Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer schmalspurigen Regionaleisenbahn zwischen Brenets und Locle.

(Vom 25. Mai 1888.)

Tit.

Mit Eingabe vom 19. April 1888 haben die Herren Léon Guinand und A. Jeanneret in Brenets im Namen eines Gründungskomite dem Eisenbahndepartement das Gesuch um Konzessionirung einer schmalspurigen Regionalbahn zwischen Brenets und Locle eingereicht. In dem Gesuch ist dargethan, wie es seit jeher das Bestreben der Brenets war, für das etwas abgelegene, aber sehr industrielle Bergdorf bessere Verbindungen erhältlich zu machen. Nachdem vor ungefähr fünfzig Jahren die internationale Straße von Locle aus in der Richtung nach Villers gebaut worden, sei es gelungen, um Ende der 1840er Jahre eine Abzweigung von dieser internationalen Route nach Brenets zu erstellen, welche zum Theil ausschließlich auf Kosten der Gemeinde und durch freiwillige Beiträge habe bezahlt werden müssen. Als dann später der Bau der neuenburgischen Jurabahn in Aussicht genommen wurde, haben die Brenets sich an diesem Unternehmen mit namhaften Beträgen betheiligt, die sie auch haben einbezahlen müssen, ohne daß aber der Zweck, an die Linie zu gelangen, erreicht worden wäre. Die damit eingetretene Isolirung von Brenets mache sich je länger je mehr fühlbar, und es sei diese Lage eher noch verschlimmert worden durch die Fortsetzung der Eisenbahn von Locle über Col des Roches, denn wenn auch die Station Col des Roches nur 3,9 km. von Brenets

entfernt liege, so seien dagegen mit der Inbetriebsetzung dieser Fortsetzung die Postkurse eingestellt worden, welche vorher die Gegend mit Frankreich verbunden haben. Die Folge sei eine stetige Abnahme der Geschäfte und der Einwohner in den Brenets, welch' letztere im Laufe dieses Jahres allein um 77 Personen sich vermindert haben.

Diese Verhältnisse haben bewirkt, daß eine Anzahl von Einwohnern zum Zweck der Begründung einer Zweigbahn zwischen Brenets und Locle sich zusammengethan haben, welche nunmehr die Konzession dieser Zweigbahn verlangen. Diese soll oberhalb den Brenets, in den Grand-Près, ihren Ausgangspunkt haben, um von da, mit einem Tunnel unter dem Chatelard, eine Strecke rechts von der Landstraße geführt zu werden, welche beim Bas des frètes überschritten werden soll. Von da wird die Linie sich der nordöstlichen Seite der Schlucht der Rançonnière bis Monterban hinziehen, und dann wieder im Tunnel (unter den Petits-Monts) geführt werden, um nachher im Bahnhof Locle in die bestehende Linie des Jura neuchâtelois einzumünden. Neben der Station Brenets ist nur eine Zwischenstation, in der Nähe des Bas des frètes, ungefähr 2,5 km. von Brenets entfernt, vorgesehen.

Die Gesammtlänge der Bahn wird 4265 Meter sein, wovon 1932 Meter auf dem Gebiet der Gemeinde Brenets, die übrigen 2333 Meter auf demjenigen von Locle, mit 2532 Meter in Geraden und 1732 Meter in Kurven. Horizontal soll eine Strecke von 696 Meter werden; der Rest von 3569 Meter wird in's Gefälle zu liegen kommen, und zwar

583	Meter	in	30 ‰,
121	„	„	27 ‰,
1172	„	„	25 ‰,
der Rest		„	21—0,06 ‰.

Die beiden Tunnels sind mit 1019 Meter in die Berechnung eingestellt.

Die Bahn wird schmalspurig — 1 Meter Entfernung der Geleise unter sich — gebaut werden, mit Schienen im Gewicht von 20 kg. pro laufenden Meter; die darauf fahrenden Züge sollen 50 Tonnen zu führen und 25 Kilometer in der Zeitstunde zu machen vermögen.

Als Betrag der Baukosten ist die Summe von Fr. 560 000 genannt, und zwar:

Fr.	8 000	für Studien und Gründungskosten,
„	13 500	für den Grunderwerb,
„	335 745	für den Unterbau, mit Einschluß der Tunnels,

Fr.	28 608	für Kunstbauten,
„	57 323	für den Oberbau,
„	8 806	für Signaleinrichtungen u. s. w.
„	18 600	für Hochbauten,
„	1 700	für besondere Einrichtungen in der Station Brenets,
„	69 000	für das Rollmaterial,
„	3 000	für Werkzeug,
„	1 500	für Mobiliar,
„	10 000	für Bauaufsicht und
„	4 218	für Verschiedenes und zur Abrundung.

Die Betriebseinnahmen sind folgendermaßen geschätzt:

Von	13 000	Reisenden II. Klasse	Fr. 10 400
„	52 000	„ III. „	„ 36 400
			Fr. 46 800
abzüglich die Rabatte auf den Retourbilleten . .			„ 4 680
			Fr. 42 120
auf dem Güterverkehr			„ 4 000
		Summa	Fr. 46 120
Die Ausgaben dagegen sind, auf Grundlage der bei ähnlichen Unternehmungen erhobenen Betriebskosten, angesetzt auf			„ 26 800
so daß ein Reinertrag bleiben würde von . . .			Fr. 19 320

oder ungefähr 3,4 % des gesammten Baukapitals.

Die in Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgesehenen Konzessionsverhandlungen haben am 7. Mai 1888 stattgefunden. Anläßlich derselben haben sich sowohl die Vertreter des Gründungskomite, als auch die Delegation des *Staatsraths des Kantons Neuenburg, mit dem Inhalt des Konzessions*entwurfs einverstanden erklärt, den wir mit der gegenwärtigen Botschaft zur Annahme empfehlen. Der Inhalt des Entwurfs entspricht im Wesentlichen den Konzessionen, welche bisher für ähnliche Unternehmungen ertheilt worden sind. Von der Normalkonzession weicht derselbe ab:

1) darin, daß die Bestimmung der Geschwindigkeit der Züge dem Bundesrath vorbehalten ist, wie dies bei Unternehmungen, wo die Gefällsverhältnisse eine so große Rolle spielen, seit jeher üblich war;

2) in Art. 14, wo die Gesellschaft nur zur Führung von zwei Wagenklassen verpflichtet wird. Auch hier rechtfertigen die besondern und vor Allem aus bescheidenen Verhältnisse des Unter-

nehmens die Aenderung, welche im Verzicht auf die erste Wagenklasse besteht, und die bei ähnlichen Unternehmungen schon vielfach zugelassen worden ist.

3) Die Taxen für den Personendienst übersteigen mit 12 und 8 Rappen die normalen Sätze von 7 Rappen für die zweite und 5 Rappen pro Personenkilometer für die dritte Wagenklasse ganz erheblich. Sie sind aber verhältnißmäßig nicht höher als diejenigen, welche unter ähnlichen Verhältnissen andern Unternehmungen schon wiederholt gestattet worden sind. Auch rechtfertigt schon der voraussichtlich geringe Verkehr eine Ausgleichung durch die höheren Taxen, wenn auf eine Verzinsung des Anlagekapitals gerechnet werden soll. Im Uebrigen stehen die 12 und 8 Rappen noch durchaus innert dem Rahmen, welcher in der bundesräthlichen Botschaft vom 11. Dezember 1873, betreffend die Bahnen im Gebirge, gezogen ist, sofern hier bei Steigungen von 25 ‰ eine Vermehrung von 62 % der gewöhnlichen Sätze gebilligt ist, während die Hauptsteigungen, nach denen der Betrieb der Linie Locle-Brenets sich zu richten hat, 27 und 30 ‰ sind. Dasselbe gilt für die Taxen auf dem Transport von Gepäck und Vieh. Wenn die Gütertaxen die Norm für Normalbahnen um 100 % überschreiten, so ist einerseits in Betracht zu ziehen, daß der verhältnißmäßig ganz geringe Güterverkehr eben doch eine Reihe von kostspieligen Einrichtungen fordert, und anderseits, daß die Konzessionäre auf die Erhebung der besondern Eilguttaxen verzichten, welche bei den Normalbahnen das Doppelte der gewöhnlichen Sätze betragen. Die Minimaltaxe auf dem Personenverkehr übersteigt nur in der zweiten Klasse die normale Streckentaxe, und zwar um 5 Rappen. Wir halten es nicht für unbillig, den Anträgen der Petenten auch diesfalls zu entsprechen, welche dagegen eine Kompensation in der Richtung sich haben gefallen lassen, daß die Minimaltaxe für Gütersendungen auf 20 Rappen (anstatt 40 Rappen) angenommen wurde.

Ueberhaupt gestatten wir uns bei diesem Anlaß, als unsere Ansicht auszusprechen, daß, wenn man die Regionalbahnen fördern will, man gerade hinsichtlich der Taxen nicht zu sehr an der Schablone festhalten darf, sondern den Konzessionären eine gewisse Freiheit der Bewegung lassen soll, welche ja darin ihr Gegengewicht hat, daß (Art. 24 auch in der vorliegenden Konzession) die Taxen herabgesetzt werden müssen, wenn der Reinertrag des Unternehmens dauernd 6 % übersteigen sollte.

Endlich machen wir darauf aufmerksam, daß im Art. 21 die Verpflichtung der Gesellschaft zur Organisation des Camionnagedienstes weggelassen ist. Da in Locle ein solcher Dienst durch die Gesellschaft des Jura-neuchâtelois eingerichtet ist, so han-

delt es sich nur um den Verkehr in Brenets. Die Konzessionäre, und mit ihnen die Vertretung des Staatsraths, hielten dafür, daß eine bezügliche Verpflichtung nicht stipulirt werden sollte, da die Grundlage für das gewöhnliche Camionnage, d. h. ein lebhafter Güterverkehr, nicht vorhanden sei, und es wollten die Konzessionäre es ausdrücklich in ihr Belieben stellen, einen solchen Dienst einzurichten oder nicht. Unter diesen Umständen ziehen wir es vor, nach dem Vorgang bei andern Bahnen untergeordneter Bedeutung, dieses Verhältniß in der Konzession gar nicht zu berühren, womit im Fall des Bedarfs die Konkurrenz für alle offen bleibt, welche die Ab- und Zufuhr der Güter auf die Bahnstation zu ihrer besondern Aufgabe machen wollten.

Wir empfehlen Ihnen hiernach die Genehmigung des nachstehenden Beschlussesentwurfs.

'Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 25. Mai 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Hertenstein.

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:
Schatzmann.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Regionaleisenbahn von Brenets nach Locle.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe der Herren Léon Guinand, Präsident des Gemeinderathes, und August Jeanneret, Notar, in Brenets, Namens des Initiativkomites für eine Regionalbahn von Brenets nach Locle, vom 19. April 1888;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. Mai 1888,

beschließt:

Den Herren L. Guinand und A. Jeanneret in Brenets, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Regionaleisenbahn von Brenets bis zum Bahnhofe in Locle unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

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 achtzig Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung 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 Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 18 Monaten vom Anfang der Erdarbeiten hinweg ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath 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 einem Meter und eingeleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Neuenburg und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Maximalfahrgeschwindigkeit der Züge wird durch den Bundesrath bestimmt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath 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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen 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 zweiten Wagenklasse 12 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen 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 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Das Minimum der Taxe kann auf 30 Rappen in der zweiten und auf 20 Rappen in der dritten Klasse festgesetzt werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler

Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen . .	20 Rp.
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen .	15 „
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde . .	7 „

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die 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.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., ebenso Futtervorräthe (Heu und Emd) in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

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

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt 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 Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest theilbare 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 Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten, oder dieses bei einer Assekuranzgesellschaft versichern. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg, 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 drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — jedoch unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Neuenburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daherige Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer schmalspurigen Regionaleisenbahn zwischen Brenets und Lode. (Vom 25. Mai 1888.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1888
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	27
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	16.06.1888
Seite Page Pagina	399-410
Ref. No	10 013 988

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.