Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen.

(Vom 12. Dezember 1905.)

Tit.

Ein aus den Herren Locher, Regierungsstatthalter in Courtelary, Charles Elsäßer, Großrat in Noirmont, Paul Beuret in Les Breuleux, Humbert Etienne, Großrat in Tramelan-dessus, Eduard Etienne in Tramelan-dessous, F. Geneux, Präsident der Société de la Goule in St. Imier, und Dr. Miéville in St. Imier bestehendes Initiativkomitee, reichte am 7. Oktober 1905 ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen, bestehend aus einer Linie von Noirmont nach Les Breuleux mit Abzweigungen nach Tramelan und nach dem Sonnenberg. In der Folge kamen die Mitglieder des Komitees überein, in der Konzession als zunächst zu bauende Strecke die Linie Tramelan-Breuleux-Noirmont und als zweite die Linie Sonnenberg-Breuleux zu bezeichnen.

Ein Blick auf die Karte lasse die Vorteile erkennen, welche die Erstellung der freibergischen Bahnen im Gefolge hätte. Einerseits würden die Ortschaften der Linie Tavannes-Tramelan und Les Breuleux in Verbindung gesetzt mit Noirmont, Chaux-de-Fonds, Saignelégier und Glovelier mittelst der bestehenden Schmalspurbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds und der Normalspurbahn Saignelégier-Glovelier. Anderseits fände St. Imier durch seine Drahtseilbahn auf den Sonnenberg Verbindung mit Les Breuleux und von da mit den vorgenannten Ortschaften. Für die Details

des Traces erlauben wir uns, auf die Akten zu verweisen, und geben hier nur das wesentlichste über jede Linie.

1. Tramelan-Breuleux-Noirmont. Diese Linie beginne bei der Endstation der Eisenbahn Tramelan-Tavannes und bediene, teils durch Stationen, teils durch fakultative Haltstellen Les Reussilles, Le Chalet, La Chaux, Les Breuleux und Noirmont, wo sie an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn anschließe. Die Länge der Linie betrage 13,6 Kilometer, die Maximalsteigung 65 ‰, der Minimalradius 50 Meter.

2. Sonnenberg-Breuleux. Diese Linie nehme ihren Anfang bei der obern Station der Drahtseilbahn auf den Sonnenberg, überschreite den Eloyes-Paß und endige in Les Breuleux, ohne Stationen oder Haltestellen zu bedienen. Die Länge der Linie betrage 7,1 Kilometer, die Maximalsteigung 65 ‰ und der Minimalradius 50 Meter.

Der Bau der beiden Linien biete keine Schwierigkeiten, da weder Tunnel, noch große Einschnitte, noch wichtige Kunstbauten vorkommen. Das Terrain sei überall weich und trocken und eigne sich sehr gut für den Bau einer Schmalspurbahn.

Für den Betrieb werde Elektrizität zur Anwendung kommen in Gleichstrom mit 1000 Volt Spannung in den Kontaktleitungen. Die nötige Kraft liefere das Elektrizitätswerk an der Goule oder eine noch zu erbauende Anlage am Doubs.

Das Initiativkomitee sieht voraus, daß auch die Tramelan-Tavannes-Bahn und die Schmalspurbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds zum elektrischen Betrieb übergehen werden. Eine Betriebsgemeinschaft mit den freibergischen Bahnen liege alsdann nahe, so daß erhebliche Ersparnisse zu erwarten seien.

Eine Zusammenfassung des sehr detaillierten Kostenvoranschlages weist folgende Zahlen auf:

I.	Bahnbau und feste Einrichtungen	Fr. 708,000
II.	Umformerstationen und Rollmaterial	„ 204,000
III.	Mobiliar und Gerätschaften	„ 30,000
	Total	Fr. 942,000

d. h. Fr. 82,000 per Kilometer Bahnlänge.

Das Konzessionsgesuch, von welchem diese Botschaft handelt, hat eine Vorgeschichte, auf welche im allgemeinen Berichte angespielt wird. Das Gesuch ging nämlich hervor aus der Vereinigung zweier Interessentengruppen, welche für verschiedene konkurrierende Linien selbständige Konzessionsgesuche gestellt

hatten, welch letztere der Regierung des Kantons Bern zur Vernehmlassung zugestellt worden waren. Mit diesen konkurrierenden Linien, welche nun in eine Unternehmung verschmolzen werden sollen, konkurrierte ein drittes Projekt, für welches bereits eine Konzession bestand, nämlich für eine Bahn von Tramelan über Breuleux-Emibois nach Saignelégier und Goumois. Für diese Linie war eine Fristverlängerung bis zum 25. Juni 1904 bewilligt worden (E. A. S. XVIII, 167). Mittelst Eingabe vom 16. Juni 1904 verlangte das Initiativkomitee für dieses Projekt eine neue zweijährige Fristverlängerung, also bis 25. Juni 1906, worüber die Regierung des Kantons Bern ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladen wurde. Nachdem eine umfangreiche Korrespondenz gewechselt worden war, hatte sich die Regierung schließlich zu entscheiden, ob sie die Fristverlängerung zu gunsten der Linie Tramelan-Saignelégier-Goumois oder das Konzessionsgesuch für die elektrischen Bahnen in den Freibergen empfehlen wolle. In ihrer Vernehmlassung vom 1. November 1905 empfahl die Regierung das letztere und beantragte, das Fristverlängerungsgesuch für die Linie Tramelan-Saignelégier-Goumois abzulehnen.

Das Eisenbahndepartement, das ebenfalls der Ansicht war, daß die Landesgegend nicht zwei Bahnen zu alimentieren vermöge, entwarf einen Bundesbeschluß im Sinne der Vernehmlassung der bernischen Regierung und lud die Interessenten zu den vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen ein. Diese fanden am 28. November 1905 in Bern statt. Gegen die Erteilung der Konzession an das Initiativkomitee der freibergischen Eisenbahnen erhob niemand Einwendungen, und auch die Konzessionsbestimmungen wurden mit wenigen unbedeutenden Änderungen, über welche das Konferenzprotokoll Auskunft gibt, gemäß dem vom Eisenbahndepartement aufgestellten Entwurfe angenommen. Dagegen wurde Ziffer II dieses Entwurfes, gemäß welchem das Fristverlängerungsgesuch des Initiativkomitees Tramelan-Saignelégier-Goumois abgewiesen werden sollte, von den Vertretern dieses Komitees lebhaft angefochten. Sie verlangten, daß auch die Linie Tramelan-Saignelégier-Goumois durch Umwandlung der Konzession in eine alternative berücksichtigt werde; eventuell, d. h. wenn nur die freibergischen Bahnen konzessioniert würden, sollte diese Konzession eine Variante Les Breuleux-Emibois-Saignelégier-Goumois in Aussicht nehmen. Ohne sich der Zulassung des einen oder andern dieser Begehren bestimmt zu widersetzen, machten die Vertreter des Initiativkomitees der freibergischen Bahnen mit größtem Nachdruck geltend, daß die Finanzierung

ihrer Linie Tramelan-Les Breuleux-Noirmont unmittelbar bevorstehe, und daß die Erteilung einer alternativen Konzession oder die Aufnahme einer Klausel betreffend die Variante der Finanzierung verhängnisvoll werden könnte.

Bei aller Anerkennung, welche es diesen Einwendungen des Initiativkomitees zollen mußte, konnte sich das Eisenbahndepartement infolge der in der Konferenz vorgebrachten Gründe nicht entschließen, das Initiativkomitee Tramelan-Saignelégier-Goumois seiner Konzession verlustig zu erklären. Man kann allerdings diesem Komitee einwenden, daß es in der langen Zeit mit der Konzession nichts anzufangen gewußt habe; zu seinen Gunsten spricht aber anderseits, daß es einen Landesteil vertritt, welcher für andere Eisenbahnen schon schwere Opfer hat bringen müssen und aus diesem Grunde knapper ist an Hülfsmitteln als die Gegend, welcher das Konkurrenzprojekt dienen will. Aus Billigkeitsgründen hat daher das Eisenbahndepartement, obschon es dem sozusagen unmittelbar realisierbaren Projekte den Vorzug gab, das Fristverlängerungsgesuch nachträglich zur Genehmigung empfohlen.

Wir machen diese Auffassung, welcher übrigens laut mündlicher Erklärung eines Vertreters des Initiativkomitees der freibergischen Bahnen auch dieses nicht mehr opponiert, zu der unsrigen, und empfehlen Ihnen die unveränderte Annahme des nachfolgenden Beschlussesentwurfes.

Genehmigen Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 12. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Fristverlängerungsgesuches des Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Tramelan nach Saignelégier und Goumois vom 16. Juni 1904;
2. eines Konzessionsgesuches des Initiativkomitees für elektrische Eisenbahnen in den Freibergen vom 7. Oktober 1905;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1905,

beschließt:

I. Dem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Locher, Regierungsstatthalter in Courtelary, Karl Elsässer, Großrat in Noirmont, Paul Beuret in Les Breuleux, Humbert Etienne, Großrat in Tramelan-dessus, Edm. Etienne in Tramelan-dessous, F. Geneux, Präsident der Société de la Goule in St. Imier und Dr. Miéville in St. Imier, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen, bestehend aus einer Linie von Noirmont (Station der Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds) nach Les Breuleux, nebst zwei Abzweigungen nach Tramelan und nach dem Sonnenberg, 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Tramelan-dessus.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der 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. 6bis. Die Gesellschaft kann die Linie in zwei Sektionen bauen, nämlich Tramelan-Les Breuleux-Noirmont als I. und Les Breuleux-Sonnenberg als II. Sektion. Die Nichteinhaltung der in den Artikeln 5 und 6 festgesetzten Fristen für die zweite Sektion zieht nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die I. Sektion nach sich.

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 eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß. Mit Einwilligung des Bundesrates kann eine weitere Wagenklasse eingeführt werden.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 7,5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Im Falle der Einführung einer weiteren Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 7,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck 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 3,75 Rappen und deren niedrigste nicht über 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. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 4 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. 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 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und 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.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat 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. 29. 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. 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 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 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 welch 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. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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.

II. Die im Artikel 5 der Konzession für Schmalspurbahnen von Tramelan über Les Breuleux oder Cernil nach Saignelégier und Goumois, sowie von Tramelan über Les Breuleux nach Noirmont oder Emibois, vom 25. Juni 1892 (E. A. S. XII, 103 ff.) angesetzte und für die Linie Tramelan-Saignelégier-Goumois wiederholt, letztmals durch Bundesratsbeschluß vom 29. August 1902 (E. A. S. XVIII, 167) erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird, soweit es diese Linie betrifft, um 18 Monate, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, verlängert.

III. Mit der Genehmigung des Finanzausweises für das eine der unter I und II dieses Beschlusses behandelten Projekte fällt die Konzession für das andere ohne weiteres dahin.

IV. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Eisenbahnen in den Freibergen. (Vom 12. Dezember 1905.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1905
Band Volume Volume	6
Heft Cahier Numero	51
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	13.12.1905
Seite Page Pagina	322-333
Ref. No	10 021 729

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.