,640,000 soll aufgebracht werden durch:

1. Aktien:	
a. Subvention des Kantons Bern, gemäß Dekret vom 28. Februar 1897	Fr. 1,584,000
b. Gemeinden und Private	„ 556,000
	<hr/>
	Fr. 2,140,000
2. Obligationen	„ 500,000
	<hr/>
Total	Fr. 2,640,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern, zur Vernehmlassung eingeladen, äußerte sich mit Schreiben vom 7. September, er habe gegen die Erneuerung der Konzession und gegen die Änderung der Spurweite nichts einzuwenden.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Oktober 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Erneuerung und Aenderung der Konzession einer Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren E. Boéchat und A. Gouvernon in Delsberg vom 1. und 25. August 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Oktober 1898,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 26. März 1897 (E. A. S. XIV, 361 ff.) den Herren E. Boéchat, Regierungsstatthalter, und A. Gouvernon, Banquier, beide in Delsberg, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier wird unter den gleichen Bedingungen, jedoch mit folgenden Änderungen, erneuert:

- a. Die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschaftsstatuten sind dem Bundesrate binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, einzureichen.
- b. Die ganze konzessionierte Linie ist binnen 2¹/₂ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

- c. Die Bahn wird normalspurig erstellt.
 - d. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach der Betriebs-
eröffnung und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen.
2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erneuerung und Aenderung der Konzession für eine Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier. (Vom 7. Oktober 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.10.1898
Date	
Data	
Seite	463-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 482

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.