Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Neuveville nach St. Pierre in Freiburg.

(Vom 16. März 1896.)

Tit.

Mit Eingabe vom 8. April 1895 stellten die Herren P. Blancpain, Besitzer der Brasserie du Cardinal in Freiburg, E. Strub, Ingenieur in Interlaken, und E. Lommel, Ingenieur in Bern, das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Neuveville nach St. Pierre in Freiburg.

Nach dem beigegebenen allgemeinen Bericht soll die projektierte Seilbahn das Quartier Neuveville mit St. Pierre und den um 65 m. höher gelegenen Teilen der obern Stadt Freiburg besser verbinden, als dies bisanhin mittelst der Holztreppe von 365 Stufen der Fall war, deren Begehung äußerst unbequem und ermüdend war, während mittelst einer Seilbahn die industrielle Bevölkerung der unteren Stadt in wenigen Minuten die Höhe und den Bahnhof gewinnen könne.

Die Linie beginnt bei der Straße Grandfontaine und führt in gerader Linie zu der Straße von „St. Pierre“ in unmittelbarer Nähe des neu projektierten Postgebäudes. In der Nähe der untern Station befinden sich bedeutende industrielle Etablissemente, welche sich wegen ungenügender Verbindung mit der obern Stadt nicht entwickeln können; die weitere Entwicklung und das Gedeihen derselben, sowie der ganzen unteren Stadt, sei durch die projektierte Seilbahn bedingt. Auch falle noch in Betracht, daß in der

untern Stadt ungefähr 300 Arbeiter wohnen, welche in der obern Stadt beschäftigt seien und über die Mittagszeit diesen beschwerlichen Weg nach Hause zu machen haben. Das Erklimmen der Treppe, die an Sauberkeit zu wünschen übrig lasse, mehrmals des Tages sei aber nicht nur eine arge Inkonvenienz, sondern für viele ein Schaden für die Gesundheit. Die Ausführung des Projektes werde täglich dringlicher, namentlich auch mit Rücksicht auf die durch den Bau der neuen Post und der städtischen Tramways bewirkte Verschiebung des Centrums der Stadt nach Westen. In Verbindung mit den Tramways werde die Drahtseilbahn als Verkehrsmittel zwischen oberer und unterer Stadt noch um so wertvoller.

Nach dem technischen Bericht beträgt die Länge der Bahn 131 m., die Höhendifferenz 62 m., welche mit einer fast gleichmäßigen Steigung von 49 % überwunden werden soll. Die Bahn wird in gerader Linie und annähernd parallel mit der hölzernen Treppe von Grandfontaine erstellt werden.

Die Grundlage bildet eine eiserne Fahrbahn mit Vollträgern in Form einer Brücke, von unten bis oben auf Felsen gelegt. Der Oberbau ist mit Ausnahme einer Ausweichung in der Mitte eingleisig projektiert. Die Bahn soll dem Transport von Personen, Gepäck und Waren dienen und dieser mittelst 2 Personenwagen mit je 2 Coupés zu 16 Sitzplätzen und einer Abteilung für 14 Stehplätze und für Waren sich vollziehen. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht vorgesehen; das erforderliche Wasserquantum soll der Überlauf eines größeren Brunnens und soweit nötig die städtische Wasserleitung liefern.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Kapitalbeschaffung, Projektverfassung	Fr.	6,000
2. Landankauf	„	—
3. Unterbau	„	33,000
4. Oberbau	„	7,500
5. Hochbauten	„	8,000
6. Mechanische Einrichtungen	„	6,500
7. Rollmaterial	„	21,000
8. Mobiliar und Gerätschaften	„	1,000
9. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	„	2,000
Zusammen	Fr.	85,000

oder Fr. 610,688 per km. der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsrechnung veranschlagt:

1. die Einnahmen:

a. aus dem Personenverkehr auf	Fr.	14,000
b. aus dem Gepäckverkehr auf	„	1,500
c. aus dem Güterverkehr auf	„	3,000
zusammen	Fr.	18,500
2. die Betriebsausgaben inklusive Äuffnung der Reserve- und Erneuerungsfonds auf	„	12,000
somit Betriebsüberschuß	Fr.	6,500

was einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 7,6 % entspricht.

Die Regierung des Kantons Freiburg, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung übermittelt wurde, erklärt mit Schreiben vom 11./17. Dezember 1895, daß sie die Erteilung der Konzession empfehle, nachdem die Petenten unterm 28. November 1895 die rechtsverbindliche Erklärung abgegeben hätten, daß die Seilbahn so erstellt werden solle, daß sie in keiner Weise mit dem Ausgang der bereits beschlossenen Straße „des Alpes“ auf die Parkanlage „des Places“ kollidiere, und daß der im Jahre 1894 ausgearbeitete Plan dieser Straße dem Drahtseilbahnprojekt als Grundlage gedient habe und in jeder Beziehung maßgebend sein solle.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 6. Februar 1896 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem unten folgenden Konzessionsentwurf.

Derselbe enthält die für Drahtseilbahnen üblichen Bestimmungen und giebt uns daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Art. 16 hatte der Vertreter der Regierung an der Konferenz die Festsetzung einer einheitlichen Personentaxe von 10 Rp. für Berg- und Thalfahrt gewünscht, während die Petenten an derjenigen von 15 Rp. für die Bergfahrt, mit Rücksicht auf die Finanzierung des Unternehmens, zunächst glaubten festhalten zu müssen. Sie erklärten sich indessen bereit, später, wenn die Betriebseinnahmen es gestatten werden, die einheitliche Taxe einzuführen, womit sich auch der Regierungsvertreter befriedigt erklärte.

Im 2. Alinea des gleichen Artikels ist die Verpflichtung zur Ausgabe von halben Billeten für Kinder unter 10 Jahren im Hinblick auf die praktischen Schwierigkeiten bei der Durchführung der sonst üblichen Bestimmung bei Unternehmungen, wo die Billete im Wagen ausgegeben werden, und in Übereinstimmung mit der Praxis in solchen Fällen nicht aufgenommen, dafür aber die Altersgrenze für unentgeltliche Beförderung von Kindern von 3 auf 4 Jahre hinaufgesetzt. Überdies verpflichteten sich die Petenten, bei Ausstellung

der Abonnemente eine weitere Reduktion für Kinder eintreten zu lassen, in der Meinung, daß das Nähere bei Aufstellung und Genehmigung der Tarifbestimmungen definitiv zu ordnen sei.

Für das Gepäck ist zur Vereinfachung eine Stück- statt eine Gewichtstaxe festgesetzt.

Indem wir Ihnen, Tit., Erteilung der nachgesuchten Konzession im Sinne des angeschlossenen Beschlußentwurfes beantragen, benützen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. März 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
A. Lachenal.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Neuveville nach St. Pierre in Freiburg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren P. Blancpain, Brasserie du Cardinal in Freiburg, und Mithafte, vom 8. April 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1896,

beschließt:

Den Herren P. Blancpain, Brasserie du Cardinal in Freiburg, E. Strub, Ingenieur in Interlaken, und E. Lommel, Ingenieur in Bern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Neuveville nach St. Pierre in Freiburg 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 Freiburg.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 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 einem Jahre, 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 Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn erstellt.

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 Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit das Betriebssystem es gestattet. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

III. Landsturmpflichtige Mannschaft auf 1. Januar 1896.

Zu Seite 399.

Territorialkreis.	Bewaffneter Landsturm.									Unbewaffneter Landsturm (Hülfstruppen).															Total.
	Füsiliere.			Schützen.			Positionsartillerie.			Pioniere.			Sanitäts-Mannschaft.	Fuhrleute u. Pferdewärter.	Führer und Träger.	Signalisten.	Gebirgsträger.	Werkstättenarbeiter.	Magazinarbeiter.	Bäcker.	Metzger.	Bureaugehülfen und Schreiber.	Mannschaften z. Verfügung des Militärkommandos.	Radfahrer.	
	Offiziere.	Unteroffiziere.	Soldaten.	Offiziere.	Unteroffiziere.	Soldaten.	Offiziere.	Unteroffiziere.	Soldaten.	Offiziere.	Unteroffiziere.	Soldaten.													
I.	305	1012	7,093	31	119	806	18	84	331	127	141	9,958	878	1333	411	391	681	1,963	582	371	269	1415	2,756	180	31,255
II.	133	515	3,256	16	57	381	11	29	176	128	314	5,521	838	1440	1046	489	591	1,972	588	290	202	750	3,712	169	22,624
III.	296	1160	7,132	13	115	771	19	82	396	89	45	25,288	1259	2080	1332	575	802	3,117	737	492	378	855	4,365	194	51,592
IV.	96	392	2,770	9	26	211	2	18	132	33	61	7,825	445	869	450	360	227	1,611	533	215	150	477	634	84	17,640
V.	216	794	6,499	6	17	187	15	73	331	106	417	12,563	848	1333	689	664	304	3,065	854	406	426	841	5,564	218	36,436
VI.	267	797	4,526	1	—	11	17	54	470	77	23	13,695	1412	1420	179	256	110	3,265	846	691	465	836	13,217	171	42,806
VII.	232	1021	6,524	28	89	725	14	65	399	110	47	14,119	1266	1455	695	270	217	2,157	875	811	452	1499	4,909	121	38,100
VIII.	83	343	2,378	8	35	256	2	17	85	39	107	4,193	155	254	135	144	138	671	153	90	68	258	792	11	10,415
IX.	94	418	2,406	—	—	—	1	12	85	40	316	3,985	582	300	391	280	731	995	347	213	101	288	2,241	39	13,865
Total	1722	6452	42,584	112	458	3348	99	434	2405	749	1471	97,147	7683	10,481	5328	3,429	3801	18,816	5515	3579	2521	7219	38,190	1187	261,733

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Anzahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartemente vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorgehend, vom Bundesrate festgestellt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 15 Rappen für die Bergfahrt und von 10 Rappen für die Thalfahrt zu beziehen.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Stück bezogen werden.

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 17. Die in Art. 16 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.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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. 21. 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. 22. 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 auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den

22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 welch 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Neuveville nach St. Pierre in Freiburg. (Vom 16. März 1896.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1896
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	12
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	18.03.1896
Seite Page Pagina	334-342
Ref. No	10 017 372

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.