

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf.

(Vom 13. Juni 1892.)

Tit.

Unterm 4. August v. J. stellten die Herren Wilhelm Hetzel und Ernst Mark, Ingenieure in Basel, das Gesuch um Ertheilung der Konzession zu Handen einer zu gründenden Finanz- und Baugesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf.

Die Petenten begründen das Gesuch vorerst allgemein durch den Hinweis auf die bedeutende Verkehrssteigerung bei allen bis jetzt erstellten Bergbahnen und führen für ihr Projekt im Besondern Folgendes an:

Die Kuppe des Napf sei eine schwach gewölbte Fläche von beinahe 2000 m² Inhalt, auf der schon jetzt Wirthshaus und Gasthaus stehen, geeignet, einstweilen den Bedürfnissen von Passanten und Pensionären den nöthigen Komfort zu bieten.

Trotz seiner relativ geringen Höhe von 1408 m. gewähre er eine Rundschau, welche zu den großartigsten des Landes gezählt werden müsse; die Würdigung seiner freien Lage beweiße am besten die Thatsache, daß der Napf schon seit 1811 trigonometrischer Punkt und seit 1835 Signal erster Ordnung der eidgenössischen Landesvermessung sei.

Von allen Seiten besteigbar, von behäbiger Bevölkerung umgeben, müsse ihm bei Erstellung der Linie, welche für Bern die nächste Bergbahn wäre, nächst dem gewöhnlichen Fremdenverkehr ein beträchtlicher Besuch Seitens der einheimischen Bevölkerung zufallen.

Außerdem gehe ein gewerblichen Zwecken dienender Verkehr durch das Trubbach- in das Lutherthal; das Hauptthal mit seinen 6 bis 7 Seitenthälern würde bei den bestehenden starken Waldungen eine beträchtliche Holzausfuhr ermöglichen, und ebenso könnte das Dorf Trub mit seinen 2568 Einwohnern den Jahresbetrieb auf der Strecke nach Trubschachen alimentiren.

Wie beträchtlich der Lokalverkehr dieser Thalgruppe schon jetzt sei, erhelle aus dem Umstande, daß Trubschachen als Güterstation unter den Stationen der Jura-Simplon-Bahn den 20. Rang einnehme.

Das Tracé der Napfbahn würde bei dem Stationsgebäude der Jura-Simplon-Bahn in Trubschachen beginnen, in nordöstlicher Richtung, zuerst links des Trubbaches verlaufen, bei der Oele über den Napfweg, bei km. 1,108 den Trubbach, bei km. 1,325 den Twären, bei km. 3,158 den Seltengraben übersetzen und bei km. 3,350 in dem Grund vor Trub zu der ersten Zwischenstation gelangen. Thalaufwärts passirt die Linie bei km. 4,8 den Brandäschgraben, tritt in das Fankhauserthal ein, erreicht bei km. 6,725 die Station Lehnegg, geht hierauf bei km. 7,210 über den Hüttengraben und von da zur Endstation der Thalbahn, Mettlenalp, bei km. 11,225.

Von dieser Station zieht sich das Tracé am rechten Abhang des Schlegelgrabenthales in weitem Bogen zur Napfstation. Für dieses Theilstück behalten sich die Petenten eine allfällige Abweichung vor.

Die Länge der Bahn beträgt total 13,225 km., die Maximalsteigung auf der Thalstrecke 50, auf der Bergstrecke 200 ‰, der Minimalradius 75 m. Die Spurweite ist zu 0,75 m. angenommen.

Was das Betriebssystem betrifft, so sollen gemischte Adhäsions- und Zahnrad-Lokomotiven, auf der Bergstrecke mit Riggenbach'scher Zahnstange, verwendet werden; eventuell wird elektrischer Betrieb in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag sieht eine Totalbedarfssumme von Fr. 1,200,000 oder Fr. 90,737 (Thalstrecke Fr. 75,000, Bergstrecke Fr. 175,000) per Kilometer vor und die Rentabilitätsberechnung setzt eine Frequenz von jährlich 25,000 Reisenden à Fr. 5 voraus.

Die Regierung des Kantons Bern, welcher das Gesuch unterm 8. August 1891 zur Vernehmlassung übermittelt wurde, beantragt die Verweigerung der nachgesuchten Konzession. Die projektierte Bahn entspreche keinem öffentlichen Verkehrsbedürfnis für die dortige Gegend. Der Personenverkehr würde sich hauptsächlich auf die Besucher des Napf beschränken und wäre im Uebrigen unwesentlich. Eine Annahme von 25,000 Reisenden sei nach allgemeinem Dafürhalten zu hoch gegriffen. Ebenso werde der Lokal-

verkehr auf der Strecke Trubschachen-Trub von den Konzessionsbewerbern überschätzt, denn letzteres Dorf habe nicht, wie in dem Konzessionsgesuche angegeben werde, 2568, sondern nur 300 bis 350 Einwohner; jene Zahl entspreche der Bevölkerungszahl der ausgedehnten Einwohnergemeinde Trub.

Der Güterverkehr sodann würde sich fast ausschließlich auf den Transport von Langholz beschränken, sofern ein solcher Transport bei der minimalen Spurweite der Bahn wirklich möglich sei. Da aber das Holz, wie alle Güter für die Weiterfuhr, in Trubschachen umgeladen werden müßte, so würde der Gütertarif so hohe Ansätze enthalten, daß von der Benutzung der Bahn zum Transport von Langholz wohl Umgang genommen und demnach eine Bahn auch in dieser Beziehung keinen Vortheil für die Bevölkerung bieten würde.

Es läßt sich nicht verkennen, daß diese Beurtheilung des Projektes an und für sich ihre volle Berechtigung hat.

Die willkürlich angenommene Frequenzziffer von 25,000 Personen dürfte kaum den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen, da bei der dünnen und weit zerstreuten Bevölkerung des Trubthales und seiner seitlichen Ausläufer nicht der Lokalverkehr, sondern der Besuch des Napf, welcher bei dem rein landwirthschaftlichen Charakter der Gegend nicht durch eine entwickelte Hotelindustrie gestützt wird, in der Hauptsache den Betrieb der Bahn zu erhalten hätte. Ebenso leuchtet ein, daß auf einen irgend erheblichen und lohnenden Güterverkehr nicht zu rechnen sein wird. Ein eigentliches Verkehrsbedürfniß liegt also dem Projekte in der That nicht zu Grunde und ebenso wenig kann für dasselbe das Interesse einer bereits entwickelten Fremdenindustrie angeführt werden.

Allein diese Erwägungen berühren nicht sowohl die Bundesbehörden, welche die Konzession zu ertheilen haben, als vielmehr die Initianten, die das Unternehmen ins Leben rufen wollen; diese müssen sich fragen, ob die Frequenz nicht viel zu hoch veranschlagt sei, und untersuchen, auf was für Verkehr sicher gezählt werden kann, überhaupt, ob ein Bedürfniß für die Bahn und demgemäß Aussicht auf Lebensfähigkeit des Unternehmens bestehe. Dagegen können die angeführten Bedenken und speziell der mangelnde Nachweis des Bedürfnisses angesichts der gesetzlichen Vorschrift (Art. 3 des Eisenbahngesetzes), welche den Bundesbehörden die Entwicklung der Eisenbahnen zur Pflicht macht, und der konstanten, diese Bestimmung im weitherzigsten Sinne auslegenden Praxis nicht zur Verweigerung der Konzession als Grundlage dienen. Die Prüfung der Frage des Verkehrsbedürfnisses und der Rentabilität muß den Konzessionsbewerbern überlassen werden.

Für Erlangung der Konzession ist der Nachweis des öffentlichen Interesses oder der Lebensfähigkeit einer Bahnunternehmung weder im Gesetz noch von der Praxis verlangt.

Wir sehen uns deßhalb im Falle, Ihnen, trotz der Einsprache der Regierung von Bern, die Ertheilung der nachgesuchten Konzession zu empfehlen.

Am 31. Mai d. J. fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt. Dabei erklärte der Vertreter der Regierung von Bern, die erhobene Einsprache aus den angegebenen Gründen aufrecht zu erhalten und dem Kanton Bern für den Fall, daß trotzdem die Konzession ertheilt werden sollte, das in Art. 4 Eisenbahngesetz eingeräumte Recht der Selbstübernahme derselben vorzubehalten. Wenn dann nach Vornahme der voraussichtlich nothwendigen neuen Studien allenfalls Aenderungen der Konzession sich als geboten erzeigen sollten, so wahre sich die Regierung ferner das Recht, solche bei der Bundesversammlung verlangen zu können.

Die eventuelle Berathung der Konzessionsbestimmungen ergab keinerlei Differenzen.

Da bei dem vorliegenden Projekte die Verhältnisse denjenigen bei der unterm 23. Juni 1887 konzessionirten Säntisbahn ganz ähnlich sind, indem hier wie dort die Linie in eine auch dem allgemeinen Verkehr der einheimischen Bevölkerung dienende Thalstrecke und eine ganz als Touristenbergbahn sich charakterisirende Fortsetzung zerfällt, so sind die hienach aufgestellten Bedingungen der Konzession für jene Unternehmung (E. A. S. IX, 312 ff.) nachgebildet worden.

Im Einzelnen bemerken wir dazu Folgendes:

Im Eingang ist, wie s. Z. bei den Berner Oberlandbahnen (E. A. S. XI, 273), gemäß Art. 4, Al. 2 Eisenbahngesetz, das Recht des Kantons Bern, eventuell den Bau und Betrieb der Linie auf Grund der zu ertheilenden Konzession selbst zu übernehmen, ausdrücklich vorbehalten.

In Art. 5 wurde die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen auf Wunsch der Regierung von Bern, welche bei Uebernahme der Konzession wahrscheinlich neue Studien vornehmen lassen wird, auf 36 statt bloß 24 Monate angesetzt.

Mit der sowohl im Interesse der Einheitlichkeit als auch aus besondern technischen Gründen gebotenen Festsetzung der Spurweite auf 1 m. hat sich der Vertreter der Konzessionsbewerber, obwohl diese in ihrem Gesuche ursprünglich 75 cm. Spur vorgesehen hatten, anläßlich der Konferenz einverstanden erklärt.

Art. 13 läßt zwar im Allgemeinen Saisonbetrieb zu, enthält aber den Vorbehalt, daß der Bundesrath im Falle des Bedürfnisses, das sich namentlich etwa auf der Thalstrecke geltend machen könnte, eine weitere Ausdehnung des Betriebes verlangen könne.

Die Taxansätze in Art. 15, 17 und 18 sind entsprechend denjenigen bei der Sântisbahn aufgenommen und übersteigen das für solche Unternehmungen bisher als zulässig erachtete Maß nicht. Dies gilt auch mit Bezug auf die Taxen für den Personenverkehr auf der Thalstrecke, bezüglich welcher die Regierung von Bern eine Herabsetzung gewünscht hätte. Bei Steigungen bis 50 ‰ erscheinen aber die Ansätze von 20 und 10 Rp. nach Mitgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, vom 11. September 1873, ausgesprochenen Grundsätze nicht als zu hoch und dürften auch deßhalb um so weniger Grund zur Beanstandung bieten, als die Gesellschaft nach Alinea 5 und 6 des Art. 15 zur Ausgabe von Abonnementsbilleten und Einführung ermäßigter Taxen für die einheimische Bevölkerung verpflichtet ist. Wenn übrigens der Kanton Bern die Konzession später übernimmt und die Bahn zur Ausführung bringt, so bleibt ihm unbenommen, die Taxen niedriger als die konzessionsmäßigen Maximalansätze zu halten.

Die übrigen Bestimmungen des folgenden Konzessionsentwurfes, dessen Genehmigung wir Ihnen empfehlen, geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

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

Bern, den 13. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Wilhelm Hetzel und Ernst Mark, Ingenieure in Basel, vom 4. August 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 13. Juni 1892,

beschließt:

Den Herren Wilhelm Hetzel und Ernst Mark, Ingenieure in Basel, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn (theilweise Zahnradbahn) von Trubschachen auf den Napf unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen und unter Vorbehalt des Rechtes des Kantons Bern, im Sinne des Art. 4 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, auf Grund der gegenwärtigen Konzession den Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst zu übernehmen, ertheilt:

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, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in ^{em}Bern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundenener 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 konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath 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 1 Meter und ein-geleisig erstellt. Wo die Steigungen es nothwendig machen, wird eine Zahnstange eingelegt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; die allgemeine Verpflichtung zum Güter- und Viehtransport ist auf die Thalstrecke beschränkt; auf der Bergstrecke müssen Güter nur befördert werden, soweit das Betriebssystem es gestattet.

Art. 13. Der Betrieb kann im Allgemeinen auf die Sommersaison beschränkt werden. Während dieser Zeit soll die Beförderung von Personen täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Dem Bundesrathe bleibt das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Ausdehnung des Betriebes zu verlangen. Ebenso wird dem Bundesrathe die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit vorbehalten.

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 Bundesrath 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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

	Auf der Thalstrecke.	Auf der Bergstrecke. Bergfahrt. Thalfahrt.	
in der zweiten Wagenklasse .	20 Rp.	140 Rp.	80 Rp.
in der dritten Wagenklasse .	10 „	100 „	60 „

per Kilometer der Bahnlänge.

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 Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann auf der Thalstrecke eine Taxe von höchstens 10 Rappen und auf der Bergstrecke von höchstens 30 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Gesellschaft ist gehalten, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Retour- und Abonnementsbilletts auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh auf der Thalstrecke dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 40 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 25 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren auf der Thalstrecke 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 Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, auf der Thalbahnstrecke frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren 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.

Die Taxen für den Gütertransport auf der Bergstrecke wird der Bundesrath festsetzen.

Art. 19. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 20. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 21. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung 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 Bundesrathes.

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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt 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 verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem 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. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dieß von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf. (Vom 13. Juni 1892.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.06.1892
Date	
Data	
Seite	659-670
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 748

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.