

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer normalspurigen Sekundärbahn von Murten nach Freiburg.

(Vom 17. Dezember 1888.)

Tit.

Unter dem 7. November 1888 haben die Herren E. Girod, Advokat und Mitglied des Verwaltungsrathes der Suisse occidentale und Simplonbahn in Freiburg, Alf. Tschachtli, Gerichtspräsident, Dr. med. F. Stock und L. Cardinaux, Major, letztere drei in Murten, und A. Beyeler, Ingenieur in Bern, ein Konzessionsgesuch eingereicht für eine normalspurige Sekundärbahn von Murten nach Freiburg. Dem Gesuche waren die vorgeschriebenen technischen Vorlagen beigegeben.

In dem allgemeinen Berichte, welcher die wirthschaftliche Begründung des vorliegenden Projekts enthält, ist zunächst betont, daß die Frage einer Schienenverbindung zwischen Murten und Freiburg keineswegs neu sei, sondern schon vor bald 20 Jahren verschiedene Projekte veranlaßt habe, unter denen namentlich das von Herrn Ingenieur Herzog 1870/71 aus Auftrag der Regierung von Freiburg ausgearbeitete für eine Schmalspurbahn Erwähnung verdiene. Seither habe die Frage verschiedene Wandlungen durchgemacht, ohne aber je ganz in Vergessenheit zu gerathen. Denn die Stadt Murten, welche auf die Eröffnung der Broyethalbahn große Hoffnungen gesetzt, habe sich darin getäuscht gesehen, indem die sie kaum berührende Linie ihr nicht nur den Handel nicht zugeführt, sondern zu Gunsten benachbarter Ortschaften abgezogen

habe, so daß Murten, trotz der Rührigkeit seiner 2500 Einwohner, trotz der ausnahmsweisen Lage und des milden Klima's, für die zu Gunsten des Baues der Broyethalbahn gebrachten bedeutenden Opfer keinen entsprechenden Ersatz gefunden habe. Für Murten sei die Bahn ein Bedürfniß und ebenso habe auch die Stadt Freiburg ein großes Interesse an einer direkten Verbindung mit dem Ufer des Murtensee's und einer der fruchtbarsten Gegenden des Kantons. Es wird sodann auch die militärische Bedeutung einer von Freiburg als bedeutendem Kriegsmaterialdepot senkrecht gegen das wichtige Traversthal verlaufenden Linie angedeutet.

Von dem Nutzen einer Linie Murten-Freiburg für die ganze betheiligte Bevölkerung überzeugt, hätten Petenten ein neues, den jetzigen Verhältnissen besser angepaßtes Projekt ausarbeiten lassen und dafür normale Spurweite in Aussicht genommen, was mit Rücksicht sowohl auf den Charakter der Bahn als Querverbindung zwischen zwei Normalspurbahnen, als auf das vorwiegend Landwirthschaft treibende Verkehrsgebiet, sowie in Voraussicht eines nicht unbedeutenden Waarenverkehrs geboten erschienen sei.

Die Gesuchsteller hoffen auf die Unterstützung des Unternehmens sowohl durch den Kanton Freiburg, als durch die betheiligte Landesgegend.

Die Linie würde im Bahnhof Murten der Suisse occidentale und Simplonbahn auf Cote 451 ihren Anfang nehmen, unmittelbar nach demselben links abzweigen, durch die bernische Enclave und die Ortschaft Münchenwyler das Plateau von Salvenach erreichen und in gerader Linie die Ebene bis zur Straße Jeus-Grissach durchschneiden, wo eine Station vorgesehen ist, welche außer den genannten vier Ortschaften ferner Lurtigen, Ulmiz, Liebistorf, Klein-Bösingen, Groß- und Klein-Gurmels, Monterschu, Klein-Guschelmuth, Cordast, Coussiberlé dienen würde. Von Grissach verläuft das Tracé im Thal der Bibern bis zur Wasserscheide zwischen Broye und Saane, wo in der Nähe des Dorfes Courtepin die zweite Station projektirt ist zur Bedienung der Ortschaften Courtepin, Kurlin, Courtion, Cormérod, Wallenried, Courlevon, Groß-Guschelmuth, Courtaman, Brigels, Bärfischen etc.

Von Courtepin weg zieht sich die Bahn durch die Crausa-Schlucht, um in der Nähe von Pensier das Thal der Sonnaz zu gewinnen, und erreicht nach Ueberschreitung dieses Flößchens den Weiler Formangueires, wo für die Ortschaften Lossy, La Corbaz, Cormagens und Formangueires, sowie, bezügl. der Richtung nach Murten, ferner für Gumschen, Siebenzach und Corminboeuf eine

Haltestelle angelegt werden soll. Nach dieser Station zieht sich das Tracé um den Hügel Fin d'Amont herum bis zur Südwestspitze des Faye-Waldes, wo die Vereinigung mit der Transversallinie Freiburg-Yverdon der S. O. S. (Cote 618,4) stattfindet, deren Geleise bis nach Freiburg noch auf eine Länge von rund 4 km. benutzt werden soll. Die Gesamtlänge der eigenen Bahn beträgt rund 17 km.

Die Bahn soll eingleisig und normalspurig gebaut werden, jedoch ist ein etwas weniger breites Normalprofil als bei Hauptbahnen in Aussicht genommen.

Als Maximalsteigung ist eine solche von 25 ‰ vorgesehen, die mehrfach und zwar auf längern Strecken, namentlich unmittelbar nach dem Bahnhof Murten bis auf die Höhe des Plateau von Salvenach, vor und nach Station Courtepin, sowie von der Sonnaz-Brücke weg bis zur Vereinigung mit der Linie Freiburg-Yverdon, zur Anwendung kommen soll. Für die Strecke zwischen Bahnhof Murten und Plateau von Salvenach ist eventuell eine Steigung von 30 ‰ in Aussicht genommen. Der kleinste Kurvenhalbmesser wird 150 Meter betragen, aber nur ausnahmsweise beim Verlassen des Bahnhofes Murten vorkommen, während sonst keine kleinern Radien als 200 Meter angewendet werden sollen.

Was den Betrieb anbetrifft, so ist im Gesuche vorgesehen, daß derselbe, wie bei andern an die Suisse Occidentale und Simplonbahn anschließenden Sekundärbahnen von jener werde übernommen werden, wodurch die Anschaffung eigenen Betriebsmaterials entbehrlich würde. Es sollen, wie auf der Broyethallinie, für den Personentransport nur zwei Wagenklassen (II. u. III.) eingeführt werden. Für die ganze Strecke Murten-Freiburg (21 km.) ist eine Fahrzeit von 53 Minuten, gegenüber derjenigen von 1 Stunde 45 Minuten über Payerne, in Aussicht genommen.

Unter Weglassung von Kosten für Expropriation, auf deren Uebernahme durch die sonst weiter nicht für Subventionen in Anspruch zu nehmenden Gemeinden gezahlt wird, sowie für Beschaffung von Rollmaterial, werden die Anlagekosten veranschlagt, wie folgt:

1) Vorarbeiten	Fr.	17,000
2) Verwaltungskosten und Bauaufsicht	„	25,500
3) Verzinsung während der Bauzeit	„	15,000
4) Erdarbeiten	„	340,000

Uebertrag Fr. 397,000

	Uebertrag	Fr. 397,000
5) Kunstbauten	"	170,000
6) Beschotterung	"	76,500
7) Straßen- und Wegbauten	"	17,000
8) Oberbau	"	340,000
9) Verschiedenes	"	6,700
10) Hochbauten (3 Stationen)	"	60,000
11) Signale und Telegraph	"	6,800
12) Abschluß	"	17,000
13) Mobiliar und Geräthschaften	"	8,500
	Zusammen	Fr. 1,100,000

Die Rentabilitätsberechnung gelangt zu einer Brutto-Jahreseinnahme von Fr. 180,000, von welcher in Abzug gebracht werden Fr. 112,000 Betriebskosten, ferner Fr. 12,000 zur Speisung eines Erneuerungs- und Reservefonds, sowie der Pensions- und Unterstützungskasse, und Fr. 6000 für Verwaltungskosten, so daß sich ein Reingewinn von Fr. 50,000 ergibt, welcher eine Verzinsung des Anlagekapitals von Fr. 1,100,000 zu circa $4\frac{1}{2}\%$ gestatten würde.

Die zur Vernehmlassung eingeladenen Regierungen der beteiligten Kantone Freiburg und Bern sahen sich zu Einwendungen gegen das Projekt nicht veranlaßt.

Eben so wenig wurden solche anläßlich der am 12. Dezember abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen geäußert, nur nahmen die Vertreter des Staatsrathes von Freiburg Veranlassung, der kantonalen Behörde die genauere Prüfung der Detailpläne vorzubehalten, wozu ihr ohnedies nach Mitgabe von Art. 14 des Eisenbahngesetzes in vollem Maße wird Gelegenheit gegeben werden.

Wir beantragen Ihnen, die nachgesuchte Konzession unter den im nachfolgenden Beschlußentwurfe enthaltenen und bei der Konzessionskonferenz weder von den Regierungsvertretern noch von den Petenten beanstandeten Bedingungen zu ertheilen. Die letztern entsprechen der Normalkonzession mit den üblichen Erweiterungen und geben bloß zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Art. 12 ist die Zahl der täglichen Züge nach beiden Richtungen nach dem Antrag der Gesuchsteller auf 3 festgesetzt, was für eine Sekundärbahn ohne Transitverkehr genügen dürfte. Die geringste mittlere Geschwindigkeit wünschten die Petenten auf nur

20 statt 25 km. per Zeitstunde festgesetzt, was ebenfalls mit Rücksicht auf den Charakter der Bahn angehen mag.

Unter den Taxen sind bloß diejenigen für den Personentransport um je 1 Rp. höher als die normalen von 7 und 5 Rp. Diese Erhöhung erscheint schon mit Rücksicht auf die auf beträchtlichen Strecken vorkommende Steigung von 25, eventuell sogar 30 ‰ und dann auch deßhalb gerechtfertigt, um die wünschbare Uebereinstimmung mit den Taxen der Suisse Occidentale und Simplonbahn, und zwar sowohl auf der Linie Bern-Lausanne, als der Broyethallinie Palézieux-Fräschels, herzustellen. Am Schlusse von Art. 21 ist dann für den Fall, daß für die Suisse Occidentale und Simplonbahn und die übrigen Linien des schweizerischen Bahnnetzes in der Folgezeit eine Taxenvereinheitlichung erfolgen würde, auch die zu konzessionirende Linie zur Annahme verpflichtet.

Eine von der Kantonsregierung gewünschte und von den Petenten zugestandene Taxvergünstigung für den Salztransport, wie sie auf der Linie Bulle-Romont besteht, ist, um nicht eine Aenderung des in allen Konzessionen gleich lautenden dritten Alinea von Art. 18 (der Normalkonzession) vornehmen zu müssen, und im Einverständniß der Beteiligten nur durch einen Vormerk im Konferenzprotokoll in verbindliche Form gebracht worden.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Dezember 1888.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschuß

betreffend

**Konzession einer normalspurigen Sekundärbahn von Murten
nach Freiburg.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der HH. E. Girod, Advokat in Freiburg, und Mithafte, vom 7. November 1888;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 17. Dezember 1888,

beschließt:

Den HH. E. Girod, Advokat und Mitglied des Verwaltungsrathes der Suisse Occidentale-Simplon, in Freiburg, A. Tschachtli, Gerichtspräsident, Dr. med. F. Stock, L. Cardinaux, Major, letztere drei in Murten, und A. Beyeler, Ingenieur in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Sekundärbahn von Murten nach Freiburg 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 Murten.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-schriftsmäßigen 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 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 normalspurigem Unterbau und eingleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 3 mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahr-geschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundes-rathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher 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 8 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 6 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für Kinder unter 3 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 Abonnementsbillets 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 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 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 Waaren 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 Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. 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 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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.

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 Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren 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 5 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. 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 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.

Für den Fall, daß Einheitstaxen für das ganze schweizerische Eisenbahnnetz aufgestellt werden sollten, hat sich die Gesellschaft denselben zu unterziehen.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen 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 Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Freiburg und 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 drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß 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 sammt 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 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 22^{1/2}fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 gesamten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Freiburg und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

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



Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das
Begnadigungsgesuch des Eugen Spechbach, von Miécourt
(Bern).

(Vom 11. Dezember 1888.)

Tit.

Am 28. Februar 1886 um 10 Uhr Abends wurde Eugen Spechbach, von Miécourt, von zwei Grenzwächtern betroffen, als er mit Wagen und Pferd auf einem für den Verkehr mit zollpflichtigen Waaren verbotenen Wege zwei Faß Spirit nach dem Dorfe Miécourt brachte, ohne dieselben bei der Zollstätte zur Verzollung angemeldet zu haben.

Die zollamtliche Verifikation der Ladung ergab eine Zollumgehung von Fr. 63. 75, nebst einer Ohmgeldverschlaguß von Fr. 128. 20. Bei der Protokollaufnahme erklärte Spechbach freiwillige und bedingungslose Unterziehung unter den Strafentscheid der Zollbehörde.

Das Zolldepartement erkannte in Anwendung von Art. 51 des Zollgesetzes (A. S. II, 535) auf den dreißigfachen Betrag des umgangenen Zolles, und zwar in Anbetracht:

- 1) daß der Schmuggel zur Nachtzeit nach Schluß der reglementarischen Zollstunden und auf einem für den Verkehr mit zollpflichtigen Waaren verbotenen Wege ausgeführt wurde;
- 2) daß Eugen Spechbach von frühern Straffällen her als gewerbsmäßiger Schmuggler bekannt war.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer normalspurigen Sekundärbahn von Murten nach Freiburg. (Vom 17. Dezember 1888).

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.12.1888
Date	
Data	
Seite	1296-1308
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 207

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.