

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen.

(Vom 5. Juni 1899.)

Tit.

Unterm 16. April 1898 stellten die Herren N. Roggo, August Winkler und Franz Spicher in Düdingen namens eines Initiativkomitees das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen.

Zur Begründung des Gesuches wird im allgemeinen Bericht ausgeführt, daß der Sensenbezirk bis zur Stunde noch einer Eisenbahn ermangle, was sich als schwerer Nachteil fühlbar mache, da eine ausgiebige Ausbeutung der umfangreichen Wälder und Sandsteinbrüche wegen der hohen Transportkosten nicht möglich sei. Auch auf dem angrenzenden Gebiet des Kantons Bern seien noch Forste von großer Ausdehnung, deren Holzreichtum brachliege, da die Ausfuhr über Plaffeyen mangels einer Eisenbahn zu teuer käme. Anderseits nehme auch die Gewerbethätigkeit im Sensenbezirk zu; so habe sich in Düdingen eine Fabrik zur Herstellung kondensierter Milch gegründet, welche das Rohprodukt aus ziemlich weiten Entfernungen, wie z. B. Alterswyl, beziehe. Die neuerstellte Ziegelei in Düdingen beschaffe sich das Thonmaterial aus der Nähe der projektierten Haltstelle Mariahilf. Die Erstellung einer Bahn würde noch eine ganze Anzahl von industriellen Etablissements ins Leben rufen, welche zur volkswirtschaftlichen Hebung der Gegend beitragen müßten. Auch die Badeorte Guggisberg, Schwarzsee, Schwefelberg und Gurnigel

müßten durch eine Eisenbahn Düdingen-Plaffeyen erheblich gewinnen.

Der Ausgangspunkt, die Station Düdingen (Guin) der Linie Bern-Freiburg, liege 598 Meter über Meer. Von hier steige die Bahn in einem Bogen bis zum Gänseberg und folge dann dem Thal des Düdingerbaches bis nach Mariahilf, wo sie die Kantonsstraße Freiburg-Bern à niveau überschreite. In der Nähe dieser Straße befinde sich die erste Haltstelle (649 m.). Hierauf führe die Bahn direkt nach Tifers, dem Bezirkshauptort. Die Station, in der Nähe der Straßenkreuzung Düdingen-Plaffeyen und Freiburg-Schwarzenburg, würde gleichzeitig auch den Ortschaften St. Ursen, St. Antoni und Heitenried dienen. Von Tifers steige die Linie zur Haltstelle Galtern und weiter zur Station Alterswyl (754 m. ü. M.) und erreiche über Wengliswyl und Brünisried die Endstation Plaffeyen (858 m. ü. M.). Diese diene auch den Gemeinden Oberschrott und Plasselb, sowie den Bädern am Schwarzsee und in Schwefelberg, wie überhaupt dem oberen Sensengebiet.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die Bahn normalspurig gebaut werden soll. Kunstbauten kommen sozusagen keine vor, da die Linie weder Tunnels noch Brücken aufweise, höchstens einige Durchlässe u. dgl. Dagegen würde die Bahngesellschaft gleichzeitig mit der Bahnlinie auch die Kantonsstraße Tifers-Alterswyl-Wengliswyl, die noch nicht ausgeführt sei, bauen.

Die Maximalsteigung betrage 30 ‰, die mittlere Steigung 14,7 ‰, der Minimalradius 200 Meter. Indessen sei die Anwendung noch kleinerer Radien nicht ausgeschlossen.

Die Bahn werde als Adhäsionsbahn betrieben werden; ob Dampflokomotiven oder elektrische Kraft zur Anwendung gelangen sollen, sei zur Zeit noch nicht entschieden.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Vorstudien, Organisation und Verwaltung	Fr.	180,000
2. Landerwerb	„	144,000
3. Unterbau	„	630,000
4. Oberbau	„	324,000
5. Bahnabschluß, Telegraph, Signale	„	36,000
6. Hochbauten und mechanische Einrichtungen	„	72,000
7. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	114,000

Total Fr. 1,500,000

oder circa Fr. 83,000 per Kilometer.

Hierzu kämen die Kosten für Anschaffung des Rollmaterials, welche im Falle des Dampfbetriebes Fr. 400,000 und im Falle des elektrischen Betriebes Fr. 700,000 betragen sollen.

Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 234,000 veranschlagt, die Betriebsausgaben auf Fr. 162,000 bei Dampfbetrieb und auf Fr. 126,000 bei elektrischem Betrieb, so daß der Einnahmenüberschuß im ersten Fall Fr. 72,000, im letztern Fall Fr. 108,000 betragen würde.

Mit Schreiben vom 11. Juni 1898 erklärte der Staatsrat von Freiburg, zur Vernehmlassung eingeladen, daß er prinzipiell gegen das vorliegende Projekt nichts einzuwenden habe, daß er aber vor Abgabe einer definitiven Vernehmlassung dieses, sowie einige andere den Kanton Freiburg berührende Eisenbahnprojekte durch eine Expertenkommission prüfen zu lassen gedenke. Unterm 12. April 1899 erfolgte dann die ausdrückliche Bestätigung, daß der Staatsrat gegen das Projekt Düdingen-Plaffeyen keine Einwendung erhebe.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 17. Mai abhin statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf fand seitens der Vertreter des Initiativkomitees unveränderte Annahme. Die kantonale Regierung war wegen einer Sitzung des Großen Rates verhindert, sich vertreten zu lassen; indessen durfte, da keine gegenteilige Erklärung vorlag, angenommen werden, daß sie mit dem Entwurfe, der ihr zur Einsicht zugestellt worden war, ebenfalls einverstanden sei.

Die Abweichungen des Konzessionsentwurfes von der Normalkonzession betreffen sozusagen ausschließlich die Taxen. Diese wurden in Übereinstimmung mit denjenigen Ansätzen gebracht, welche Bahnen ähnlichen Charakters, z. B. der Spiez-Erlenbach-Bahn, bewilligt wurden. Wir empfehlen Ihnen daher den Entwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Juni 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren N. Roggo und Mithafte, vom 16. April 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Juni 1899,

beschließt:

Den Herren N. Roggo, Josef Lauper, Franz Spicher und August Winkler in Düdingen, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen 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 Düdingen.

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 18 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 2 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. Der Bundesrat kann die Einführung des elektrischen Betriebes gestatten.

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 Freiburg 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 im Sommer und dreimal im Winter nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit ist Sache des Bundesrates.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, darf sie solche erst nach der Genehmigung durch den Bundesrat einführen.

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 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei 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 Reisengepäckes 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.

Die Gesellschaft wird Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bedingungen ausgeben.

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 18 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 6 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 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1½ 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. 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 Freiburg gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres 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 Zugehören. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
 - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzteres bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert der 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 welchem 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 Freiburg 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 Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen. (Vom 5. Juni 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1899
Date	
Data	
Seite	707-716
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 784

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.