

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession für eine Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluß an die Emmenthalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn).

(Vom 14. Dezember 1896.)

Tit.

Am 16. November 1896 konstituierte sich unter der Firma Burgdorf-Thun-Bahn, mit Sitz in Burgdorf, eine Aktiengesellschaft, welche den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Burgdorf, bezw. Hasle (Station der Emmenthalbahn) über Konolfingen nach Thun zum Zwecke hat.

Die Gesellschaft verfügt über folgende, ihr von den resp. Komitees abgetretene Konzessionen, die seiner Zeit ausdrücklich zu Händen von zu bildenden Gesellschaften erteilt worden waren:

1. einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn, vom 17. April 1891 (E. A. S. XI, 338 ff.);
2. einer Eisenbahn von Konolfingen über Dießbach nach Thun, eventuell von Konolfingen über Dießbach nach Kiesen, vom 29. Juni 1893 (E. A. S. XII, 373 ff.).

Der Gesellschaft fehlt somit für die von ihr zu erstellende Linie Hasle-Konolfingen-Thun eine definitive Konzession für das Teilstück Biglen (Metzgerhüsi)-Emmenthalbahn (Hasle), dessen Konzessionierung zwar mit der Linie Konolfingen-Biglen vom Initiativkomitee im Jahr 1891 angebeht worden war, welches dann aber unterm 17. April 1891 als integrierender Bestandteil einer durchgehenden, weitem Interessen dienenden Linie Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil einem durch die Herren Oberst Bigler, Großrat, in Biglen, und Dr. Hans Stucki in Worb vertretenen Initiativkomitee konzessioniert wurde. Zwischen den Konzessionsbewerbern für die erwähnte durchgehende Bahn und die Linie Konolfingen-Biglen war eine Übereinkunft getroffen worden, in welcher beide Komitees sich

damit einverstanden erklärten, daß für das Gemeinschaftsstück Biglen (Metzgerhüsi)-Emmenthalbahn nur eine Konzession, und zwar auf den Namen des einen oder andern von ihnen erteilt werde. Ferner verpflichtete sich jedes Komitee gegenüber dem andern eventuell zur Abtretung der Konzession, wenn die Unternehmung des andern zuerst finanziert würde, und zur Einräumung des Mitbenutzungsrechtes an der Gemeinschaftsstrecke im Falle der spätern Finanzierung. Auf speciellen Wunsch des Konzessionsbewerbers für die Linie Konolfingen-Biglen wurde allerdings in der Konzession als eigentlicher Zielpunkt die Emmenthalbahn genannt. Der Zusatz „eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn“ sollte aber, wie man allseitig einverstanden war, nicht die eventuelle Konzession für das Teilstück Biglen-Emmenthalbahn involvieren, sondern bloß andeuten, daß die Unternehmung den Anschluß an die Emmenthalbahn im Auge habe, sei es, daß ihr später für das Zwischenstück die Konzession erteilt oder von seiten des Konzessionärs die Mitbenutzung eingeräumt werden würde.

Nachdem es nun gelungen ist, die Linie Hasle-Konolfingen (-Thun) vor der durchgehenden Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil zu finanzieren, so stellte der Verwaltungsrat der Burgdorf-Thun-Bahn, welche die Linie Emmenthalbahn (Hasle)-Konolfingen-Thun als ein Ganzes zur Ausführung bringen will, mit Eingabe vom 4. Dezember 1896 das Gesuch, es möchte die Konzession für das Teilstück Biglen (Metzgerhüsi)-Emmenthalbahn an die neugegründete Aktiengesellschaft übertragen werden.

Zur Begründung beruft sich die Gesuchstellerin auf den angeführten Sachverhalt und auf eine Erklärung des Initiativkomitees für die Linie Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil, vom 23. November 1896, wonach dieses die ihm zustehende Konzession für das Teilstück Biglen (Metzgerhüsi)-Emmenthalbahn mit allen Rechten und Pflichten eigentümlich der Aktiengesellschaft der Burgdorf-Thun-Bahn abtritt und damit einverstanden ist, daß dieser Gesellschaft eine einheitliche Konzession für die ganze Linie Thun-Konolfingen-Hasle erteilt werde. Im fernern wird von der heutigen Gesuchstellerin auch auf die seiner Zeit von den Konzessionsbewerbern für die durchgehende Linie für das in Rede stehende Teilstück vorgelegten Pläne und Ausweise Bezug genommen.

Die Regierung des Kantons Bern erhebt laut Schreiben vom 9. Dezember 1896 gegen die nachgesuchte Konzessionsübertragung für das Teilstück Biglen (Metzgerhüsi)-Emmenthalbahn keine Einwendungen.

Auch wir sehen uns zu solchen im Hinblick auf die bei der Konzessionserteilung für die beiden in Frage kommenden Linien

(Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil und Konolfingen-Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn) gepflogenen Verhandlungen, sowie die vorliegende Abtretungserklärung vom 23. November 1896 nicht veranlaßt und beantragen Ihnen daher, dem Gesuche zu entsprechen.

Was die Form anbelangt, in welcher dies zu geschehen hat, so sind wir der Ansicht, daß von einer förmlichen Konzessionsübertragung füglich Umgang genommen werden kann und es sich vielmehr empfiehlt, der neuen Gesellschaft eine einheitliche Konzession für die ganze von ihr zu bauende und zu betreibende Linie Thun-Konolfingen-Emmenthalbahn zu erteilen, die dann das fragliche Teilstück in sich begreifen und damit die Konzessionsübertragung ebenfalls dokumentieren wird.

Die Aufstellung einer solchen einheitlichen Konzession erscheint übrigens auch noch aus einem andern Grunde notwendig, nämlich deshalb, weil einzelne Bestimmungen der beiden Konzessionen für Konolfingen-Biglen und für Thun-Konolfingen unter sich nicht im Einklang stehen, die rechtliche Grundlage für eine als Ganzes zu bauende und zu betreibende Linie aber keine solchen Differenzen, die zu Komplikationen führen müßten, aufweisen, sondern ebenfalls eine einheitliche sein sollte.

Die Gesellschaft stellte daher, mit besonderer Eingabe vom 4. Dezember abhin, das fernere Ansuchen, es möchten die differierenden Bestimmungen in den beiden Konzessionen ausgeglichen, beziehungsweise eine einheitliche Konzession für die ganze Linie erteilt werden.

Wir können auch dieses Gesuch, dem die Regierung von Bern ebenfalls zustimmt, zur Entsprechung empfehlen und beantragen Ihnen demgemäß Erlaß der unten folgenden einheitlichen Konzession für die ganze Linie Thun-Konolfingen-Emmenthalbahn, womit gleichzeitig die Konzessionsübertragung ihre Erledigung findet.

Die Eingabe der Gesellschaft hebt die bestehenden Abweichungen im einzelnen hervor, indem sie damit Vorschläge zur Ausgleichung macht, die durchaus angemessen erscheinen und daher unseres Erachtens in vollem Umfang Berücksichtigung verdienen.

Es betrifft folgende Punkte:

Die Konzessionsdauer ist in Art. 2, in Übereinstimmung mit der ältern Konzession für Konolfingen-Biglen, auf 80 Jahre, vom 17. April 1891 an gerechnet, normiert.

In Art. 3 wünscht die Gesellschaft statt Bern, wie in den frühern beiden Konzessionen vorgesehen war, Burgdorf als Sitz der Gesellschaft festgesetzt, wogegen wir nichts einzuwenden haben.

Art. 8 gestattet nach dem Wunsche der Gesellschaft eventuell auch die Einführung des elektrischen Betriebes.

Bei Art. 13 ist der jetzt übliche Wortlaut, wie er schon in der Konzession Thun-Konolfingen figuriert, aufgenommen.

Art. 14 der Konzession Konolfingen-Biglen sah zwei Wagenklassen vor, während die entsprechende Bestimmung der Konzession Thun-Konolfingen von „wenigstens“ zwei Klassen spricht, was in die neue Konzession aufgenommen ist.

Bezüglich der Taxen, die in den beiden Konzessionen teilweise verschieden normiert waren (Art. 15, 17 und 18), erklärt sich die Gesellschaft mit der Aufnahme der Ansätze der Normalkonzession in den neuen Konzessionsakt einverstanden, während die ältere Konzession erhöhte Personen-, Güter- und Viehtransporttaxen, die neuere Konzession bloß erhöhte Personentaxen enthielt. Bezüglich der Anwendung der Normaltaxen bemerkt die Gesellschaft, daß sie es übrigens als im Interesse der Vereinfachung und Vereinheitlichung des Tarifwesens liegend erachte, daß die Bildung der Gütertarife, sowohl für den internen als auch für den direkten Verkehr, auf der Basis der übereinstimmenden Grundtaxen-Schemata der Emmen-thalbahn, der Centralbahn und Jura-Simplon-Bahn erfolgen könne.

In Art. 23 ist in Übereinstimmung mit der neueren Praxis die Frist zur Vorlage der Tarife und Reglemente auf 2 Monate vor der Betriebseröffnung bestimmt.

Ebenso ist Art. 25 nach dem Wortlaut der neueren Konzessionen, wie er bereits in der Konzession Thun-Konolfingen Aufnahme fand, gefaßt.

Die übrigen Artikel entsprechen den beiden früheren Konzessionen und weichen von den üblichen nicht ab.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie unserer vollkommenen Hochachtung neuerdings zu versichern.

Bern, den 14. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

einheitliche Konzession einer Eisenbahn von Thun über  
Konolfingen zum Anschluß an die Emmenthalbahn  
(Burgdorf-Thun-Bahn).

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Burgdorf-Thun-Bahn-Gesellschaft, vom 4. Dezember 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1896,

beschließt:

Der Burgdorf-Thun-Bahn-Gesellschaft in Burgdorf wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluß an die Emmenthalbahn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt, indem gleichzeitig die Konzessionen einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn, vom 17. April 1891, und einer Eisenbahn von Thun nach Konolfingen, vom 29. Juni 1893, außer Kraft 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 80 Jahren, vom 17. April 1891 an gerechnet, erteilt.

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

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 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

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

Art. 7. 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 normalspurig und eingleisig erstellt und eventuell 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 Bern 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit wenigstens zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

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

- in der ersten Wagenklasse, wenn eine solche eingeführt wird, 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 in allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann 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.

Für Abonnementsbilette zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. 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 spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 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 Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren 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 Art. 15, 17 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. 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, für lebende Tiere 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 Aufführung 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, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft 3 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 Zugehörigen. 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 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 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 Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges 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 einheitliche Konzession für eine Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluß an die Emmenthalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn). (Vom 14. Dezember 1896.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 51               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 16.12.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1137-1147        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 678       |

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.