

# Schweizerisches Bundesblatt.

63. Jahrgang. IV. № 47 22. November 1911.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.  
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

237

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Broc nach Charmey.

(Vom 14. November 1911.)

Tit.

Mit Eingabe vom 1. Oktober 1910 stellte ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Joseph Blanc und Mithaften, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn auf eigenem Bahnkörper von Broc (Station der Fabrik Cailler), eventuell von der Station Broc, Dorf, nach Charmey.

Der Zweck der projektierten Bahn sei, die Ortschaften des Jognetales mit Bulle zu verbinden. Wenn auch die Hotelindustrie in Charmey und den umliegenden Dörfern blühe, so habe sie sich doch mangels einer Eisenbahnverbindung nicht vollständig entwickeln können. Dem Bau der neuen Linie komme um so grössere Bedeutung zu, als eine strategische Strasse von Charmey über Jaun nach dem Simmental führe und Charmey den sich von Freiburg über das Sensetal und den Schwarzsee nach dem Greyerzertal begebenden Touristen als Absteigequartier diene. Ausserdem könnten die aus der Holzindustrie und der zukünftigen Ausbeutung der Steinbrüche gewonnenen Produkte leichter den Absatzgebieten zugeführt werden.

Die Linie nehme ihren Anfang bei der Station der Fabrik Cailier, eventuell bei der Station Broc, Dorf, der elektrischen Greyerzerbahnen. Sie setze in der Nähe der Fabrik auf einer eisernen Brücke über die Jogne und folge bis Botterens dem rechten Ufer der Saane. Sie kreuze dann die Kantonsstrasse, trete in den oberhalb Botterens gelegenen Wald und erreiche Praz Pertet in einer Höhe von 885 m. Von da ziehe sich die Linie der Kantonsstrasse entlang nach der Haltestelle Châtel-sur-Montsalvans und weiter bis zur Gemeindestrasse des Dorfes Crésuz. Bei La Savignière trete sie in einen Tunnel von 150 m Länge, führe dann zur Station Cerniat und erreiche, nachdem sie die Strasse gekreuzt und den Javrozbach auf einer eisernen Brücke übersetzt habe, die Endstation Charmey.

Der dem Gesuche beigelegte technische Bericht enthält folgende Angaben:

Länge der Linie: 8690 m.

Maximalsteigung: 48 ‰.

Höhenquoten: Broc (Station Cailier) 691,80, Charmey 885 m.

Minimalradius: 100 m.

Zwischenstationen und Haltstellen: vier.

Gütertransport: Vorgesehen. Rollmaterial der elektrischen Greyerzerbahnen.

Betriebssystem: Elektrizität. Luftleitung mit einem Draht von 7 mm, zwei Speisekabel von 9 mm.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

|   |     |           |
|---|-----|-----------|
| Unterbau, eiserne Brücken und Tunnel . . .                          | Fr. | 350,000   |
| Oberbau mit Stationen und Haltstellen . . .                         | "   | 330,000   |
| Elektrische Einrichtungen, Luftleitung und Unterstationen . . . . . | "   | 250,000   |
| Expropriation . . . . .   | "   | 105,000   |
| Verzinsung des Kapitals während der Bauzeit                         | "   | 41,400    |
| Unvorhergesehenes . . . . .   | "   | 23,600    |
|   |     | <hr/>     |
|   | Fr. | 1,100,000 |

In seiner Vernehmlassung vom 7. August 1911 erklärte der Staatsrat des Kantons Freiburg, dass er gegen das Konzessionsgesuch keine Einwendungen erhebe.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 23. Oktober 1911 in Bern statt.

Der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf wurde mit einigen unwesentlichen Änderungen angenommen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Konzessionsentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. November 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Broc nach Charmey.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des durch die Herren Joseph Blanc und Mit-  
haften vertretenen Initiativkomitees für eine Eisenbahn von  
Broc nach Charmey vom 1. Oktober 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1911,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Joseph Blanc, Präsident in Charmey, Raymond Rime, Sekretär in Charmey, Joseph Chappaley in Charmey, Calibite Overney in Charmey, Isidore Niquille in Charmey, Bonaventure Niquille in Charmey, Jules Repond in Charmey, Louis Morard, Notar in Bulle, Auguste Barras, Grossrat in Bulle und G. Frey, Ingenieur in Bulle, wird zuhanden der Gesellschaft der elektrischen Greyerzerbahnen die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Broc (Station der Fabrik Cailler), eventuell von Broc, Dorf, Station nach Charmey 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Bulle.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion, sowie die Gesellschaftsstatuten, einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 3 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.

Sie ist ebenfalls verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-  
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Freiburg und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 10 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Für die Beförderung von Gütern sind die Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen (Normaltarif, Ausnahmetarife und Reglemente) anwendbar auf Grund eines Distanzzuschlages, der 150 % der effektiven Distanzen nicht übersteigen darf.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 20. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 21. Für die Beförderung lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen gültige Tarif anwendbar auf Grund eines Distanzzuschlages, der 150 % der effektiven Distanzen nicht übersteigen darf.

Art. 22. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 23. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.



Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindesten, drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wirds dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender 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.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

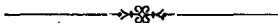
Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Freiburg gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan 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. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den  $22\frac{1}{3}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 konzessionierte 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 30. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Broc nach Charmey. (Vom 14. November 1911.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1911             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 47               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 237              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 22.11.1911       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 659-669          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 024 398       |

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.