

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee.

(Vom 14. Juni 1915.)

Das Ingenieurbureau O. & E. Kästli in Bern hat mittelst Eingabe vom 21. April 1914 an das Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee eingereicht. In dem dem Gesuche beigegebenen allgemeinen Bericht wird im wesentlichen ausgeführt, der Gedanke, der Ortschaft Münchenbuchsee eine bessere Verbindung mit der Stadt Bern zu schaffen, werde schon seit längerer Zeit verfolgt, da die Fahrgelegenheiten, welche die Bundesbahnlinie biete, den Bedürfnissen des Verkehrs nicht zu genügen vermöge. In dieser Hinsicht sei namentlich darauf zu verweisen, dass zwischen zwei Zügen Pausen bis zu vier Stunden vorkommen, und dass die Anschlüsse an die Schnellzüge in Zollikofen sehr unbefriedigende seien. Eine Besserung dieser Verkehrsverhältnisse sei nicht zu erwarten. Es müsse im Gegenteil befürchtet werden, dass der Lokalverkehr infolge des in der Entwicklung begriffenen Transitverkehrs auf der internationalen Durchgangslinie Münster-Grenchen-Lötschberg noch weiter leiden werde.

Das Einzugsgebiet von Münchenbuchsee für den Verkehr mit Bern sei sehr gross und die Zahl der Reisenden eine ganz bedeutende. Dies gehe aus dem Umstande hervor, dass jährlich zirka 100,000 Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt in Münchenbuchsee nach Bern abgegeben würden. Vermehrte Fahrgelegenheiten kämen weiten Bevölkerungskreisen zugute, wie der Landwirtschaft treibenden Bevölkerung, der zahlreichen, in Bern beschäftigten Arbeiterschaft, den mit Bern in regen Beziehungen stehenden verschiedenen Geschäften und den vielen, die Schulen der Stadt Bern besuchenden Schulkindern.

Als die Zollikofen-Bern-Bahn erstellt wurde, habe man noch nicht an den Bau der Linie nach Münchenbuchsee denken können. Nun habe aber die genannte Bahn auch ein Interesse an der Erstellung der Fortsetzung nach Münchenbuchsee, da das Teilstück Zollikofen-Münchenbuchsee ihre eigene Linie alimentieren würde. Es stehe daher ausser Zweifel, dass die Zollikofen-Bern-Bahn die Linie nach Münchenbuchsee nach erfolgter Finanzierung bauen und betreiben werde.

Im technischen Berichte wird ausgeführt, die projektierte Bahn werde, im Gegensatz zur Zollikofen-Bern-Bahn, soweit als möglich eigenen Bahnkörper erhalten. Die neue Linie schliesse beim Aufnahmegebäude der Bundesbahnen in Zollikofen ohne weiteres an die Zollikofen-Bern-Bahn an. Bis zur Strassengabelung zu Anfang des Waldes benütze sie die Staatsstrasse und werde weiter derselben entlang auf eigenem Bahnkörper bis nach Münchenbuchsee geführt. In der Ortschaft selbst benütze sie wieder die Staatsstrasse bis zur Endstation, die vor dem Postbureau zu stehen kommen solle.

Die elektrische Traktion werde genau wie bei der Bern-Zollikofen-Bahn durchgeführt werden.

In einer Zuschrift vom 18. Mai 1915 ergänzte die Ingenieurfirma O. und E. Kästli ihr Konzessionsgesuch durch Angaben betreffend den zu übernehmenden Verkehr und die beanspruchten Taxen (10 Rappen für den Reisenden und den Kilometer), die den konzessionsmässigen Taxen der Zollikofen-Bern-Bahn entsprechen. Vorderhand sollen nur Personen und Gepäck befördert werden. Immerhin wünscht die Konzessionsbewerberin, dass eine Bestimmung in die Konzession aufgenommen werde, die ihr die Einführung des Güterverkehrs auf einen spätern Zeitpunkt gestatten würde. Bei Anlage der Bahn soll bereits auf die mögliche Einrichtung des Rollschemelbetriebes Rücksicht genommen werden.

Bei Fr. 21,000 Einnahmen und Fr. 11,000 Ausgaben wird in der Rentabilitätsrechnung ein jährlicher Einnahmenüberschuss von Fr. 10,000 ermittelt, der eine Verzinsung des Anlagekapitals mit etwa 4% erlauben würde.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Länge der Bahn: 2498 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 23 ‰.

Höhenpunkte: Zollikofen Station S. B. B. 562,⁸³, Münchenbuchsee (Post) 559,⁴⁴.

Kleinster Halbdurchmesser: 75 m.

Betriebsart: Elektrizität. Die Energie soll von den bernischen Kraftwerken bezogen werden.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Unterbau	Fr. 37,000
Oberbau	„ 58,000
Hochbau	„ 20,000
Elektrische Einrichtungen	„ 40,000
Rollmaterial	„ 70,000
Landerwerb, Organisation, Verwaltung, Verschiedenes	„ 25,000
Zusammen	Fr. 250,000
oder für den Bahnkilometer	„ 100,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat die Benützung der Staatsstrasse für die projektierte Bahn bewilligt und erklärt sich in seiner Vernehmlassung vom 5. Mai abhin mit der Ertheilung der Konzession einverstanden.

Da eine neue Verbindung von Münchenbuchsee über Zollikofen nach Bern für den Personenverkehr der Bundesbahnlinie auf dieser Strecke eine gewisse Konkurrenz bedeutet, ersuchte das Eisenbahndepartement auch die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, ihm allfällige Bemerkungen zum Konzessionsgesuche der Ingenieurfirma Kästli bekanntzugeben. In ihrem Berichte vom 3. dieses Monats stellt vorerst die Generaldirektion fest, dass die von der Konzessionsbewerberin angegebene Zahl von jährlich 100,000 in Münchenbuchsee nach Bern abgegebenen Fahrkarten nicht zutreffe. Die Verbindung Münchenbuchsee-Bern und umgekehrt weise für das Jahr 1913 folgende Frequenzziffern auf:

1. *Gewöhnliche Billette.*

	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Von Münchenbuchsee nach Bern	169	3030	247	24,720
Von Bern nach Münchenbuchsee	44	2511	783	16,019
Total	213	5541	1030	40,739

2. Abonnements III. Klasse.

	Gewöhnliche Abonnements			Schüler- abonnements			Arbeiter- abonnements.
	für			für			für
	3	6	12	3	6	12	1
	Monate			Monate			Monat
Von Münchenbuchsee nach Bern	1	3	21	3	4	21	769
Von Bern nach Münchenbuchsee	1	—	3	—	—	2	23
Total	2	3	24	3	4	23	792

Dagegen könne es keinem Zweifel unterliegen, dass beim Zustandekommen der projektierten Schmalspurbahn Münchenbuchsee-Zollikofen als Fortsetzung der Bern-Zollikofen-Bahn den Bundesbahnen ein Teil des Lokal-Personenverkehrs zwischen Münchenbuchsee und Bern, sowie zwischen Münchenbuchsee und Zollikofen verloren gehen würde. Werde dieser Verlust auf die Hälfte angenommen, so ergebe sich für die Bundesbahnlinie auf Grund der Frequenz des Jahres 1913 eine jährliche Einnahmeneinbusse von rund Fr. 25,000.

Die aus dem Personenverkehr sowohl als später möglicherweise auch aus dem Güterverkehr für die Bundesbahnen sich ergebenden Taxeibussen seien jedoch nicht derart, dass sie als eine Verletzung wichtiger Interessen derselben bezeichnet werden könnten. Die Bundesbahnverwaltung erhebe deshalb gegen die Erteilung der nachgesuchten Konzession keine Einwendung, obwohl derartige kleine Aderlässe für die Bundesbahnen nach und nach empfindlich werden könnten.

Das Projekt einer Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee scheine im übrigen kaum einem wirklichen Bedürfnisse zu entsprechen. Münchenbuchsee sei mit Bern und Biel durch Züge der S. B. B. gut verbunden; mit Biel bestünden 9 und mit Bern (ein Sonntagszug inbegriffen) 10 Verbindungen, die sich vom 5 Uhr 12 bzw. 6 Uhr 19 morgens auf 11 Uhr 20, bzw. 11 Uhr 31 abends erstreckten.

Vom Reisendenverkehr der Station Münchenbuchsee entfalle ein erheblicher Teil auf den Abonnentenverkehr. Für die Beförderung der Arbeiter, die in der Stadt Bern ihrem Verdienst nachgehen, und von Kindern, die stadtbernische Schulen besuchen, enthalte der Fahrplan zweckdienliche Verbindungen; für Münchenbuchsee noch weitere vorzusehen, sei nicht gerechtfertigt. Deshalb werde die neue Nebenbahn kaum je rentieren und zur bessern Alimentierung der Bern-Zollikofen-Bahn nicht wesentlich

beitragen; denn abgesehen davon, dass die Fahrtaxen Münchenbuchsee-Bern nicht niedriger sein könnten als diejenigen der S. B. B., werde auch die längere Fahrzeit Münchenbuchsee-Bern (auf S. B. B. 16 bis 19 Minuten, auf B. Z. B. 27 Minuten) auf der Nebenbahn die Benützung der letztern nicht fördern.

Die Auffassung der Generaldirektion gehe sonach dahin, dass ein volkswirtschaftlicher Nutzen von Belang mit der Verwirklichung der projektierten Schmalspurbahn nicht erzielt werde.

Die konferenziellen Verhandlungen über den vom Eisenbahndepartement erstellten Konzessionsentwurf fanden am 8. Juni in Bern statt. Der Vertreter der Ingenieurfirma O. & E. Kästli, dem die Vernehmlassung der Generaldirektion S. B. B. zur Kenntnis gebracht worden war, sprach sich über die Einwendungen der Bundesbahnverwaltung im wesentlichen dahin aus, dass das von seiner Firma verfasste Konzessionsgesuch keinen spekulativen Charakter habe. Es sei im Auftrage der Gemeinde Münchenbuchsee eingereicht worden, und der dortige Gemeinderat übernehme die Kosten der Projektverfassung. Wenn auch die von der Generaldirektion angegebenen Verkehrsziffern der Station Münchenbuchsee gegenüber denjenigen des Konzessionsgesuches als richtig anzuerkennen seien, so müsse doch darauf hingewiesen werden, dass, wie in der Konzessionseingabe bereits betont, weite Bevölkerungskreise in Münchenbuchsee grosses Interesse an besseren Bahnverbindungen hätten. Von der Bundesbahnverwaltung habe diese Ortschaft in bezug auf die Gestaltung ihrer Verkehrsverhältnisse keine Besserung zu erwarten, da die Linie Biel-Bern immer mehr den Charakter einer internationalen Transitlinie annehmen werde.

Im übrigen fand der Konzessionsentwurf allgemein Zustimmung.

Wenn wir auch die Richtigkeit der Bemerkung der Generaldirektion, dass die Konkurrenz, die den Bundesbahnen allmählich von kleineren Transportunternehmungen bereitet wird, für dieselben doch spürbar werden kann, anerkennen, so müssen wir Ihnen doch beantragen, die nachgesuchte Konzession zu erteilen. Einmal handelt es sich im vorliegenden Falle nicht um ein Bahnprojekt mit spekulativem Charakter, sondern um ein im Auftrage eines Gemeinwesens, das nach einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Vermehrung der Fahrgelegenheiten strebt, eingereichtes Konzessionsgesuch.

Sodann hat man es hier mit einer immer deutlicher zutage tretenden Erscheinung zu tun, gemäss welcher in der Umgebung

grösserer wirtschaftlicher Zentren der Lokal- und der Regionalverkehr von Strassen- und Schmalspurbahnen übernommen wird, die sich den lokalen Verkehrsbedürfnissen besser anpassen können, als die Vollbahn. Letzterer bleibt der Überland- und der Transitverkehr ungeschmälert.

Wir gestatten uns ferner, darauf hinzuweisen, dass Sie bereits in einem ähnlichen Falle, in demjenigen der Schmalspurbahn von Muri nach Münsingen, vor zwei Jahren eine Konzession erteilt haben (Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1913, E. A. S. XXIX, 264).

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

Bern, den 14. Juni 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Ingenieurbureaus O. und E. Kästli in Bern, vom 21. April 1914 und vom 18. Mai 1915;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Juni 1915,

beschliesst:

Dem Ingenieurbureau O. und E. Kästli in Bern wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee 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 Bern.

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

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 12 Monaten 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.

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

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Bewilligung des Regierungsrates des Kantons Bern vom 30. April 1915 betreffend die Benützung der Staatsstrasse für den Bau und Betrieb der elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Zollikofen nach Münchenbuchsee, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Über die Ausdehnung der Beförderungspflicht auf Güter und lebende Tiere entscheidet der Bundesrat.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, soweit es sich um fahrplanmässige Züge handelt, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

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 für 100 Kilogramm und für den 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 Gepäcksendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 19. Im Falle der Ausdehnung der Beförderungspflicht auf Güter und lebende Tiere setzt der Bundesrat die Beförderungspreise fest.

Art. 20. 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. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn während sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Steuererleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. 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. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines 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. 25. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, 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 des Erneuerungsfonds 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 $22\frac{1}{2}$ 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 des Erneuerungsfonds.

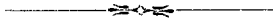
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- 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 dem Erneuerungsfonds 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. 26. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 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. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1915 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zollikofen nach Münchenbuchsee. (Vom 14. Juni 1915.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	619
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1915
Date	
Data	
Seite	626-637
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 766

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.