

# Schweizerisches Bundesblatt.

53. Jahrgang. I.

Nr. 3.

16. Januar 1901.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken*

*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.*

*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Co., in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.

(Vom 11. Januar 1901.)

Tit.

Unterm 28. Juli 1900 stellte Herr O. Jossi-Hösli in Meiringen das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.

Wie dem allgemeinen Berichte zu entnehmen ist, beginnt das Tracé auf der Nordseite des Amthauses Meiringen, zwischen der Straße und dem Fuße des Kirchberges, um sodann in östlicher Richtung und mit einer durchschnittlichen Steigung von 24 % einem Felsbände zu folgen bis zur Höhe von 800 Metern ü. M. Hier überbrücke die Linie den Dorfbach und bald darauf den Alpbach. Beim Hotel Alpbach werde die Mitte der Bahn und die Haltstelle Alpbach zu liegen kommen. Hierauf folge die Bahn dem linken Ufer des Alpbaches in schwacher Steigung bis zur oberen Station beim Eintritt des Weges Golderen-Reuti in die letztgenannte Ortschaft in der Nähe der Pension Kohler. Sollte sich infolge neuer Bauten im Dorfe Reuti oder aus einem andern Grunde die Zweckmäßigkeit ergeben, die obere Station mehr östlich in das Centrum des Dorfes zu verlegen, so würde das im Situationsplan eingezeichnete Tracé der Variante gewählt.

Als Zweck des Bahnunternehmens wird bezeichnet, den beiden Dörfern Reuti und Golderen eine bequeme und leichte Verbindung mit dem 450 Meter tiefer gelegenen Amtssitz und Fremdenort Meiringen zu verschaffen. Die gegenwärtige Verbindung bestehe aus einem in vielen Serpentinaen angelegten, etwa  $1\frac{1}{2}$  Meter breiten, sehr steilen Saumpfad, der nur zur Not und unter großer Gefahr mit kleinen Zweiräderfuhrwerken befahren werden könne, also für den gewöhnlichen Wagenverkehr nicht praktikabel sei. Eine Verbesserung der Verkehrseinrichtungen sei daher dringend notwendig, damit der Hasliberg, welcher nach dem einstimmigen Urteil seiner Besucher alle Vorzüge in sich vereinige, um ein Luftkurort allerersten Ranges zu werden, dieser Entwicklung fähig werde.

Aus dem technischen Berichte ergibt sich, daß die ganze Länge der Bahn 1700 Meter, horizontal gemessen, betrage. Die untere Station liege etwa 620, die obere etwa 1070 Meter über Meer, so daß die Bahn eine Höhendifferenz von 450 Metern zu überwinden habe. Die Steigung sei für die untere Partie zu 43,5 %, für die mittlere zu 23,8 % und für die obere zu 11,2 % angenommen. Das untere Drittel werde größtenteils in Felsen tief eingeschnitten, das mittlere und das obere Drittel folgen dem natürlichen Terrain. Die Spurweite betrage 1 Meter. Das Drahtseil, aus Tiegelgußstahl, werde am untern Wagen befestigt und durch das in der Mitte der Bahn gelegene Maschinenhaus zur obern Station auf ein vertikales Seilrad geführt und dann am oberen Wagen befestigt. In der Mittelstation befinde sich der Elektromotor und bewege das Drahtseil in dem Maße, daß beide Wagen bei der Mittelstation einander gegenüber zu stehen kommen. Hier haben die Passagiere umzusteigen, worauf die Wagen sich wieder in umgekehrter Richtung bewegen.

Zur Erzeugung der notwendigen Kraft werde das Gefälle und die Wassermenge des Dorfbaches und des Albaches ausgenützt. Auf der Höhe von 1040 Metern werden beide Bäche gefaßt und ihr Wasser nach dem Wasserschloß geführt, welches den Anfang der eigentlichen Druckleitung bilde. Diese sei, horizontal gemessen, 680 Meter lang und münde in das Turbinenhaus, das oberhalb des Wasserschlosses des Elektrizitätswerkes Meiringen liege. Es seien drei Turbinen vorgesehen, mit welchen die Dynamos zur Erzeugung der nötigen elektrischen Energie direkt gekuppelt werden.

Der Kostenvoranschlag basiert auf den Baukosten einer Anzahl Drahtseilbahnen, wie der Bürgerstockbahn, Salvatorebahn etc.,

und kommt, ohne nähere Angaben über die einzelnen Bauobjekte zu machen, zu einer Gesamtkostensumme von Fr. 580,000, d. h. Fr. 340,000 pro Kilometer. Die Betriebsausgaben werden auf Fr. 30,000 veranschlagt, welchen die Betriebseinnahmen mit Fr. 65,000 gegenüber gestellt werden, so daß sich ein Einnahmenüberschuß von Fr. 35,000 ergebe, was einer sechsprozentigen Verzinsung des Aktienkapitals entspreche.

Der Regierungsrat des Kantons Bern gab seine Vernehmung unterm 27. November 1900 ab, indem er dem Eisenbahndepartement mitteilte, das Konzessionsgesuch werde von den zunächst interessierten Gemeinden Hasliberg und Meiringen empfohlen, vorbehaltlich:

1. einer Taxermäßigung für die einheimische Bevölkerung (Hasliberg beantrage 50 %/o);
2. einer Verpflichtung zum Gütertransport (Hasliberg beantrage 50 Rappen als Maximum für 100 Kilogramm);
3. einer Verpflichtung zum Winterbetrieb, falls solcher vom Bundesrate als notwendig erkannt werde;
4. einer Verpflichtung zum Postdienst;
5. der Beschränkung des Expropriationsrechtes auf die eigentliche Bahnanlage, mit Ausschluß von Restaurationen und Magazinen.

Der Regierungstatthalter schlage des weitern vor:

6. den Sommerdienst auf die Zeit vom 15. Mai bis 15. Oktober festzulegen;
7. wenigstens 3 Züge täglich in jeder Richtung vorzuschreiben;
8. den Konzessionär zu verpflichten, die Bahn in einer Campagne zu bauen, weil sonst die weniger rentable II. Sektion Alpbach-Reuti auf unverhältnismäßig lange Zeit hinausgeschoben oder vielleicht gar nicht ausgeführt werden könnte.

Der Regierungsrat bezeichnete alle diese Begehren als berechtigt. Eine Taxermäßigung nm 50 %/o für die Einheimischen sei üblich. Der Güter- und Gepäcktransport sei im Konzessionsgesuch schon vorgesehen, eine Taxe von 50 Rappen pro 100 Kilogramm, wie Hasliberg beantrage, jedoch zu gering. Daß der Winterbetrieb so bald notwendig sein werde, sei vorläufig nicht vorauszusehen. Es sei aber zweckmäßig, die Bahn dazu zu verpflichten, denn der Hasliberg werde nach Ausführung der Bahn und der projektierten Straße Reuti-Brüning voraussichtlich einen mächtigen Aufschwung nehmen, so daß sich das Bedürfnis doch

einstellen werde. Die Verpflichtung zum Postdienst sei gesetzlich. Das Expropriationsrecht solle nur für Bahnbedürfnisse Geltung haben. Die Betriebszeit sollte, wie bei anderen ähnliche Verhältnisse bietenden Bahnen, auf die Zeit von Anfang Mai bis Ende Oktober festgestellt werden. Der Regierungsrat sei übrigens der Ansicht, daß vier tägliche Züge in jeder Richtung im Minimum für eine Drahtseilbahn nicht zu viel seien. Ferner finde er, gleich dem Regierungsstatthalter, daß die ganze Bahn auf einmal ausgeführt werden sollte. Es sei übrigens nicht wahrscheinlich, daß bei genauerer Untersuchung ein successiver Bau zweckmäßig wäre, indem dabei zu viel Doppelausgaben entstünden.

Was zunächst die Vorbehalte 4 und 5 betrifft, so ist zu bemerken, daß, wie schon in der Vernehmlassung der Kantonsregierung anerkannt wird, die Gesellschaft zur Beförderung der Post von Gesetzes wegen verpflichtet ist. Hätte aber der von den Gemeinden aufgestellte Vorbehalt den Sinn gehabt, daß die Gesellschaft auch während der Zeit, da der Bahnbetrieb eingestellt bleibt, für die Beförderung der Post zu sorgen habe, so wäre demselben unsererseits keine Folge gegeben worden, denn nach bisheriger Praxis ist es Sache der Postbehörde, ein derartiges Begehren zu stellen. Diese hat aber im vorliegenden Falle ausdrücklich darauf verzichtet.

In die Konzession eine Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, daß das Expropriationsrecht auf die eigentliche Bahnanlage, mit Ausschluß von Restaurationen und Magazinen, beschränkt bleibe, hätte gleichfalls verweigert werden müssen, weil das Bundesgesetz über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850, welches für diese Verhältnisse maßgebend ist, zu den im Art. 1 der Konzession vorbehaltenen Bundesgesetzen gehört. Im konkreten Falle wird der Bundesrat über die Anwendbarkeit des Expropriationsverfahrens entscheiden.

Die übrigen Vorbehalte werden wir im Zusammenhang mit der Besprechung des Konzessionsentwurfes behandeln. Dieser wurde anlässlich der konferenziellen Verhandlungen, welche am 11. Dezember abhin stattfanden, in der nachstehenden Fassung angenommen.

Artikel 5 und 6 setzen die Baufristen fest und tragen dem von der kantonalen Regierung aufgestellten Vorbehalt, es solle die Bahn in einer Campagne gebaut werden, dadurch implicite Rechnung, daß sie den sektionsweisen Bau nicht ausdrücklich gestatten.

In Artikel 12 wird die Gesellschaft zur Beförderung von Personen und Gepäck verpflichtet, sowie auch zum Gütertransport; zum letztern jedoch nur, soweit das Betriebssystem es gestattet. Diese Einschränkung muß einer Drahtseilbahn immer gewährt werden.

In Übereinstimmung mit dem Gutachten der Kantonsregierung setzt Artikel 13 die regelmäßige Betriebszeit auf 1. Mai bis 31. Oktober fest. Darüber, ob das Bedürfnis nach einer Ausdehnung des Betriebes bestehe, hat, wie bei vielen andern Touristenbahnen, der Bundesrat zu entscheiden. Im zweiten Lemma sodann ist die für derartige Unternehmungen übliche Fassung beibehalten worden, obschon der Vertreter der Kantonsregierung anläßlich der konferenziellen Verhandlungen die Festsetzung eines Minimums von vier täglichen Fahrten verlangt hat. Wir stehen aber nicht an, an dieser Stelle zu erklären, daß wir die Bestimmung, die Festsetzung der täglichen Züge sei im allgemeinen der Gesellschaft anheimgestellt, nicht so auffassen, als ob auch unter die Zahl von vier täglichen Fahrten gegangen werden dürfe. Wir sind übrigens überzeugt, daß ein bezügliches Begehren von der Gesellschaft auch gar nie gestellt werden wird. Bei der Fahrplangenehmigung hat es zudem das Eisenbahndepartement in der Hand, wenn nötig, die den Verhältnissen angemessene Minimalzahl täglicher Züge vorzuschreiben.

Artikel 15 sieht nur eine Wagenklasse vor, während die Konzessionsvorlagen deren zwei in Aussicht nahmen. Herr Jossi stellte aber anläßlich der konferenziellen Verhandlungen selbst das Gesuch, es bei einer Klasse bewenden zu lassen, was vom Eisenbahndepartement und von der kantonalen Regierung um so bereitwilliger acceptiert wurde, als die Einführung mehrerer Wagenklassen bei Drahtseilbahnen wegen der meistens kurzen Fahrzeit kein Bedürfnis ist und nur die Ausnützung des Wagenmaterials und die Billetausgabe unnützerweise erschwert.

Dadurch, daß in Artikel 16 die Verpflichtung zur Abgabe von Billetten mit reduzierter Taxe an die einheimische Bevölkerung aufgestellt wurde, erfährt das bezügliche Begehren der kantonalen Regierung grundsätzliche Anerkennung. Die Taxereduktion schon in der Konzession auf 50 % festzusetzen, wurde vom Departement mit Hinweis auf die ständige Praxis abgelehnt. Ebenso konnte dem Begehren der Gemeinde Hasliberg, für den Gütertransport eine Taxe von höchstens 50 Rappen pro 100 Kilogramm zu bewilligen, nicht entsprochen werden, da ein solches

Maximum im Vergleich zu den Taxen, welche anderen Drahtseilbahnen bewilligt wurden, und zu den in den Konzessionsentwurf aufgenommenen Taxen für die Personen- und Gepäckbeförderung viel zu niedrig gewesen wäre.

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

Bern, den 11. Januar 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den  
Hasliberg.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn O. Jossi-Hösli in Meiringen vom 28. Juli 1900;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Januar 1901,

beschließt:

Dem Herrn O. Jossi-Hösli in Meiringen wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, 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 Mciringen.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und als Drahtseilbahn 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 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 Funk-

tionen 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck, sowie von Gütern, soweit das Betriebssystem es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober beschränken. Indessen ist der Bundesrat berechtigt, eine Ausdehnung des Betriebes zu verlangen, wenn sich das Bedürfnis geltend macht.

Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Termin dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von Fr. 2 für die einfache und Fr. 3 für die Hin- und Rückfahrt zu beziehen.

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 zu zahlen.

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

Für die einheimische Bevölkerung sind reduzierte Taxen einzuführen, welche, nach Anhörung der Gesellschaft, vom Bundesrate festgesetzt werden.

5 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 30 Rappen und für die zum Transport angenommenen Güter eine solche von höchstens 15 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

Im Verkehr von und nach der Zwischenstation ist die Hälfte obiger Taxen zu berechnen.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 30 Rappen festgesetzt werden.

Art. 17. Die im Art. 16 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. 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.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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. 22. 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 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai 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 gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 andern 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. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. 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 Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg. (Vom 11. Januar 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.01.1901
Date	
Data	
Seite	33-44
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 475

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.