# Schweizerisches Bundesblatt.

52. Jahrgang. III. Nr. 33. 15. August 1900.

*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 Konzession einer elektrischen Regionalbahn von Freiburg nach Heitenried.

(Vom 14. August 1900.)

Tit.

Unterm 16. August 1899 reichte Herr F. Sassey, Ingenieur, damals in La Conversion bei Lausanne, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Regionalbahn von Freiburg nach Heitenried.

Als Zweck der Bahn wird im allgemeinen Bericht bezeichnet, den beträchtlichsten Teil des Sensebezirkes zu bedienen; später, wenn sich die Mittel finden, um das gewaltige Hindernis des Senseeinschnittes zu überbrücken, solle die Bahn nach Schwarzenburg fortgesetzt werden.

Der im technischen Berichte enthaltenen Beschreibung des Tracés ist zu entnehmen, daß die Bahn die Strecke Freiburg-Marly gemeinsam mit den ebenfalls projektierten Linien Bulle-La Roche-Freiburg und Freiburg-Plaffeyen benützen und erst von Marly weg ein eigenes Tracé erhalten soll. Bei km. 4 wende sich die Bahn nach Norden, an Grange-sur-Marly und La Schürra vorbei, schlage dann die nordöstliche Richtung ein und gelange über Römerswil und Balterswil, sowie über den Gotteron nach Tafers. Von hier folge sie im allgemeinen der Richtung nach Osten, um, nach Berührung der Ortschaften Rohr, St. Antoni, Niedermontenach und Unterwinterlingen die Endstation Heitenried zu erreichen. Die

Strecke Freiburg-Heitenried betrage 19,525 km. die Strecke Marly-Heitenried 16,675 km.

Die Spurweite sei zu 1 Meter angenommen, weil die Bodenbeschaffenheit teilweise ein Tracé verlange, das sich ihr besser anschmiege, als es bei der Normalspur möglich wäre. Dazu komme, daß für die Eisenbahn von Bern nach Schwarzenburg, an welche die Linie Freiburg-Heitenried später einmal anschließen solle, ebenfalls die Meterspur in Aussicht genommen sei.

Als Betriebskraft solle, wie bei den Linien Bulle-La Roche-Freiburg und Freiburg-Plaffeyen, Elektrizität zur Anwendung kommen, vorausgesetzt, daß diese Betriebsweise sich als die billigste und vorteilhafteste herausstelle. Immerhin werde dem Voranschlag einstweilen die Annahme zu Grunde gelegt, daß der Betrieb mittelst Dampfes erfolgen werde.

Der Minimalradius solle 100 Meter, die Maximalsteigung 25 ‰ oder, wenn sich die Notwendigkeit aus den definitiven Planstudien ergeben sollte, 30 ‰ betragen.

Dem Kostenvoranschlag entnehmen wir folgende Ziffern:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Organisation und Verwaltung . . . . . | Fr. | 98,000 |
| 2. Verzinsung des Baukapitals . . . . . | „ | 72,000 |
| 3. Expropriation . . . . . | „ | 193,170 |
| 4. Erstellung der Bahn . . . . . | „ | 1,768,172 |
| 5. Rollmaterial . . . . . | „ | 173,000 |
| 6. Mobiliar und Gerätschaften . . . . . | „ | 16,450 |
| Total | Fr. | 2,320,792 |

oder Fr. 136,517 pro Kilometer der auf 17 Kilometer berechneten Bahnlinie Marly-Heitenried.

Der Staatsrat des Kantons Freiburg erklärte unterm 23. Mai abhin, daß er die Erteilung der Konzession befürworte.

Das Eisenbahndepartement berief die Interessenten auf den 31. Juli zu den vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen über den vom Departement aufgestellten Konzessionsentwurf. Bei diesem Anlasse wurde vom Konzessionsbewerber der Wunsch geäußert, es möchte auch Herr Ingenieur Ritter in Freiburg mit ihm als Konzessionär bezeichnet werden. Ferner gab er die Erklärung ab, daß nunmehr ausschließlich elektrischer Betrieb vorgesehen sei, daß also die Eventualität des Dampfbetriebes im Konzessionsentwurf unberücksichtigt gelassen werden könne.

Der letztere entspricht den für elektrische Regionalbahnen üblichen Bestimmungen und giebt uns lediglich zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Gemäß dem am 15. April 1900 in Kraft getretenen Nebenbahnengesetz soll im Eingang des Beschlußentwurfes ausgedrückt werden, daß die zu konzessionierende Bahn als Nebenbahn im Sinne jenes Gesetzes zu betrachten sei.

Der Herr Vertreter der Kantonsregierung stellte anläßlich der konferenziellen Verhandlungen das Gesuch, die Taxen, namentlich für den Güterverkehr, höher anzusetzen, als sie im vorliegenden Entwurfe vorgesehen sind, um Übereinstimmung mit den Konzessionen für die übrigen elektrischen Bahnen auf dem Gebiet des Kantons Freiburg (Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon, Palézieux-Châtel-St. Denis etc.) herzustellen, welchen für den Güterverkehr Taxen von 4 (für die höchste) und 2 Rappen (für die niedrigste Tarifklasse) bewilligt worden seien. Diese Übereinstimmung sei wünschbar, weil in Aussicht genommen werde, seiner Zeit die sämtlichen elektrischen Eisenbahnen im Kanton Freiburg zu vereinigen.

Das Eisenbahndepartement ist jedoch der Ansicht, daß die in den Entwurf aufgenommenen Ansätze den Bau- und Betriebsverhältnissen der projektierten Bahn vollauf entsprechen und daß es sich nicht rechtfertigen würde, für eine Bahn, deren Maximalsteigung nur 25 ‰ betragen soll, höher zu gehen. Auch habe der Konzessionsbewerber ausdrücklich die gleichen Taxbestimmungen verlangt, welche in der Konzession für eine Eisenbahn von Düdingen nach Plaffeyen (E. A. S. XV, 529) aufgestellt wurden. Einer späteren Fusion der Bahn mit anderen Unternehmungen stehe die Verschiedenheit der Taxen nicht im Wege.

Wir schließen uns dieser Ansicht an und empfehlen Ihnen, den nachstehenden Beschlußentwurf unverändert anzunehmen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 14. August 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
**Ringier.**

(Entwurf.)

# Bundesbeschluß

betreffend

## Konzession einer elektrischen Regionalbahn von Freiburg nach Heitenried.

---

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn F. Sassey, Ingenieur in La Conversion bei Lausanne, vom 16. August 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. August 1900,

beschließt:

Den Herren F. Sassey, Ingenieur in Lutry, und R. B. Ritter, Ingenieur in Freiburg, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Regionalbahn von Freiburg nach Heitenried, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, 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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat 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 drei 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 einem Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 im Sommer täglich mindestens sechsmal und im Winter mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem (Durchgangs-)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 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 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 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 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 ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen 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 1,5 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 Industrie und der Landwirtschaft 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 1000 Fr. 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 15 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 niedrigern Specialtarif einzuführen,

dessen Bedingungen vom Bundesrat 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 nicht eine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung 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 Bundesrat 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 Bundesrat 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

*c.* Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22^1/_2$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 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 Bundesgerichtes.

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.

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 elektrischen Regionalbahn von Freiburg nach Heitenried. (Vom 14. August 1900.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1900 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 3 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 33 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 15.08.1900 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 797-806 |
| Ref. No | 10 019 318 |

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.