

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Ramsei (event. Goldbach oder Hasle-Rüegsau) über Sumiswald nach Huttwil.

(Vom 8. September 1897.)

---

Tit.

Unterm 11. März d. J. stellte das „Initiativkomitee Sumiswald-Grünen für eine Eisenbahn von Goldbach (eventuell Ramsei) über Sumiswald nach Huttwil“ das Gesuch, es möchte ihm die Konzession für eine Bahn von Bern über Worb und Sumiswald nach Huttwil, soweit sie das Teilstück Goldbach-Sumiswald-Huttwil betreffe, übertragen werden. Die Eingabe war begleitet von einer Übereinkunft, welche die beiden Initiativkomitees von Sumiswald und von Grünen unterm 3. Februar 1894 abgeschlossen hatten und welche für den Fall des Baues der Linie Goldbach-Sumiswald die Frage, wo die Stationen Sumiswald-Grünen, bezw. Sumiswald und Grünen zu errichten seien, regelte.

Die beiden letztgenannten Komitees hatten früher, nämlich das Komitee in Grünen am 26. April 1890 und das Komitee in Sumiswald am 23. Mai gl. J. je das Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Ramsei nach Grünen, bezw. nach Sumiswald-Dorf gestellt, mußten aber damals zurücktreten vor dem Projekte einer durchgehenden Linie Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil, für welches unterm 10. Februar 1891 ein Konzessionsgesuch eingereicht wurde (vgl. Bundesbl. 1891, II, 164 ff.). Da nun die Versuche, diese durchgehende Linie zu finanzieren, keine Aussicht auf Erfolg hatten

und die Konzession am 17. August 1897 erlöschen werde, haben sich die beiden Komitees von Grünen und Sumiswald geeinigt, um ihrerseits wenigstens das Teilstück Goldbach-Huttwil zu erstellen.

In einer Urkunde vom 16. März 1897 erklärte dann das Initiativkomitee für eine Eisenbahn Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil, daß es die ihm unterm 17. April 1891 erteilte Konzession für das Teilstück Goldbach(Ramsei)-Sumiswald-Huttwil dem Initiativkomitee Sumiswald-Grünen (Präsident Herr Dr. Müller, Nationalrat; Sekretär Herr Otto Marti in Sumiswald) „mit allen Rechten und Pflichten gemäß dem diesbezüglichen Bundesbeschlusse“ abtrete.

In dem eingangs erwähnten Gesuche um Konzessionsübertragung war ferner postuliert, es möchte der successive Bau der Linie gestattet werden. Wie nämlich aus der Botschaft betreffend Konzession Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil hervorgehe (vergl. Bundesbl. 1891, II, 171), sei schon im Jahr 1891 seitens jenes Initiativkomitees der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte im Konzessionsakt der successive Bau einzelner Teilstücke ausdrücklich vorgesehen werden, da voraussichtlich die Finanzierung der ganzen Linie auf Schwierigkeiten stoßen werde. Diesem Begehren habe man aber damals mit Rücksicht auf die Linie Konolfingen-Hasle nicht entsprechen gekonnt. Da nun diese Linie vor der Linie Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil zur Finanzierung gelange und dem betreffenden Komitee auch bereits die Konzession für das Gemeinschaftstück Walkringen (Metzgerhüsi)-Hasle durch Akt vom 23. November 1896 mit allen Rechten und Pflichten abgetreten worden sei, so glaube das Initiativkomitee, es werden keine Hindernisse mehr bestehen, nachdem das Komitee Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil seine Zustimmung erklärt habe, dem gesuchstellenden Komitee die Konzession für das Teilstück Goldbach(Ramsei)-Sumiswald-Huttwil ebenfalls zu übertragen. Es werde das Stück Ramsei-Sumiswald, eventuell Ramsei-Wasen (die Variante Sumiswald-Wasen sei schon in der Botschaft vom 15. April 1891 vorgesehen) wahrscheinlich als erste Sektion gebaut werden und erst später, nachdem Huttwil und Umgebung sich von ihren finanziellen Opfern für die Eisenbahn Langenthal-Huttwil-Wolhusen etwas erholt haben werden, die zweite Sektion Sumiswald (bezw. Wasen)-Huttwil zur Ausführung gelangen.

Bezüglich der Betriebsart sei noch nichts bestimmt, und es behalte sich das Komitee vor, gleich wie in der Botschaft betreffend Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil bemerkt worden sei, dasjenige System zu wählen, welches für die jeweiligen Verhältnisse sich als passend erweisen werde. Vorderhand existieren sowohl Projekte für den

Dampfbetrieb (Beyeler und Denzler) als für den elektrischen Betrieb. Der letztere werde voraussichtlich für die erste Sektion gewählt werden, da dem Komitee eine Wasserkraft von 465 Pferdekraften in Vennersmühle, Gemeinde Rüderswil, auf dem linken Ufer der Emme, zur Verfügung stehe. Projekte für eine normalspurige elektrische Bahn von Ramsey bis Huttwil seien von der Compagnie de l'industrie électrique in Genf, sowie von der Aktiengesellschaft vormals Joh. Jak. Rieter & Comp. in Winterthur ausgearbeitet worden.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, äußerte sich mit Schreiben vom 2. Juni 1897 dahin, daß er keine Einwendung erhebe. Dagegen glaubte das Eisenbahndepartement darauf aufmerksam machen zu sollen, daß der teilweisen Übertragung und Änderung der Konzession Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil, die zudem bis zum Erlaß des betreffenden Bundesbeschlusses erloschen sein würde, die Erteilung einer neuen Konzession Goldbach (Ramsey)-Sumiswald-Huttwil vorzuziehen wäre. Dabei könne man ja von der Einreichung neuer Vorlagen (Übersichtsplan, Situationsplan etc.) absehen, weil diese Vorlagen seiner Zeit für die ganze Strecke Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil gemacht wurden und einstweilen für das Teilstück Goldbach-Huttwil keine Veränderung erleiden.

Sowohl die Initianten, als die kantonale Regierung erklärten sich mit dieser Anschauung einverstanden, so daß am 25. August 1897 die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen auf Grund eines vom Eisenbahndepartement aufgestellten Entwurfes stattfinden konnten. Bei diesem Anlasse machte der Präsident des Initiativkomitees, Herr Nationalrat Dr. Müller, die Mitteilung, die Konzessionsbewerber wünschten die neue Linie eventuell in Hasle-Rüegsau, d. h. an den Knotenpunkt der Emmenthal- und Burgdorf-Thun-Bahn anschließen zu können. Infolgedessen wurde als Ausgangspunkt nicht „Goldbach (Ramsey)“, sondern „Ramsey (eventuell Goldbach oder Hasle-Rüegsau)“ bezeichnet.

Ferner machte Herr Nationalrat Dr. Müller darauf aufmerksam, daß in der Übersichtskarte zum Projekt Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil die Tracé-Variante Sumiswald-Wasen-Huttwil so eingezeichnet sei, daß sie sich in Dürrenroth wieder mit dem Haupttracé vereinige, während sie von Wasen über Eriswil nach Huttwil gezogen werden sollte. Indessen braucht hiervon, als von einer bloßen Variante, die in der Bezeichnung „Ramsey-Sumiswald-Huttwil“ inbegriffen ist, in der Konzession keine besondere Erwähnung zu geschehen.

Der nachstehende Beschlußentwurf, der in den konferenziellen Verhandlungen allseitige Zustimmung fand, giebt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Art. 5. Hier ist dem Wunsche der Initianten, die Bahn in zwei Sektionen bauen zu dürfen, Rechnung getragen.

Art. 6. Die Vollendungsfrist von 3 Jahren, welche für die Strecke Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil vorgesehen war, kann für die bedeutend kürzere Strecke Ramsei-Sumiswald, bezw. Wasen, auf zwei Jahre reduziert werden.

Art. 8 gewährt die Möglichkeit des elektrischen Betriebes.

Art. 26. Das Eisenbahndepartement hat hier, wie auch bei den übrigen Konzessionsentwürfen, welche für die Septembersession vorbereitet wurden, den betreffenden Konzessionsbewerbern jeweilen bemerkt, daß dieser Artikel modifiziert würde, falls die Bundesversammlung auf den Antrag des Bundesrates allgemein eine Änderung der Rückkaufsbestimmungen in den seit 1886 erlassenen Konzessionen beschließen sollte.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Ruffy.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Ramsei (eventuell Goldbach  
oder Hasle-Rüegsau) über Sumiswald nach Huttwil.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees Sumiswald-Grünen für eine Eisenbahn von Ramsei (eventuell Goldbach oder Hasle-Rüegsau) über Sumiswald nach Huttwil, vom 11. und 17. März 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. September 1897,

beschließt:

Den Herren Nationalrat Dr. Müller in Sumiswald, Präsident, und Otto Marti, Sekretär, handelnd namens eines Initiativkomitees in Sumiswald-Grünen, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ramsei, eventuell Goldbach oder Hasle-Rüegsau, über Sumiswald nach Huttwil 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 Sumiswald.

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. Es ist der Gesellschaft gestattet, die ganze Linie in eine I. und eine II. Sektion zu teilen, deren I. die Strecke Ramsei (Goldbach oder Hasle-Rüegsau)-Sumiswald, eventuell bis Wasen, die II. die Strecke von Sumiswald, eventuell Wasen, bis Huttwil umfassen soll.

Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die I. Sektion nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der I. Sektion zu machen.

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

Für die II. Sektion wird der Bundesrat, nach Anhörung der Gesellschaft und der Kantonsregierung, die Fristen festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion zur Folge.

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. Als Betriebskraft soll Dampf oder Elektrizität verwendet werden.

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.

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 Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates 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 Bundesrat gewähren. Demselben ist auch das Recht vorbehalten, eventuell die Aufstellung nur einer Wagenklasse zu gestatten.

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 zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigten Taxen auszugeben.

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 kantonalen 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 18 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 10 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 5 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 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 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 drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für 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 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 drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme 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 zehn 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 Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges 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 Konzession einer Eisenbahn von Ramsei (event. Goldbach oder Hasle-Rüegsau) über Sumiswald nach Huttwil. (Vom 8. September 1897.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.09.1897
Date	
Data	
Seite	148-158
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 991

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.