

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in der Stadt Freiburg.

(Vom 8. Juni 1896.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 30. April/2. Mai 1896 reichte ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Generalprokurator Emile Perrier, Präsident, Paul Droux, Notar, Aktuar, Paul Blancpain, Bierbrauereibesitzer, Jules Sallin, Bankdirektor, Léon Glasson, Bankdirektor, Simon Crausaz, Ingenieur, Rodolphe Weck, Ingenieur, F. Gränicher, Bankdirektor, Auguste Mons, Ingenieur, Jules Kern, Ingenieur, alle in Freiburg, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in der Stadt Freiburg.

Zur Begründung dieses Gesuches wird im wesentlichen folgendes angeführt:

Die projektierte elektrische Straßenbahn in Freiburg besteht aus einer Hauptlinie vom Bahnhof zur großen Hängebrücke und zwei Zweiglinien, einer solchen vom Bahnhof zum Plateau de Pérolles und dem zukünftigen Universitätsgebäude, sowie einer solchen vom Bahnhof nach dem Beauregard-Quartier.

Die Hauptlinie Bahnhof-große Hängebrücke beginnt bei dem Kreuzungspunkt der Straßen von Bulle und Romont, der Bahnhofstraße, der Straße von Neuveville, der zukünftigen Straße von

Pérolles (Universitätsstraße) und der Verbindungsstraße des Bahnhofes und führt durch die Bahnhofstraße, Romontstraße auf den großen Platz (les Places), biegt in die Lausannestraße ein, gelangt zum Platz des Ormeaux und von da in die St. Nicolasstraße und die Straße du Pont suspendu hinunter bis zu dem kleinen Platz vor dem gegenwärtigen Postgebäude. Dasselbst ist eine Weiche und ein Sackgeleise vorgesehen, um dem an den Tramwaywagen anzuhängenden Postfourgon die direkte Einfahrt in die Posthalle zu ermöglichen. Vom Postgebäude weg gelangt die Bahn bei dem südwestlichen Ende der großen Hängebrücke vorbei in die Zähringerstraße, woselbst der Endpunkt mit zwei Sackgeleisen vorgesehen ist.

Die erste Zweiglinie Bahnhof-Plateau de Pérolles führt in gerader Richtung vom Bahnhofplatz durch die Straße de Pérolles, auch Universitätsstraße genannt, welche zur Zeit im Bau begriffen ist, bis zur zukünftigen Universität, woselbst zwei Sackgeleise vorgesehen sind.

Die zweite Zweiglinie Bahnhof-Quartier Bearegard ist die Fortsetzung der ersten Zweiglinie über die Bahnlinie hinaus in westlicher Richtung auf der Romontstraße bis zum Quartier Bearegard.

Die Gesamtlänge der Hauptlinie beträgt . . .	1460	Meter
der Zweiglinie Bahnhof-Pérolles . . . . .	1300	"
" " Bahnhof-Bearegard . . . . .	570	"
	<hr/>	
	Total	3330 Meter

Die Bahn ist ganz als Straßenbahn mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig projektiert, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken. Die Maximalsteigung auf der Hauptlinie beträgt 102 ‰ und kommt auf eine Länge von 10 Meter zur Anwendung, auf der Zweiglinie Bahnhof-Bearegard 67 ‰, welche aber nach erfolgter Korrektur der Straße, welche der Staat vorzunehmen beabsichtigt, noch reduziert werden soll. Für die Linie Bahnhof-Pérolles ist eine Maximalsteigung von 45 ‰ vorgesehen. Als kleinster Krümmungsdurchmesser soll auf Haupt- und Nebenlinien ein solcher von 25 Meter zur Anwendung kommen. Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 4 Meter in der Sekunde angenommen.

Als Betriebskraft ist Elektrizität vorgesehen mit oberirdischer Stromzu- und -rückleitung. Die Kontaktleitungen werden teils durch schmiedeiserne Stangen mit Konsolen direkt oder vermittelt an denselben angebrachten Spanndrähten, oder endlich, in der eigentlichen Stadt, durch Spanndrähte, die ihre Befestigung durch Verankerung an nächstliegenden Häusern erhalten, getragen.

Das Rollmaterial besteht aus elektrisch beleuchteten Automobilen zu 30 Sitzplätzen mit je 2 elektrischen Motoren zu 15 Pferdekraften,

da 30 Pferdekräfte zur Überwindung der in der Lausannestraße befindlichen Steigung von 102 ‰ nötig seien. Mit Rücksicht auf letztern Umstand sind neben elektrischen Bremsen Sandstreuapparate vorgesehen, um die Adhäsion bei nasser Witterung zu vermehren. Es wird bei Vorlage der Pläne für das Rollmaterial zu erwägen sein, ob diese Bremsmittel als genügend für die Betriebssicherheit betrachtet werden können. Die Verwaltung des Eaux et Forêts in Freiburg hat der Gesellschaft die benötigte elektrische Kraft von 60 Pferdestärken während 30 Jahren zu einem Preise von Fr. 50,000 zugesichert.

Der Kostenvoranschlag sieht vor:

1. Vorarbeiten, Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	3,499
2. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	2,208
3. Expropriationen . . . . .	„	900
4. Bahnbau (Oberbau und Luftleitung) . . . . .	„	94,766
5. Rollmaterial . . . . .	„	48,000
6. Beschaffung der elektrischen Kraft . . . . .	„	50,000
7. Hochbauten, Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„	9,100
8. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .	„	2,395
	Total	Fr. 210,868

Diese Kosten auf die drei Linien verteilt, ergibt für die Hauptlinie Bahnhof-große Hängebrücke . . Fr. 131,969  
 „ „ Linie Bahnhof-Pérolles . . . . . „ 48,904  
 „ „ „ Bahnhof-Beauregard . . . . . „ 29,995  
 zusammen wie oben Fr. 210,868.  
 oder per Kilometer im Mittel Fr. 63,323.

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt worden.

Das Gesuch wurde zur Vernehmlassung der Regierung von Freiburg mitgeteilt mit dem Bemerken, daß nach feststehender Praxis auf das Gesuch erst eingetreten werden könne, wenn zwischen den Konzessionsbewerbern und den zuständigen kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden die Frage der Straßenbenutzung in abschließlicher Weise geregelt sei. Der Staatsrat wie der Gemeinderat von Freiburg hatten zwar im Prinzip die Benutzung der öffentlichen Straßen und Wege bewilligt; doch hatte sich der Gemeinderat gleichzeitig das Recht vorbehalten, die definitive Festsetzung des Tracés mit dem Initiativkomitee zu erörtern und die in die Konzession aufzunehmenden Bedingungen festzustellen; und in gleicher Weise hatte der Staatsrat in einem Schreiben an das Initiativkomitee, wie auch in einem späteren Schreiben an uns, erklärt,

daß er gegen die Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes zum Zwecke der Erstellung und des Betriebes der projektierten Straßenbahn keinerlei Einwendungen erhebe, doch ebenfalls die spätere Erörterung der Tracéwahl und alle Bedingungen betreffend Bau und Betrieb vorbehalte.

Wir sahen uns daher veranlaßt, dem Staatsrat von Freiburg zu eröffnen, daß, wenn diese Erklärungen gleichbedeutend seien mit einer grundsätzlichen Zustimmung zu dem Projekte auf Grund der vorliegenden Pläne in der Meinung, daß der Staatsrat und die Stadtgemeinde sich lediglich im Sinne des Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes noch die Mitwirkung bei Prüfung der Detailpläne für die genaue Lage des Geleises in den Straßen, die Konstruktion und Anordnung der Leitung, überhaupt alle Details vorbehalten, der Behandlung des Konzessionsgesuches hierorts nichts entgegenstehe, indem dann später bei der Plangenehmigung allfällig sich ergebende Differenzen dem Eisenbahndepartement beziehungsweise dem Bundesrate zum Entscheide anheimfallen würden.

Wollte dagegen der Staatsrat oder die Gemeinde die Bewilligung der Straßenbenutzung von der Erfüllung gewisser specieller Bedingungen abhängig machen, so wäre es notwendig, daß schon vor der Konzessionserteilung zwischen dem Staatsrat, der Gemeindebehörde und dem Initiativkomitee jene Bedingungen betreffend die Straßenbenutzung in einer Vereinbarung genau festgestellt und so die Frage in abschließlicher Weise geregelt würde.

In einem Schreiben vom 20. Mai 1896 teilte der Gemeinderat von Freiburg dem Initiativkomitee mit, daß seine grundsätzliche Zustimmung im ersteren Sinne zu verstehen sei und er sich, vorbehaltlich seiner Mitwirkung bei der definitiven Plangenehmigung, dem Entscheide des Bundesrates unterziehe.

Ebenso präziserte der Staatsrat in seiner Vernehmlassung vom 22. Mai seine Stellungnahme dahin, daß die gemachten Vorbehalte im Sinne von Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes zu verstehen seien.

Bei den konferenziellen Verhandlungen sodann, welche unterm 29. Mai abhin stattfanden, erklärte der Vertreter der Regierung von Freiburg, daß letztere beabsichtige und sich vorbehalten müsse, eine Konvention mit dem Gemeinderate und dem Initiativkomitee noch zu vereinbaren. Immerhin werde der Gesellschaft das Recht der Straßenbenutzung für das Projekt unbedingt gewährleistet in dem Sinne, daß, wenn in Detailpunkten betreffend Tracéwahl, Bau und Betrieb eine Einigung mit der Gesellschaft nicht erzielt würde, der Bundesrat zu entscheiden hätte, ohne daß auf die grundsätzliche Zustimmung der Straßenbenutzung zurückzukommen wäre. Ledig-

lich in Bezug auf die Straßenpolizei behielt sich die Regierung ihrerseits den Entscheid vor. Mit diesen Erklärungen darf die Frage der Straßenbenutzung als erledigt betrachtet werden, so daß wir darin kein Hindernis mehr erblicken, auf das Gesuch einzutreten.

Im übrigen ergaben die konferenziellen Verhandlungen allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurfe, welcher im allgemeinen den für Straßenbahnunternehmungen üblichen Bestimmungen entspricht.

Zu bemerken ist, daß in Art. 5, Absatz 1 und 2, und Art. 6 die Fristen nur für die Hauptlinie Bahnhof-große Hängebrücke festgesetzt sind, während sie für die beiden Nebenlinien Bahnhof-Pérolles und Bahnhof-Beauregard der Bundesrat später bestimmen soll, was erst geschehen kann, wenn der Zeitpunkt der Fertigstellung der neuen Straße bekannt sein wird.

Der Art. 21 behält in der üblichen Weise die noch zu treffenden besondern Vereinbarungen betreffend Straßenbenutzung vor, soweit dieselben nicht mit der Konzession oder der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Zu weiteren Bemerkungen giebt uns der Beschlußentwurf, den wir Ihnen hiermit zur Annahme empfehlen, nicht Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Juni 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**A. Lachenal.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Freiburg.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees für eine elektrische Straßenbahn in Freiburg, vom 30. April 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1896,

beschließt:

Den Herren Emile Perrier, Generalprokurator, Präsident, Paul Droux, Notar, Aktuar, sowie Paul Blancpain, Besitzer der Brasserie du Cardinal, Jules Sallin, Direktor der Staatsbank von Freiburg, Léon Glasson, Direktor der freiburgischen Kantonalbank, Simon Crausaz, Ingenieur, Rodolphe Weck, Ingenieur, F. Gränicher, Direktor der schweizerischen Volksbank, Auguste Mons, Ingenieur, und Jules Kern, Ingenieur, sämtlich in Freiburg, Mitglieder eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in Freiburg, nämlich vom Bahnhof nach der großen Hängebrücke, nach dem Plateau de Pérolles und nach dem Quartier de Beauregard, 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 50 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 weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Für die Hauptlinie Bahnhof-große Hängebrücke sind binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, 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 Linie zu machen.

Art. 6. Die in Art. 5 angegebene Linie ist binnen 12 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die andern Linien Bahnhof-Plateau de Pérolles und Bahnhof-Quartier de Beauregard wird der Bundesrat die Fristen später festsetzen.

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 mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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 Bahaverwaltung 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 bloß die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 Kilogramm Gewicht. Zum Güter- und 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.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat bestimmt.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teiles derselben eine Taxe von 10 Rp. per Person für den ersten und 5 Rp. für jeden folgenden Kilometer zu beziehen.

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

Handgepäck ist so weit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Ver-

ständigung 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. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten und 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. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Staatsrat von Freiburg und der Stadt Freiburg aufzustellenden Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 noti-

fiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton oder die Stadt 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 oder die Stadt 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.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in der Stadt Freiburg. (Vom 8. Juni 1896.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1896
Date	
Data	
Seite	524-533
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 469

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.