

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Châtel-St. Denis nach Attalens und von da bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt.

(Vom 15. März 1897.)

Tit.

Der Gemeinderat von Attalens stellte namens seiner Gemeinde mittelst Schreibens vom 21. Oktober 1896 das Gesuch um Konzessionierung einer elektrischen Straßenbahn von Châtel-St. Denis nach Attalens mit Fortsetzung bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt, wo die Bahn mit einer von Vevey aus zu bauenden Straßenbahn zusammentreffen soll.

Das Konzessionsgesuch führt aus, Attalens sei eine volkreiche und wohlhabende Gemeinde, welche nicht mehr vom Verkehr abgeschnitten bleiben wolle, sondern darnach trachte, das Absatzgebiet für die Produkte ihrer Landwirtschaft, ihrer Wälder und ihrer Steinbrüche durch ein bequemes Verkehrsmittel auszudehnen.

Die Länge der projektierten Eisenbahn solle 8,065 km. betragen. Stationen seien vorgesehen in Châtel-St. Denis, Remaufens, Bossonens und Attalens, Haltestellen in Talroz und Corcelles. Ferner sollen nach Bedürfnis eine Anzahl fakultativer Haltestellen bezeichnet werden.

Die Bevölkerung, welcher die Bahn zu dienen habe, betrage mehr als 6000 Personen, d. h. ungefähr 800 pro Kilometer. Es

werden 4--5 tägliche Züge in jeder Richtung in Aussicht genommen. Jeder Zug bestehe aus einem automobilen Personenzug und 1--2 angehängten Personen- oder Güterwagen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die ganze konzessionierte Strecke in zwei Sektionen zu teilen sei, von denen die erste, Châtel-St. Denis-Attalens, mit 6,300 km., zunächst allein gebaut und betrieben werden solle, während die zweite Sektion, Attalens-Kantonsgrenze mit 1,765 km., erst dann zu bauen wäre, wenn das Gegenstück von Vevey aus ebenfalls gebaut würde.

Das Profil der von der Bahn zu benützenden Straße sei sehr günstig, da es nirgends stärkere Gefälle als 40 ‰ aufweise. Die elektrische Kraft werde sehr wahrscheinlich in Châtel-St. Denis bezogen werden können. Die Bahn sei meterspurig und werde nach denselben Normalien erstellt werden wie die Straßenbahn Châtel-St. Denis-Château-d'Oex.

Der Minimalradius betrage 40 Meter (das Längenprofil sieht einen solchen von 30 Metern vor). Die beiden Endpunkte der Bahn liegen 813,97 m. (Châtel-St. Denis) und 748,06 m. (Kantonsgrenze) über Meer.

Der Kostenvoranschlag für den Bau der ersten Sektion weist folgende Posten auf:

A. Organisation und Verwaltung	Fr.	4,742
B. Verzinsung des Baukapitals	„	1,377
C. Expropriation	„	4,320
D. Erstellung der Bahn, nämlich:		
1. Unterbau und Kunstbauten	Fr.	32,200
2. Oberbau (inklusive elektrische Leitung)	„	127,332
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen	„	17,500
4. Telephon	„	760
		<hr/>
	„	177,792
E. Rollmaterial	„	49,000
F. Mobiliar und Gerätschaften	„	6,000
		<hr/>
	Total	Fr. 243,231

Die Kosten der zweiten Sektion werden auf Fr. 78,578 berechnet.

Die Rendite der projektierten Linie zu bestimmen sei deshalb sehr schwierig, weil eine volle Ausnützung derselben erst dann eintreten könne, wenn einerseits die Fortsetzung bis Vevey und andererseits

eine Zweiglinie von Bossonens zur Station Palézieux gebaut sein werden. Lasse man aber diese Zukunftsbauten außer Betracht, so könne man für die Linie Châtel-St. Denis-Attalens denselben Ertrag annehmen wie für die Linie Bulle-Châtel-St. Denis, deren Fortsetzung die erstere bilde. Wahrscheinlich werde der Betrieb für beide Linien gemeinschaftlich sein und die Bedeutung Châtels (2276 Einwohner) sei im Vergleiche zu Attalens (1026 Einwohner) nicht der Art, um Châtel als natürliche Unterbrechung der ganzen Linie Bulle-Attalens erscheinen zu lassen, die eine verschiedene Rendite der beiden Teilstücke bedingen würde. Übrigens werde die Linie Attalens-Châtel auch schon vor der Eröffnung der Abzweigung Bossonens-Palézieux der Linie Châtel-Bulle eine starke Frequenzvermehrung zuführen; denn die Distanz zwischen Palézieux und Bulle betrage über Romont 37,5 km., während sie über Bossonens, Châtel und Semsales nur 25,9 km. betragen werde. Es sei klar, daß eine große Menge von Reisenden diesen kürzeren Weg vorziehen werde, auch wenn noch 2,5 km. einsteilen zu Wagen oder zu Fuß zurückgelegt werden müssen.

Die Konzessionsbewerber glauben daher, eine Bruttoeinnahme von Fr. 6500 per Kilometer auch für die Linie Attalens-Châtel annehmen zu dürfen, was einer Totaleinnahme von Fr. 40,950 entspreche.

Die Ausgaben werden beziffert auf:

1. Allgemeine Verwaltung	Fr.	2,520
2. Unterhalt und Bewachung der Bahn	„	7,560
3. Unterhalt und Bewachung der elektrischen Leitung	„	2,520
4. Betrieb	„	6,930
5. Zugkraft und Unterhalt des Rollmaterials	„	14,150
6. Verschiedenes	„	1,890

Total Fr. 35,570

oder Fr. 5646 per Kilometer.

Der Einnahmenüberschuß von Fr. 5380 genüge, um das Obligationenkapital mit 4 % und das Aktienkapital mit 1,32 % zu verzinsen. Die Konzessionsbewerber seien aber vollständig davon überzeugt, daß nach Erbauung der Abzweigung nach Palézieux sofort eine Dividende von 4 % erzielt werde.

Der Staatsrat des Kantons Freiburg, welcher zur Vernehmung eingeladen worden war, äußerte sich in seinem Schreiben vom 21. Dezember 1896 dahin, daß er das Konzessionsgesuch

unterstütze und daß er die Benützung der kantonalen Straße von Châtel-St. Denis über Attalens zur waadtländischen Grenze gestatte.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, welche am 6. März 1897 stattfanden, ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Beschlußentwurf. Derselbe veranlaßt uns nicht zu besonderen Bemerkungen, weshalb wir Ihnen ohne weiteres dessen Annahme empfehlen.

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

Bern, den 15. März 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Châtel-St. Denis nach Attalens und von da bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Gemeinderates von Attalens vom 22. Oktober 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. März 1897,

beschließt:

Der Gemeinde Attalens, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Châtel-St. Denis nach Attalens und von da bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt 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 Attalens.

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 für den Bau der Strecke Châtel-St. Denis-Attalens, 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 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die in Art. 5 bezeichnete Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die Fortsetzung von Attalens bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt wird der Bundesrat die Fristen später bestimmen.

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.

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 nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

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. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer, eventuell mit zwei Wagenklassen einführen, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

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 von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt für diese der Bundesrat die Taxen fest.

Für Kinder unter 3 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 Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 8 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 Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen 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 dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4 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 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 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.

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 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 Kilo-

gramm. 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 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. 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 eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Staatsrat von Freiburg aufzustellenden besondern Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. 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 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 Eisenbahnunternehmung 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. 28. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. 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 von Châtel-St. Denis nach Attalens und von da bis zur Grenze gegen den Kanton Waadt. (Vom 15. März 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1897
Date	
Data	
Seite	976-986
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 788

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.