

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Büren nach Lütterswyl mit Abzweigung nach Lengnau.

(Vom 31. Oktober 1898.)

Tit.

Am 17. Mai 1898 erhielt das Eisenbahndepartement ein vom April gleichen Jahres datiertes Konzessionsgesuch des „Initiativkomitees der interessierten Gemeinden“ für eine elektrische Schmalspurbahn von Biel nach Büren-Lütterswyl mit Abzweigung nach Lengnau und diversen Varianten.

Der allgemeine Bericht führt aus, das Projekt verdanke seine Entstehung der Initiative der Gemeinden Büren, Meinisberg, Orpund etc. Mangel an guter Verbindung mit der rasch aufblühenden Metropole des Seelandes, der industriellen Stadt Biel, und völlig ungenügende Verbindung des Städtchens und Amtssitzes Büren mit seinen umliegenden Gemeinden einerseits, sowie die Begünstigung der lokalen Verkehrsinteressen durch das bernische Eisenbahn-Subventionsgesetz vom 28. Februar 1897 andererseits, hätten den Gedanken wachgerufen, eine Schmalspurbahn mit elektrischem Betrieb zu erstellen.

Die projektierte Linie bezwecke aber nicht nur, das Städtchen Büren und das untere Seeland mit Biel in bessere Verbindung zu bringen, sondern würde gleichzeitig auch regere Geschäftsbeziehungen zwischen letzterem und einem großen Teil des wohlhabenden Bucheggberges, welcher schon jetzt an den Markttagen ein großes Kontingent von Besuchern nach Biel entsende, herbeiführen, und

somit eine große Anzahl bis dahin isolierter Ortschaften dem allgemeinen Verkehr erschließen und Landwirtschaft, Handel und Industrie auf eine höhere Stufe der Entwicklung heben.

In das Projekt seien auf Wunsch der interessierten Gemeinden mehrere Tracés und Varianten aufgenommen worden, weshalb sich folgende Sektionen ergeben:

- A. Madretsch-Brügg-Orpund.
- B. Orpund-Safneren-Meinisberg-Büren.
- C. Biel-Bözingen-Mett-Orpund.
- D. Orpund-Büren (direkt).
- E. Büren-Rüti-Oberwyl-Schnottwyl-Biezwyl-Lüterswyl.
- F. Meinisberg-Lengnau.

Varianten:

1. Meinisberg-Reiben (Büren).
2. Oberwyl-Lüterswyl (direkt).
3. Bözingen bis Einmündung in das Tracé C.

Das auszuführende Tracé werde anlässlich der definitiven Vorstudien und der Finanzierung des Unternehmens endgültig festgestellt.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die Bahn eingleisig, mit Spurweite von 1 Meter gebaut und mittelst Elektrizität betrieben werden solle. Sie werde auf der ganzen Länge auf eigenem Bahnkörper erstellt mit einem Minimalradius von 80 Metern und einer Maximalsteigung von 51 ‰. Die Baulänge von Mitte Station Madretsch, beziehungsweise Biel über Bözingen-Mett und Meinisberg betrage bis Mitte Station Büren (beim untern Thor) 13 km. und von Büren über Schnottwyl bis Lüterswyl 13,1 km., so daß Büren sich in der Mitte des Bahnnetzes befinde. Die ganze Baulänge wäre demnach 26,1 km. Für Meinisberg-Lengnau seien 2,8, für Biel-Mett-Orpund-Büren (direkt) 10,6 km zu rechnen.

Als Hauptlinie werde angenommen das Tracé *A-B-E*, Madretsch-Brügg-Orpund-Safneren-Meinisberg-Büren-Rüti-Oberwyl-Schnottwyl-Biezwyl-Lüterswyl, beziehungsweise *C-B-E*, Biel über Bözingen-Mett-Orpund-Meinisberg etc. nach Lüterswyl.

Die nötige Betriebskraft würde einer Gleichstrom-Generatorstation unter Form von Dreiphasenstrom hoher Spannung durch das Elektrizitätswerk Hagneck geliefert.

Um ungefähr jede Stunde einen Zug mit 18 km. Geschwindigkeit ausführen zu können, bedürfe es 4 Motorwagen und 2 Reserve-

Motorwagen. Ferner seien noch 4 Anhängewagen in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	15,000
2. Studien, Projektverfassung und technische Bau- leitung	„	30,000
3. Grunderwerb	„	40,000
4. Unterbau	„	300,000
5. Oberbau	„	485,000
6. Hochbauten und Mobiliar	„	65,000
7. Elektrische Leitung	„	180,000
8. Rollmaterial	„	127,000
9. Telephon	„	6,400
10. Unvorhergesehenes und Kapitalbeschaffung	„	76,600
	Total	<u>Fr. 1,325,000</u>

Die Finanzierung denke sich das Komitee in folgender Weise:

a. Kanton Bern gemäß Subventionsgesetz	Fr.	522,750
b. Gemeinden und Private	„	802,250
	Total	<u>Fr. 1,325,000</u>

Für die Berechnung der Betriebseinnahmen wurde eine zweimalige jährliche Benützung der halben Bahnstrecke durch die in der Interessensphäre der Bahn liegende Bevölkerung von rund 45,000 Seelen angenommen. Bei einer Durchschnittstaxe von 80 Rappen ergäbe dann dieser Verkehr Fr. 72,000
wozu für Post- und Warentransport „ 18,000

gerechnet werden, so daß die Einnahmen total . . . Fr. 90,000 betragen würden.

Die Ausgaben sollen sich aus folgenden Posten zusammensetzen:

a. Unterhalt und Reparaturen in der Generatoren- station	Fr.	500
b. Unterhalt und Reparaturen an der Leitung und am Rollmaterial	„	6,000
c. Schmieröl und Putzlappen	„	600
d. Stromverbrauch	„	7,800
e. Personal	„	25,100
	Total	<u>Fr. 40,000</u>

Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben würde somit Fr. 50,000 betragen und solle mit Fr. 10,250 zu Einlagen in Erneuerungs- und Reservefonds und mit Fr. 39,750 zur Verzinsung des Aktienkapitals mit 3 % verwendet werden.

Das Gesuch wurde den beteiligten Kantonsregierungen vorschriftsgemäß zur Vernehmlassung mitgeteilt, worauf der Regierungsrat des Kantons Solothurn mit Schreiben vom 31. Mai 1898 antwortete, daß er gegen die Erteilung der Konzession keine Einwendung zu erheben habe. Dagegen wolle ihm scheinen, daß statt der wenig rationellen Abzweigungen von Meinisberg nach Lengnau und Reiben, sowie derjenigen von Büren nach Rüti, ein direktes Tracé von Meinisberg über Büren, Oberwyl, Schnottwyl, Biezwyl und Lütterswyl mit Fortsetzung durch den mittleren Bucheggberg nach Solothurn zu besseren Aussichten berechtigen dürfte.

Der Regierungsrat des Kantons Bern erhob gleichfalls Bedenken gegen einzelne Tracévarianten und empfahl, mit Schreiben vom 22. Juni 1898, als Hauptlinie Madretsch-Brügg-Orpund-Maienried-Büren-Rüti-Oberwyl-Lütterswyl und als Nebenlinien Orpund-Meinisberg-Scheidweg-Lengnau und Scheidweg-Reiben (Büren).

Die vorgeschriebene Konferenz zur Besprechung des Konzessionsentwurfes wurde auf den 14. Oktober abhin einberufen. An derselben einigte man sich auf den Vorschlag des Eisenbahndepartements, die Bahn, ohne nähere Bezeichnung des Tracés, einfach nach den Hauptpunkten Biel-Büren-Lütterswyl zu benennen, in der Meinung, daß es den Konzessionären vorbehalten bleibe, sich nach genauerem Studium aller Verhältnisse für ein bestimmtes Tracé zu erklären und daß bei Vorlage der definitiven Baupläne die Behörden allfällige Einwendungen geltend machen können.

Der Vertreter der Regierung von Solothurn regte an, die Erteilung der Konzession zu verschieben, bis sich die Konzessionsbewerber mit dem Komitee im Bucheggberg, welches die Konzessionierung einer Eisenbahn von Lütterswyl nach Solothurn, als der natürlichen Fortsetzung der Linie Biel-Büren-Lütterswyl, anstrebe, über die eventuelle Verschmelzung beider Projekte verständigt hätten, worauf nur eine Konzession zu erteilen wäre. Die Vertreter des Initiativkomitees zeigten sich aber diesem Wunsche nicht geneigt, versprachen jedoch, die Angelegenheit den Delegierten der beteiligten Gemeinden, welche am gleichen Tage nachmittags sich versammelten, zu unterbreiten. Mittelst Eingabe vom 17. d. M. teilte dann das Initiativkomitee mit, die Delegiertenversammlung habe den Wunsch nach Verschiebung „nach Anhörung der Be-

richte und Anträge von bernischen, wie namentlich auch von solothurnisch-bucheggbergischen Gemeindedelegierten selbst, daß die gegenwärtigen Fusionsbestrebungen nur Schwierigkeiten und unliebsame Verzögerungen etc. bewirken können, einstimmig abgelehnt“. Wenn das von solothurnischer Seite vorgeschlagene Projekt zu stande komme und die diesseitigen Interessen nicht gefährde, so könne später immerhin eine Fusion erfolgen.

Unter diesen Umständen halten wir dafür, es sei die Konzession für das vorliegende Projekt Biel-Lütterswyl zu erteilen. Denn es wäre offenbar unbillig, wenn man das Zustandekommen einer Bahnverbindung, welche an und für sich betriebsfähig und geeignet ist, eine gewisse Summe von Interessen zu befriedigen, verhindern oder wenigstens verzögern wollte mit Rücksicht auf ein anderes Projekt, das noch nicht einmal so weit vorgerückt ist, um den Bundesbehörden vorgelegt zu werden und das zudem, falls es später zu stande kommt, von der jetzt zu konzessionierenden Linie keine nachteiligen, sondern aller Voraussicht nach nur vorteilhafte Einflüsse zu gewärtigen hat.

Im einzelnen giebt uns der Konzessionsentwurf zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Art. 12. Da der Transport von Vieh mit dem in Aussicht genommenen Betriebsmaterial nicht wohl ausführbar wäre und auch aus einem solchen keine Rendite erwartet werden könnte, empfiehlt es sich, die Gesellschaft nur zur Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern zu verpflichten.

Art. 13. Die Zahl der Züge, welche täglich in beiden Richtungen und unter Anhalt bei allen Stationen die Personenbeförderung zu vermitteln haben, wurde in den konferenziellen Verhandlungen auf Wunsch der Vertreter der Konzessionsbewerber auf zehn festgesetzt. Nachträglich brachte aber das Initiativkomitee mittelst der bereits erwähnten Eingabe vom 17. d. M. den Wunsch der Delegiertenversammlung zum Ausdruck, es möchte dieses Minimum auf acht heruntersetzt werden. Wir finden, es dürfe diesem Wunsche ohne weiteres Rechnung getragen werden, da er ja von den Vertretern derjenigen Gemeinden ausgeht, welchen die neue Bahn zu dienen hat und welche am ehesten in der Lage sind, das Bedürfnis nach Fahrgelegenheiten zu bemessen. Der Ansatz von acht Fahrten rechtfertigt sich auch durch eine Vergleichung mit dem Konzessionsentwurf für eine elektrische Straßenbahn von Wetzikon nach Meilen, für welche ebenfalls nur acht Züge vorgeschrieben sind.

Art. 15. Wie bei der Straßenbahn Wetzikon-Meilen, so hat man auch hier mit einer ziemlich homogenen Bevölkerung zu rechnen und ist kein Touristenverkehr zu erwarten, so daß sich die Einführung einer einzigen Wagenklasse rechtfertigen läßt.

Art. 16. Wegen der geringen Betriebslänge muß auf eine etwas höhere Taxe Bedacht genommen werden, als sonst für die dritte Wagenklasse üblich ist. Das Maximum von 7 Rappen hält sich übrigens immer noch unter dem für eine ganze Reihe von elektrischen Schmalspurbahnen (z. B. Aarau-Menziken, Zürich-Dietikon und Schlieren-Weinigen, Lugano-Tesserete etc.) bewilligten Ansätze.

Art. 18. Gegenüber den normalen Taxgrenzen von 2 und 1 Rappen für die höchste und die niedrigste Gütertarifklasse bedeuten die Ansätze von 3 und 1 $\frac{1}{2}$ Rappen eine mäßige Erhöhung, bezüglich welcher dasselbe zu sagen wäre wie zu Art. 16.

Art. 26. In der mehrerwähnten Eingabe vom 17. Oktober abhin gab das Initiativkomitee auch von dem Gesuch Kenntnis, das ein Delegierter der Stadt Biel gestellt habe und das dahin gehe, es möchte auch den interessierten Gemeinden das Rückkaufsrecht und zwar schon auf den Termin von 15 Jahren eingeräumt werden. Das Komitee fügte bei, es überlasse den Bundesbehörden, zu entscheiden, ob und inwieweit diesem Gesuche entsprochen werden könne. Unserer Ansicht nach kann hierauf nicht eingetreten werden, da nach bisheriger Praxis ein Rückkaufsrecht der Gemeinden nur für solche Bahnunternehmungen, welche sich auf dem Territorium einer einzigen Gemeinde befinden, und ausnahmsweise für andere Bahnen nur da vorbehalten, beziehungsweise anerkannt wurde, wo die kantonalen Behörden die Bewilligung zur Benützung der Straßen an den Vorbehalt des Rückkaufes durch die Gemeinden geknüpft hatten.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschluß zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 31. Oktober 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Büren nach Lüterswyl, mit Abzweigung nach Lengnau.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, vom April 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 31. Oktober 1898,

beschließt:

Den Herren Fritz Kunz, Großrat in Meisberg, Fr. Schwab, Fürsprech in Büren, und G. Schmalz, Notar in Büren, handelnd namens eines Initiativkomitees der beteiligten Gemeinden, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Orpund und Büren nach Lüterswyl, mit Abzweigung nach Lengnau unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Büren.

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 24 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 stattgefunder Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

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

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig 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 desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 Gütern; zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

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, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu

pedieren. 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 befragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn 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 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze

Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 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 drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für 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. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Solothurn, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an jederzeit auf den 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.
 - c. 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 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuf 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben 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 das
Betriebsbudget der Alkoholverwaltung pro 1899.

(Vom 31. Oktober 1898.)

Tit.

Hierdurch beehren wir uns, Ihnen das Betriebsbudget der Alkoholverwaltung pro 1899 vorzulegen. Aus denselben Gründen, die wir in unserer Budgetbotschaft pro 1898 angeführt haben, basieren wir unsere Vorlage, ohne Rücksicht auf die im Gang befindliche Gesetzesrevision, auf das geltende Gesetz und die zur Durchführung desselben erlassenen Bundesbeschlüsse.

Im einzelnen haben wir folgende erläuternde Bemerkungen anzubringen:

1. Einnahmen.

Ad a. „Saldo Vortrag aus dem Vorjahre.“

Derselbe ist im Budget pro 1898 mit Fr. 3000 eingestellt. Wir halten es für richtiger, diesen Posten inskünftig bloß pro memoria vorzumerken; er figurirt in der Rechnung pro 1897 mit Fr. 21,089. 48, in derjenigen pro 1896 mit Fr. 88. 13.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel über Buren nach Lütterswyl mit Abzweigung nach Lengnau. (Vom 31. Oktober 1898.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.11.1898
Date	
Data	
Seite	12-25
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 524

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.