

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Thun nach Konolfingen.

(Vom 13. Juni 1893.)

Tit.

Im Namen eines Initiativkomitees stellten unterm 5./24. April d. J. die Herren F. Bählmann, Nationalrat in Gröshöchstetten, und A. Jb. Hofer, Notar in Dießbach, ersterer als dessen Präsident, letzterer als Sekretär, das Gesuch, es möchte die dem Komitee durch Bundesbeschluß vom 17. September 1873 erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Konolfingen-Dießbach-Thun, eventuell Konolfingen-Dießbach-Kiesen oder Dießbach-Uttigen, erneuert werden. Die letztere Variante wurde fallen gelassen und kommt heute nicht mehr in Betracht.

Zur Begründung wird im wesentlichen nachstehendes angeführt.

Leider sei es dem Komitee aus verschiedenen, hier nicht näher zu erörternden Gründen nicht möglich geworden, die ihm im Jahre 1873 erteilte Konzession zu realisieren, und die Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß auch die mehrfach verlängerten Fristen nicht eingehalten werden konnten, infolgedessen die fragliche Konzession in der Folge erloschen sei.

Im Sommer 1890 habe sich das Initiativkomitee rekonstituiert und sei im Begriffe gestanden, um Wiedererwerbung der Konzession einzukommen, als es in Erfahrung brachte, daß inzwischen die Herren Oberst Desgouttes in Bern und Fürsprech Ritschard in Thun

zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein neues Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen eingereicht hätten. Verschiedene Unterhandlungen zwischen dem Komitee und diesen beiden Konzessionsbewerbern hätten dahin geführt, daß letzteren keine Opposition gemacht wurde, wogegen dieselben die bestimmte Zusicherung gaben, daß die Erstellung der Linie finanziell gesichert sei. So sei den genannten Bewerbern durch Bundesbeschluß vom 10. Oktober 1890 die nachgesuchte Konzession erteilt worden, die sie aber durch Nichteinhaltung der Fristen ebenfalls erlöschen ließen.

Mit Rücksicht hierauf habe das Initiativkomitee am 17. März 1893 beschlossen, sich auf Grundlage seiner frühern Konzessions-eingabe vom Jahre 1873 um Wiedererteilung der Konzession zu bewerben. Es gehe dabei von der Voraussetzung aus, daß es nicht notwendig erscheine, die gesetzlich vorgeschriebenen Konzessionsvorlagen zu erneuern, da die im Jahr 1873 eingereichten auch den heutigen Anforderungen noch durchaus entsprechen und es sich im Grunde genommen eben nur um Erneuerung und Verlängerung der schon einmal erteilten Konzession handle.

Unser Eisenbahndepartement trat dieser Auffassung bei, nachdem es sich überzeugt hatte, daß die aus dem Jahre 1873 stammenden Planvorlagen im vorgeschriebenen Maßstab ausgeführt sind und auch im übrigen die nötigen Angaben enthalten, wenn auch das vorgeschriebene Format nicht eingehalten ist und ferner störend wirkt, daß gleichzeitig altes Schweizermaß und Metermaß angewendet ist, während die nunmehr geltende Verordnung vom 1. Februar 1875 ausschließlich letzteres vorschreibt. Dem allgemeinen und technischen Bericht können, allerdings nur durch Umwandlung, die vorgeschriebenen Angaben entnommen werden, indem fast ausschließlich altes Schweizermaß zu Grunde gelegt ist. Das Eisenbahndepartement, dessen Ansicht wir teilen, nahm demgemäß vom Einverlangen neuer Vorlagen Umgang und beschränkte sich darauf, die Ergänzung der nicht mehr vollständig vorhandenen Konzessionsakten aus dem Jahr 1873 zu verlangen, welcher Einladung das Komitee nachkam.

Den Vorlagen aus dem Jahr 1873 entnehmen wir folgende kurze Angaben.

Die projektierte Bahn bezweckt die Herstellung einer bessern und direktern Verbindung zwischen dem obern Teil des Kantons Bern und dem Emmenthal, Entlebuch, Luzern und der Ostschweiz überhaupt, indem sie gegenüber der bestehenden Linie Konolfingen-Gümligen-Thun eine Abkürzung um circa 20 km. gewährt. Nebst-

dem soll aber auch der bedeutende Lokalverkehr der an der Linie gelegenen gewerbereichen Ortschaften erleichtert und gehoben werden.

Die projektierte Linie nimmt ihren Ausgang von der Station Thun der Centralbahn, folgt dem Tracé der letztern bis zum Schwäbis, überschreitet hier die Aare und später die Zulg, durchschneidet die Thalsohle längs des Heimbergs, wendet sich gegen die Dornhalde, gewinnt mittelst eines Tunnels den Haslewald, überbrückt die Rothachen, führt an den Ortschaften Brenzikofen und Helisbühl vorbei nach Dießbach, von wo die Bahn, bald der Sohle, bald dem westlichen Hang des Kiesenenthalles folgend, zwischen den Ortschaften Stalden und Freimettigen sich durchziehend, von Westen her die Station Konolfingen-Stalden der Jura-Simplon-Bahn gewinnt. Die Länge beträgt 14,7 km., die größte Steigung 15 ‰, welche auf circa 5 km. zur Anwendung kommen soll. Für die Strecke von der Dornhalde bis nördlich Dießbach sind noch 2 unwesentliche Abweichungen aufweisende Tracévarianten vorgesehen, auf die wir hier nicht näher eintreten. Eine weitere Variante, für welche eventuell die Konzession verlangt wird, würde erst südlich der Station Kiesen von der Centralbahn abzweigen, sich nordöstlich gegen Oppligen wenden und westlich am „Bergli“ vorbei nach Dießbach sich hinziehen, von wo an das Tracé mit dem hiervor angegebenen zusammenfällt. Die Länge dieser Variante wird zu 9,12 km. angegeben, die Maximalsteigung zu 17,88 ‰ auf circa 3,8 km. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist ein solcher von 300 m. vorgesehen. Die Linie soll mit normaler Spurweite und eingeleisig erstellt werden. Zwischenstationen sind projektiert bei Heimberg, Brenzikofen und Dießbach, für die Variante über Kiesen bei Kiesen (selbständig) und Dießbach. In Thun würden die nötigen Lokomotiv- und Wagenremisen erstellt, ebenso in Konolfingen-Stalden. Der Bau der Linie bietet im allgemeinen wenig Schwierigkeiten, erfordert dagegen nicht unerhebliche Kunstbauten, insbesondere Brücken über die Aare, Zulg, Rothachen und Kiesenbach, sowie bei der Dornhalde einen Tunnel von circa 300 m. Länge. Das Projekt sieht selbständigen Betrieb der Linie und daher verhältnismäßig zahlreiches Rollmaterial vor. Während im Jahr 1873 eine eigentliche Normalbahn und ein dem entsprechender Betrieb in Aussicht genommen war, hat das Komitee anlässlich der Konzessionskonferenz mehr für einen Sekundärbahnbetrieb sich ausgesprochen, was uns den Verhältnissen besser angepaßt erscheint.

Die Baukosten werden veranschlagt wie folgt:

	Projekt Thun- Konolfingen. Fr.	Projekt Kiesen- Konolfingen. Fr.
Allgemeine Verwaltung	58,800. —	38,880. —
Technische Vorarbeiten	58,800. —	38,880. —
Expropriation	305,950. —	235,000. —
Unterbau	1,090,320. —	401,752. 50
Oberbau	711,580. 50	496,722. 50
Hochbau	391,000. —	352,000. —
Verschiedenes	58,330. 60	40,540. 20
Rollmaterial	414,000. —	414,000. —
Bauzinsen	185,326. 90	121,066. 80
Unvorhergesehenes	325,892. —	211,158. —
Total	3,600,000. —	2,350,000. —

oder rund Fr. 245,000, beziehungsweise Fr. 242,000 per Kilometer. Das Projekt der Herren Desgouttes und Ritschard aus dem Jahr 1890 berechnete die Gesamtkosten auf Fr. 3,390,000 oder rund Fr. 235,000 per Kilometer.

Die Rentabilitätsberechnung aus dem Jahr 1873 weist folgende Zahlen auf, denen wir diejenigen des Konzessionsgesuches von 1890 gegenüberstellen:

	1873. Fr.	1890. Fr.
Einnahmen (Fr. 18,400 beziehungsweise Fr. 20,000 per Kilometer)	276,000	300,000
Ausgaben:		
Betriebsausgaben (Fr. 8400 beziehungsweise Fr. 7500 per Kilometer)	126,000	112,500
Verzinsung des Obligationenkapitals (Fr. 1,750,000 bzw. Fr. 1,700,000)	87,500	72,250
Einlage in die Specialfonds	3,000	15,000
somit Einnahmenüberschuß	60,000	100,250
was eine Verzinsung des Aktienkapitals von zu rund	1,750,000 3 1/2 %	1,700,000 6 %
erlauben würde.		

Die zur Vernehmlassung über das Gesuch eingeladene Regierung des Kantons Bern sieht sich zu keinen Bemerkungen veranlaßt.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 31. Mai statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem hiernach folgenden Konzessionsentwurf.

Derselbe enthält nicht durchwegs die auf Hauptbahnen mit Vollbetrieb berechneten und seither als Norm für solche (sog. „Normkonzession“) betrachteten Bedingungen der alten Konzession vom 17. September 1873 (E. A. S. I, 137 ff.), sondern mehrfach Bestimmungen, die einem Sekundärbetrieb angepaßt sind, indem das Komitee, unseres Erachtens mit Recht, das Unternehmen, wenigstens zunächst, als eine normalspurige Sekundärbahn ins Leben zu rufen beabsichtigt.

Demgemäß ist in Art. 12, Alinea 2, die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Züge nicht zum voraus fest normiert, sondern deren spätere Festsetzung dem Bundesrate vorbehalten, wie dies für Sekundärbahnen üblich ist.

Ferner schreibt Art. 14, Alinea 1, nur zwei Wagenklassen (II. und III.) als obligatorisch vor, läßt aber der Gesellschaft freie Hand, wenn sie es später für angezeigt erachten wollte, auch die I. Wagenklasse einzuführen. Dem entsprechend ist in Art. 15 der Taxfestsetzung für die I. Wagenklasse beigelegt „wenn eine solche eingeführt wird“.

Die Personentaxen in Art. 15 sind gleich normiert wie für die Bahn Konolfingen-Biglen (eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn), deren Fortsetzung die Linie Konolfingen-Thun bildet und mit welcher sie gleiche Verhältnisse aufweist. Die Erhöhung gegenüber den Normaltaxen erscheint auch mit Rücksicht auf die Steigungsverhältnisse der Linie begründet.

Im übrigen sind die vorgeschlagenen Bedingungen die üblichen und geben uns daher zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlaß die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Juni 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Thun nach Konolfingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen, vom 5., eingelangt am 24. April 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Juni 1893,

beschließt:

Den Herren Nationalrat F. Bühlmann in Großhöchstetten und Notar A. Jb. Hofer in Diesbach, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konolfingen über Diesbach nach Thun, eventuell von Konolfingen über Diesbach nach Kiesen 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 Bern.

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 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind 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 Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 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 Bern 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit wenigstens 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 ersten Wagenklasse, wenn eine solche eingeführt wird, 15 Rappen,
- 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 mindesten 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen 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 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.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

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 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 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 Artikeln 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 Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglements 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 Äufnung eines genügenden 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 Bern, 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 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

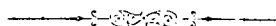
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu 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 Rückkäufern 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 Bern 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.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Thun nach Konolfingen. (Vom 13. Juni 1893.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1893
Date	
Data	
Seite	493-504
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 203

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.