

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen Konstanz (Landesgrenze) - Kreuzlingen - Emmishofen - Konstanz (Landesgrenze), Kreuzlingen-Münsterlingen und Emmishofen-Ermatingen.

(Vom 17. Dezember 1900.)

Tit.

Mit Eingabe vom 1./8. Juli 1899 stellte ein aus den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown Boveri & Cie. in Baden, Georg Hausammann, Kaufmann in Kreuzlingen, A. Rutishauser, Kaufmann in Scherzingen, Ernst Uhler, Baumeister in Emmishofen, und H. Schellenberg, Hotelbesitzer in Ermatingen, bestehendes Komitee unter Beischluß der erforderlichen Vorlagen das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen von Konstanz (Landesgrenze) über Kreuzlingen und Emmishofen zurück nach Konstanz (Landesgrenze), von Emmishofen nach Ermatingen und von Kreuzlingen nach Münsterlingen erteilt werden.

Das Projekt bezweckt eine bessere und engere Verbindung zwischen den thurgauischen Bodenseeortschaften Kreuzlingen, Egelshofen, Emmishofen, Tägerwilen, Triboldingen, Ermatingen einerseits und Kreuzlingen, Kurzrickenbach, Bottighofen, Scherzingen und Münsterlingen anderseits unter sich und mit der Stadt Konstanz. Die fortwährend wachsenden wirtschaftlichen, geschäftlichen und industriellen Beziehungen zwischen diesen verschiedenen

Ortschaften machen die Erstellung von besseren Lokalverbindungen, wie sie durch elektrische Straßenbahnen geschaffen werden können, zu einem wirklichen Bedürfnis, welches durch die großen öffentlichen Anstalten, wie das Kantonsseminar in Kreuzlingen, das Kantonsspital in Münsterlingen, sowie die zahlreichen Kuranstalten, Schlösser, Hotels und Pensionen längs der Seeseite und den dadurch bedingten Fremdenverkehr noch erhöht werde.

Die große Bevölkerungsdichtigkeit des zu bedienenden Gebietes begründe ohne weiteres die wirtschaftliche Berechtigung der Straßenbahnen.

Wie das Beispiel der Straßenbahnen Vevey-Chillon, Neuchâtel-St. Blaise, Altstätten-Berneck und vieler anderer im In- und Ausland beweise, entwickle sich der Verkehr einer Straßenbahn, die mit einer Hauptbahn parallel laufe, von dieser ganz unabhängig und übersteige den Verkehr derselben um mehr als das Doppelte; es entspreche demnach jedes der beiden Verkehrsmittel einem besondern Bedürfnisse.

Das projektierte Netz setzt sich aus drei Linien zusammen, von denen eventuell die eine oder die andere unabhängig von den übrigen erstellt werden soll, nämlich:

1. Konstanz-Kreuzlingen-Emmishofen-Konstanz, 4,6 Kilometer,
2. Kreuzlingen-Münsterlingen, 5 Kilometer,
3. Emmishofen-Ermatingen, 6,9 Kilometer,

zusammen 16,5 Kilometer, wovon auf Schweizergebiet 15,05 Kilometer, auf badisches Gebiet 1,45 Kilometer entfallen.

Die erste Linie beginnt in Konstanz in der Nähe der Dampfschiffstation, zieht sich am Bahnhof vorbei, durch die Bodanstraße und vom Schnetzthor auf der großen Straße nach Kreuzlingen, folgt von da immer der Straße über Egelshofen nach Emmishofen und zurück nach Konstanz, bei Station Emmishofen die Nordostbahnlinie à niveau kreuzend. Auf badischem Gebiet (Stadt Konstanz) liegen 1,45 km.

Die zweite Linie folgt von Kreuzlingen der Staatsstraße durch die Ortschaften Kurzrickenbach und Bottighofen bis zum Spital in Münsterlingen. In Kreuzlingen schließt sie mittelst eines Verbindungsgeleises an die erste Linie an.

Die dritte sodann zweigt in Emmishofen von der ersten Linie ab und führt auf der Hauptstraße durch die Ortschaften Tägerwilen und Triboldingen bis zum Hotel Adler in Ermatingen.

Für das Ein- und Aussteigen von Personen sind in allen zu bedienenden Ortschaften Haltestellen vorgesehen, in der Stadt

Konstanz eine größere Anzahl. An den Haupthaltestellen der thurgauischen Ortschaften soll auch Güterverkehr abgefertigt werden.

Die Maximalsteigung beträgt 65 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 30, ausnahmsweise 25 Meter, und die Spurweite 1 Meter.

Für den Oberbau sind in der Stadt Konstanz Rillenschienen, auf offener Landstraße Vignolschienen von 20 Kilogramm Gewicht pro Laufmeter auf eisernen Querschwellen vorgesehen.

Eine einheitliche Remise und Reparaturwerkstätte ist in Emmishofen, gegenüber der Nordostbahnstation, in Aussicht genommen. Dasselbst soll auch die Kraftcentrale erstellt werden.

Es ist elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung, mit Motorwagen für den Personenverkehr und Anhängewagen für den Gütertransport vorgesehen.

Die Kosten werden veranschlagt wie folgt:

Unterbau	Fr.	98,000
Oberbau	"	495,000
Remise und Reparaturwerkstätte	"	70,000
Signale	"	17,000
Elektrische Luftleitung und elektrische Schienen- verbindung	"	285,000
Rollmaterial	"	295,000
Bauleitung, Baupläne und Organisation	"	50,000
Verschiedenes	"	90,000
Verwaltung und Bauzinsen	"	50,000
Anteil an der Kraftcentrale	"	200,000

Total Fr. 1,650,000

einschließlich die auf badisches Gebiet entfallende Strecke, oder per Kilometer Fr. 100,000.

Die mutmaßlichen Einnahmen werden berechnet

aus dem Personenverkehr auf	Fr.	162,500
aus dem Güterverkehr	"	7,500
aus dem Gepäckverkehr	"	3,600
		<hr/>
	Fr.	173,600
die Ausgaben zu	"	104,000
		<hr/>

so daß sich ein Überschuß von Fr. 69,600 ergeben würde, was einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 4,2 ‰ gleichkommt.

Gleichzeitig mit der Einreichung des Konzessionsgesuches wendeten sich die Konzessionsbewerber zur Erlangung der erforderlichen Bewilligung für die vorgesehene Straßenbenutzung an die Regierung des Kantons Thurgau und an die Stadt Konstanz. Zwischen dem Regierungsrat und dem Komitee kam unterm 12. September und 3. November 1899 betreffend Benutzung der für das vorliegende Projekt in Betracht kommenden Staatsstraßen ein Vertrag zu stande, dem der Große Rat des Kantons Thurgau am 6. März 1900 die Genehmigung erteilte.

Von dieser Vereinbarung erhielt unser Eisenbahndepartement durch Schreiben des Komitees vom 27. Oktober 1900 Kenntnis, während sich der Regierungsrat des Kantons Thurgau über das Projekt erst auf erneute hierseitige Anfrage mit Zuschrift vom 7./8. Dezember 1900 äußerte, nachdem die frühere Einladung zur Vernehmlassung vom 12. Juli 1899 nicht an seine Bestimmung gelangt war. Der Regierungsrat bestätigte, daß zwischen ihm und dem Komitee ein Vertrag über die Straßenbenutzung zu stande gekommen und dieser vom Großen Rat genehmigt worden sei. Zu weiteren Bemerkungen sah sich die Regierung nicht veranlaßt und beschränkte sich darauf, einige Exemplare des Vertrages zu übermitteln.

Daraufhin fanden am 12. dieses Monats die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen der unten folgende Konzessionsentwurf allseitige Zustimmung fand.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben die nachgesuchte Konzession zu erteilen.

Die vorgeschlagenen Bedingungen sind die für solche elektrische Bahnen üblichen und geben uns daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

Die Konzessionsdauer ist im Art. 2 in Übereinstimmung mit der kantonalen Straßenbewilligung auf 50 Jahre normiert.

Um der Gesellschaft eventuell die unabhängige Erstellung der einzelnen Linien zu ermöglichen, wurde der Art. 6^{bis} nach der in solchen Fällen üblichen Fassung aufgenommen.

In Art. 12 ist auf besondern Wunsch der Petenten die Erleichterung vorgesehen, daß mit der Einführung des Gütertransportes in Wagenladungen bis ein Jahr nach der Betriebseröffnung zugewartet werden darf, eine Bestimmung, die auch schon in anderen Konzessionen Aufnahme fand und unseres Erachtens keinen Bedenken unterliegt.

Die vorgesehenen Taxen (Art. 16 und 18) gehen nicht über die ähnlichen Unternehmungen gewährten Ansätze hinaus und entsprechen speciell denjenigen für die Limmatthalstraßenbahn (E. A. S. XIV, 488 ff.). Sie dürften hier um so weniger zu beanstanden sein, als die Konkurrenz mit der Normalbahn und den Dampfschiffen der Gesellschaft wohl kaum erlauben wird, praktisch diese Maxima zu erheben.

Art. 25^{bis} behält in üblicher Form den Vertrag betreffend die Straßenbenutzung vor.

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

Bern, den 17. Dezember 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen Konstanz (Landesgrenze) - Kreuzlingen - Emmishofen - Konstanz (Landesgrenze), Kreuzlingen-Münsterlingen und Emmishofen-Ermatingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Dr. Du Riche Preller und Mithaffe vom 1. Juli 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Dezember 1900,

beschließt:

Den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown Boveri & Cie. A.-G. in Baden, Georg Hausammann, Kaufmann in Kreuzlingen, A. Rutishauser, Kaufmann in Scherzingen, Ernst Uhler, Baumeister in Emmishofen, und H. Schellenberg, Hotelbesitzer in Ermatingen, wird für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen:

- I. von der Landesgrenze bei Konstanz nach Kreuzlingen und über Emmishofen bis zur Landesgrenze bei Konstanz;
 - II. von Kreuzlingen nach Münsterlingen und
 - III. von Emmishofen nach Ermatingen,
- welche als Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt werden.

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 Kreuzlingen.

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 nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundenener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahnen zu machen.

Art. 6. Binnen 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die konzessionierten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6^{bis}. Die drei Linien können als Ganzes oder einzeln ausgeführt werden. Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine oder andere Linie hat den Hinfall der Konzession nur für die betreffende, nicht auch für die übrigen Linien zur Folge.

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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 Thurgau 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern. Spätestens ein Jahr nach der Betriebseröffnung ist auch der Wagenladungsverkehr einzuführen. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Anzahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Jedoch sind alle Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate 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. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 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 6 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, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen 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. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 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 Industrie und der Landwirtschaft 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 deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe 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 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 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. 16 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 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 3 Jahre nacheinander einen 6 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 Tarifsätze 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. 25 a. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Vertrages zwischen dem Regierungsrat des Kantons Thurgau und dem Initiativkomitee für eine elektrische Straßenbahn Konstanz-Kreuzlingen-Emmishofen-Ermatingen-Münsterlingen betreffend Benutzung der Staatsstraßen vom 12. September / 3. November 1899, vom Großen Rate genehmigt am 6. März 1900, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Thurgau, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 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.

- e. 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 dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den $22\frac{1}{3}$ 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 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 Ablaufes 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 Thurgau 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 elektrischer
Straßenbahnen Konstanz (Landesgrenze) - Kreuzlingen - Emmishofen - Konstanz
(Landesgrenze), Kreuzlingen-Münsterlingen und Emmishofen-Ermatingen. (Vom 17.
Dezember ...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1900
Date	
Data	
Seite	965-976
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 445

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.