

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Worblaufen durch das Worblental zum Anschluss an die S. B. B. in Worb oder an die Burgdorf-Thun-Bahn, mit Abzweigung vom Schermen bis zur Gemeindegrenze Bern (Forsthaus).

(Vom 3. April 1911.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 15. Oktober 1897 (E. A. S. XIV, 510) wurde einem Initiativkomitee eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bern durch das Worblental zum Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn, eventuell mit einer Abzweigung von Boll nach der Station Worb der Jura-Simplon (nunmehr S. B. B.), erteilt. Da die vorschriftsmässigen Vorlagen verschiedener Umstände halber nicht eingereicht werden konnten, musste die konzessionsmässige Frist zur Einreichung dieser Vorlagen wiederholt, letztmals mit Bundesratsbeschluss vom 30. Oktober 1908 (E. A. S. XXIV, 402), verlängert werden.

Mittelst Eingabe vom 26. Oktober 1910 stellte nun das Initiativkomitee für die Worblentalbahn ein Gesuch um Änderung der Konzession im Sinne der Konzessionierung einer Schmalspurbahn statt einer Normalbahn. Zur Begründung seines Begehrens führt das Initiativkomitee aus, die verkehrspolitischen Anschauungen und die tatsächlichen Verhältnisse hätten sich im Worblental

derart geändert, dass für die projektierte Bahn ein leicht modifiziertes Tracé, sowie andere Spurweite und Betriebskraft, als in der Konzession vorgesehen sei, in Aussicht genommen werden müsse. Nach Art. 5 der Konzession habe die Bahn auf dem Wylerfelde bei Bern im Anschlusse an die S. B. B. ihren Anfang zu nehmen. Die dortigen Verhältnisse seien aber für den Anschluss einer normalspurigen Worblentalbahn sehr ungünstig. Das Haupthindernis bestehe in der Ungewissheit über die künftige Gestaltung der Bahnhofanlagen. Die Worblentalbahn gehöre nun aber zu den sog. bernischen Subventionslinien und müsse, wenn sie die staatliche Subvention erhalten wolle, bis 1. Mai 1912 finanziert sein. Bis zu diesem Zeitpunkte sei aber die erforderliche Abklärung der Verhältnisse auf dem Wyler nicht zu erwarten und somit könne auch die Frage des Anschlusses der Worblentalbahn als normalspurige Bahn nicht rechtzeitig ihre Erledigung finden. Die interessierten Gemeinden Bolligen, Stettlen und Vechigen seien hauptsächlich aus diesen Gründen zur Überzeugung gelangt, dass eine Schmalspurbahn eher zu verwirklichen wäre als eine Normalbahn.

In neuester Zeit sei nun das Projekt einer elektrischen Strassenbahn von Bern nach Zollikofen mit Abzweigung von der Tiefenaubrücke nach Worblaufen zustande gekommen. Das Worblentalbahnprojekt habe man alsdann, um die Anschlussmöglichkeit für den Güterverkehr zu benützen, in der Weise modifiziert, dass der Anschluss in Worblaufen an die erwähnte Strassenbahn genommen werde. Zu diesem Zwecke solle das ursprüngliche Projekt der Worblentalbahn vom Badhaus beim Schermen bis nach Worblaufen zum Endpunkte der Abzweigung Tiefenau-Worblaufen der Bern-Zollikofen-Bahn verlängert werden. Wollte man aber die Worblentalbahn nun so erstellen, so entstünde für den gesamten Personenverkehr vom Worblental nach Bern und umgekehrt ein grosser Umweg über die Tiefenau. Um dies zu vermeiden, müsse ein Stück weit vom Badhaus aus, beim Schermen, auch noch am alten Tracé festgehalten und die Strecke Badhaus bis Forsthaus an der Gemeindegrenze von Bolligen und Bern ebenfalls erstellt werden. Dagegen könne auf die Strecke Forsthaus-Wylerfeld verzichtet werden, da die weitere Fortsetzung der Bahn nach Bern durch die Papiermühleallee zu geschehen habe, um den Anschluss an die städtischen Strassenbahnen Bern beim Kleidermagazin (Kreuzung der Papiermühleallee und der Pulverstrasse) zu bewerkstelligen. Ob der Bau dieser letzteren Strecke (Forsthaus-Kleidermagazin) durch die

Stadt Bern, welche im Besitze der Konzession für die Erstellung von Strassenbahnen auf ihrem Gebiete sei, übernommen werde, sei noch nicht sicher. Das neue Tracé weise somit gegenüber dem ursprünglichen folgende Änderungen auf:

a. Verlängerung um die Strecke Badhaus-Worblaufen (Endpunkt der Strassenbahn Bern-Zollikofen-Worblaufen);

b. Fallenlassen der Strecke Forsthaus-Wylerfeld und eventuell Ersetzung derselben durch das Teilstück Forsthaus-Kleidermagazin, falls die Gemeinde Bern die letztere Strecke nicht selbst erstellen wolle.

Die in Art. 5 der früheren Konzession vorgesehene Einteilung in Sektionen solle beibehalten, bezw. den heutigen Verhältnissen angepasst werden.

Im Ferneren enthält das Konzessionsänderungsgesuch Vorschläge für die verschiedenen Änderungen, welche durch die Umgestaltung des Bahnprojektes in eine Schmalspurbahn mit Rollschemelbetrieb für den Güterverkehr erforderlich werden.

Wir geben nachstehend die vom Initiativkomitee mitgeteilten Angaben technischer Natur wieder:

Spurweite: 1 m.

Minimalradius: 60 m.

Betriebssystem: Elektrizität, eventuell Dampf.

Stationen oder Haltestellen sind vorgesehen in Worblaufen, Papiermühle, Badhaus, Wegmühle (Bolligen), Deisswil, Stettlen, Boll, Vechigen und Worb.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisation und Verwaltung	Fr.	42,000
Kapitalbeschaffung und Bauzinsen	„	19,500
Landerwerb	„	235,000
Unterbau	„	394,500
Oberbau	„	343,000
Hochbau	„	162,000
Rollmaterial	„	243,500
Elektrische Ausrüstung	„	115,500
Mobiliar und Gerätschaften	„	19,800
Telephon und Signale	„	39,000

Total Fr. 1,613,800

Es wird beabsichtigt, die Bahn ohne Obligationenkapital zu finanzieren.

In seiner Vernehmlassung vom 7. November 1910 empfiehlt der Regierungsrat des Kantons Bern das Gesuch des Initiativkomitees zur Berücksichtigung. Die Frage der Benützung der öffentlichen Strassen kann nach den bei den Akten liegenden Beschlüssen des Grossen Rates vom 20. März 1911 und der Viertelsgemeinde Ittigen vom 1. März 1911 als in abschliesslicher Weise erledigt betrachtet werden.

Das Eisenbahndepartement hat dem Gemeinderat der Stadt Bern das Konzessionsgesuch des Initiativkomitees zur Einsichtnahme zugestellt und gleichzeitig um Anschluss über die Stellungnahme der Gemeinde Bern in bezug auf die Konzessionierung der auf ihrem Gebiet stehenden Teilstrecke Forsthaus-Kleidermagazin ersucht. In seiner Zuschrift vom 22. Februar 1911 äussert sich der Gemeinderat dahin, dass er die Ausdehnung der Konzession der Worblentalbahn auf die genannte Strecke nicht zugeben könne. Er sei aber bereit, den zuständigen Behörden die Erstellung einer Strassenbahnlinie auf der Strecke Forsthaus-Kleidermagazin auf Kosten der Stadt Bern zu beantragen für den Fall, dass die Worblentalbahn nach dem neuesten Projekt, also mit dem Verbindungsstück Badhaus-Forsthaus gebaut werde. Der Betrieb dieser Strecke solle aber durch die Worblentalbahn übernommen werden. Das Nähere hierüber sei dann in einem Betriebsvertrag zu regeln.

Da bei Berücksichtigung des Gesuches des Initiativkomitees die meisten Artikel der Konzession nebst Titel und Ingress hätten abgeändert werden müssen, schien es zweckmässiger eine neue Konzession unter Aufhebung der bisherigen zu erteilen. Die Bestimmungen des vom Eisenbahndepartement erstellten bezüglichen Beschlussesentwurf lehnen sich durchwegs an diejenigen der Konzession der ähnliche Bau- und Betriebsverhältnisse aufweisenden Strassenbahn von Bern nach Zollikofen mit Abzweigung von der Tiefenaubrücke nach Worblauen (E. A. S. XXV, 195) an.

Mit diesem Entwurf erklärten sich sowohl das Initiativkomitee als die Regierung des Kantons Bern in ihren Zuschriften vom 22. März 1911 im allgemeinen einverstanden. Nur in bezug auf die Artikel 6 (Einteilung in Sektionen) und 12 wurden Abänderungsanträge gestellt. Die definitive Fassung dieser Artikel wurde sodann in den konferenziellen Verhandlungen, die am 28. März in Bern stattfanden, festgesetzt. Art. 6 wurde in der

Weise abgeändert, dass in Absatz 1 „Boll“ durch „Worb-Dorf (B. W. B.)“ ersetzt wurde, weil die erste zu erstellende Sektion, um den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen, bis Worb-Dorf (Station der Bern-Worb-Bahn) statt nur bis nach Boll sich erstrecken soll.

Ferner wurde der zweite Satz des Art. 12 auf den Wunsch der Vertreter des Initiativkomitees dahin abgeändert, dass der Bundesrat über die Einführung und den Umfang des Güterverkehrs auf der Strecke Gemeindegrenze Bern (Forsthaus)-Schermen entscheiden soll.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 3. April 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Worblaufen durch das Worblental zum Anschluss an die S. B. B. in Worb oder an die Burgdorf-Thun-Bahn mit Abzweigung vom Schermen bis zur Gemeindegrenze Bern (Forsthaus).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees für die Worblentalbahn vom 26. Oktober 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. April 1911,

beschliesst:

Einem durch die Herren Fritz Hofmann, alt Grossrat in Bolligen, und Dr. Fr. Volmar, Fürsprecher in Ostermundigen, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Worblaufen durch das Worblental zum Anschlusse an die S. B. B. in Worb oder an die Burgdorf-Thun-Bahn, mit Abzweigung vom Schermen bis zur Gemeindegrenze Bern (Forsthaus) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird der Bundesbeschluss vom 15. Oktober 1897, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Bern durch das Worblental zum Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn, event. an die Jura-Simplon-Bahn (E. A. S. XIV, 510) aufgehoben.

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 weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in drei Sektionen auszuführen, nämlich:

- I. Worblafen-Worb-Dorf (B. W. B.);
- II. Schermen-Gemeindegrenze Bern (Forsthaus);
- III. Worb-Dorf (B. W. B.)—Worb S. B. B. oder Worb-Dorf (B. W. B.)—Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn.

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

Innert 6 Monaten nach der Plängenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der ersten Sektion zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die erste Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die übrigen Sektionen wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion 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 1 Meter und ein-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Grossen Rates des Kantons Bern vom 20. März 1911 und des Beschlusses der Viertelsgemeinde Ittigen vom 1. März 1911, 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 übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Über die Einführung und den Umfang des Güterverkehrs auf der Strecke Gemeindegrenze Bern (Forsthaus)-Schermen entscheidet der Bundesrat. Zum Transport lebender Tiere ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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. 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 Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen per 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 gratis 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 reduzierter 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 per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe,

Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 5 Rappen und deren niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

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

Art. 21. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 20 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 22. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; 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. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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

Art. 28. 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 Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Worblaufen durch das Worblental zum Anschluss an die S.B.B. in Worb oder an die Burgdorf-Thun-Bahn, mit Abzweigung vom Schermen bis zur Gem...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	169
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1911
Date	
Data	
Seite	884-896
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 165

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.