# Botschaft

des

## Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen (Sensenthalbahn).

(Vom 17. Juni 1898.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 4. Mai 1898 stellten die Einwohnergemeinden von Laupen, Neuenegg und Dicki das Gesuch, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen erteilt werden.

Der allgemeine Bericht, welcher dem Konzessionsgesuch, gemäß Vorschrift, beigegeben war, bezeichnet es als eine Notwendigkeit, daß die Bevölkerung von Laupen, Neuenegg und der angrenzenden Gemeinden, nachdem die Entscheidung über die Tracéfrage der Eisenbahn Bern-Neuenburg zu Ungunsten des Sensentals ausgefallen sei, eine Schienenverbindung sowohl aufwärts nach der Station Flamatt, eventuell Thörishaus, als auch abwärts nach der zukünftigen Station Gümmenen anstrebe.

Die so sich ergebende Lokalbahn Gümmenen-Laupen-Flamatt (beziehungsweise Thörishaus) würde im allgemeinen der in der Talsohle von Saane und Sense angelegten Kantonalstraße folgen, immerhin auf eigenem Bahnkörper, der aber in diesem ebenen

Gelände wenig Erdbewegung erfordere. Einzig die Anschlüsse in Flamatt und Gümmenen würden Rampen von 30 ‰ verlangen, da beide Stationen 12—15 Meter über der Talsohle liegen.

An Stationen seien vorgesehen:

1. Laupen, westlich vom Städtchen gleichen Namens, am Ufer der Sense;
2. Neuenegg, westlich des Dorfes, zwischen der sogenannten Sandgasse und der Dorfstraße;
3. beim Anschluß in Thörishaus müßte ob dem Dorfe Thörishaus, vor Einfahrt auf das Geleise der Jura-Simplon-Bahn, eine Signalstation errichtet werden, welche zugleich als Haltstelle für den Personenverkehr zu dienen hätte.

Es sei beabsichtigt, zuerst den Anschluß aufwärts zu erstellen und mit dem Anschluß nach Gümmenen zuzuwarten, bis die direkte Linie Bern-Neuenburg im Betrieb sei.

Die Längen der projektierten Strecken betrage:

1. Laupen-Flamatt 7,1 km., wovon 6,2 km. auf Gebiet des Kantons Bern und 0,9 km. auf Gebiet des Kantons Freiburg.

2. Laupen-Thörishaus 10,4 km., ganz auf Gebiet des Kantons Bern.

3. Laupen-Gümmenen 4,5 km., ebenfalls ganz im Kanton Bern.

Wie im technischen Bericht ausgeführt wird, hange die Wahl zwischen Flamatt oder Thörishaus als Anschlußstation noch von genaueren Studien der beiden Varianten ab, sowie von den Anschlußbedingungen, welche die Jura-Simplon-Bahn (beziehungsweise die Centralbahn) stellen werde; sodann aber hauptsächlich von der finanziellen Beteiligung der Gemeinde Neuenegg und der Ortschaft Thörishaus einerseits, der Ortschaft Flamatt, des Kantons Freiburg und der Jura-Simplon-Bahn anderseits.

Die Bahn solle eingeleisig und normalspurig gebaut werden. Ob Dampflokomotiven oder Elektrizität zur Anwendung kommen sollen, werde erst nach genauern Studien und Erhebungen entschieden werden können. Den Berechnungen liege einstweilen die erstere Annahme zu Grunde.

Der Minimalradius betrage 150 Meter, die Maximalsteigung 30 ‰, welche jedoch nur auf der Zufahrt zur Station Flamatt zur Anwendung komme, im übrigen übersteige das Gefälle nirgends 15 ‰.

Die Betriebskosten werden, in Vergleichung mit denjenigen der Linien Morges-Bière, Frauenfeld-Wyl, Yverdon-St. Croix,

Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wolhusen auf Fr. 4700 per Kilometer jährlich geschätzt, also bei 7 km. Betriebslänge auf Fr. 32,900.

Die Betriebseinnahmen werden ebenfalls durch Vergleichung mit den genannten Bahnen auf Fr. 5700 pro Kilometer veranschlagt was einer Jahreseinnahme von Fr. 39,900 entsprechen würde.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht für die Linie Laupen-Flamatt folgende Ansätze vor:

| | per km. Fr. | Total Fr. |
|---|---|---|
| I. Bahnanlage und feste Einrichtungen: | | |
| A. Organisations- und Verwaltungskosten | 3,000 | 21,300 |
| B. Verzinsung des Baukapitals . . . | 2,000 | 14,200 |
| C. Expropriationen . . . . . | 10,000 | 71,000 |
| D. Bahnbau: | | |
| 1. Unterbau . . . . . | 20,000 | 142,000 |
| 2. Oberbau . . . . . | 16,000 | 113,600 |
| 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen . . . . . | 5,000 | 35,500 |
| 4. Telegraph, Signale, Bahnabschluß und Verschiedenes . . . . . | 2,000 | 14,200 |
| II. Rollmaterial . . . . . | 12,000 | 85,200 |
| III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . | 1,000 | 7,100 |
| | Total | 504,100 |
| Unvorhergesehenes 10 % . . . . . | | 50,400 |
| | Summa | 554,500 |

oder per Kilometer Fr. 78,000.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erhebt laut seiner Vernehmlassung vom 18. Mai abhin keine Einwendungen gegen das Projekt; im gleichen Sinne äußerte sich auch der Staatsrat von Freiburg mit Schreiben vom 26. Mai.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 14. Juni abhin statt und ließen allseitiges Einverständnis mit dem nachfolgenden Beschlußentwurf konstatieren. Derselbe enthält durchwegs die üblichen Bestimmungen für normalspurige Nebenbahnen. Die Taxen entsprechen den gewöhnlichen Ansätzen; einzig in Art. 15 sind die Personentaxen von 7 und 5 auf 10, beziehungsweise 7 Rappen erhöht worden. Diese Erhöhung rechtfertigt sich aber durch die Kürze der Linie und wurde ähnlichen Unternehmungen

schon wiederholt gestattet (z. B. Langenthal-Huttwil, Huttwil-Wolhusen, Ramsei-Sumiswald-Huttwil u. a.).

Wir empfehlen Ihnen den Beschlußentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Juni 1898.

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

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
**Ringier.**

(Entwurf.)

# Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen (Sensenthalbahn).

---

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Einwohnergemeinden von Laupen, Neuenegg und Dicki vom 4. Mai 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Juni 1898,

beschließt:

Den Einwohnergemeinden von Laupen, Neuenegg und Dicki, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell nach Thörishaus und von Laupen nach Gümmenen 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 Laupen.

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 für die erste Sektion Laupen-Neuenegg-Flamatt oder Thörishaus und binnen einer weitern Frist von 12 Monaten für die zweite Sektion Laupen-Gümmenen die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist jeweilen der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen $1^1/_2$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die betreffende Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. $6^{bis}$. Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine Sektion zieht den Hinfall der Konzession nur für diese, nicht auch für die andere Sektion nach sich.

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 eingeleisig 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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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

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.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 5 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, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 niedrigern 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, der Kantone Bern und Freiburg gelten folgende Bestimmungen:

*a.* Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach der Betriebseröffnung und von da an je auf den 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 22½fachen 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 Bundesgerichts.

Art. 27. Haben die Kantone Bern und 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 die Kantone haben 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 Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen (Sensenthalbahn). (Vom 17. Juni 1898.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1898 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 3 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 27 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 22.06.1898 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 798-808 |
| Ref. No | 10 018 378 |

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.