

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Drahtseilbahn vom Thunersee bei Merligen nach Beatenberg.

(Vom 2. Dezember 1887.)

Tit.

Mit Gesuch vom 27. September, eingelangt am 30. September 1887, bewerben sich die Herren Pümpin, Herzog & Cie. in Bern, bern. Bangesellschaft für Spezialbahnen, Johann Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und Oberst F. Hofer, Fürsprecher in Bern, um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Ufer des Thunersee's bei Merligen nach Beatenberg.

Dem beigegebenen allgemeinen und technischen Bericht entnehmen wir folgende nähern Angaben über das Projekt und seine Entstehung.

Das durch die projektirte Drahtseilbahn mit den Ortschaften am Thunersee zu verbindende und aus den Häusergruppen in den Bäuertgemeinden Schmoken, Spirenwald und Waldegg bestehende Beatenberg, ist an den südlichen Berghängen über dem rechten Ufer des Thunersee's in einer Meereshöhe von 1150 Meter gelegen und in seinen einzelnen Häusergruppen durch eine fast horizontal laufende Straße von etwa einer Stunde Länge verbunden. Infolge seines aussichtreichen Panorama's, seines vorzüglichen Klima's rücksichtlich Gleichmäßigkeit der Temperatur- und Feuchtigkeitsverhältnisse, wie auch der Fülle und Manigfaltigkeit der Vegetation erfreue

sich Beatenberg als Luftkurort seit bescheidenen Anfängen eines stetigen Zuwachses, so daß die heute bestehenden 10 Pensionshäuser für circa 600 Kurgäste der Nachfrage während der Kursaison kaum mehr genügen. Hierzu komme noch die Wohnbevölkerung von circa 1200 Seelen, welche ihre Lebensmittel größtentheils vom Thale her beziehen müsse.

Früher nur auf einem Saumpfade zugänglich, sei Beatenberg seit einigen Jahren auf der Ostseite durch eine Fahrstraße mit Interlaken verbunden. Allein abgesehen davon, daß der westliche Theil der Gemeinde einer direkten Straßenverbindung mit dem Seeufer noch für längere Zeit entbehren werde, könne die bestehende Fahrstraße dem durch den Fremdenzuzug vermehrten Verkehr nicht mehr genügen, weil sie in steilen Windungen angelegt sei und für die zahlreichen Besucher des Fremdenortes verhältnißmäßig große Opfer an Zeit und Geld erfordere. Die projektirte Drahtseilbahn entspreche daher einem reellen Bedürfniß für Einheimische und Fremde zugleich.

Neben dem jetzt vorgeschlagenen Tracé auf der Westseite des Beatenberges haben Petenten auch die Linie Sundlaunen-Spirenwald studiren lassen, welche im Centrum des Gemeindebezirks ausmünden würde. Allein diese Variante mit einer Maximalsteigung von 56 % empfehle sich weder aus Gründen der Betriebssicherheit, noch der Annehmlichkeit des Verkehrs, und habe daher aufgegeben werden müssen.

Die Bahn, wie sie nunmehr projektirt ist, nimmt ihren Ausgangspunkt circa 2 Kilometer östlich Merligen in der durch den Felsvorsprung der sogen. Nase gebildeten Bucht, woselbst die erforderlichen Vorkehrungen zum Landen der Dampfschiffe und zum Umladen von Gepäck und Gütern, sowie zu einer Verbindung mit der nahe gelegenen neuen Merligen-Unterseenstraße getroffen werden sollen. Bezüglich der Dampfschifflande rechnen Petenten auf das Entgegenkommen der Dampfschiffgesellschaft und stellen daher für die nöthigen Umladvorrichtungen nur einen Kostenbetrag von Fr. 6000 in den Voranschlag ein.

Das Tracé zieht sich dann, mit zwei Kurven bei der Mitte, sonst geradlinig, der Berglehne nach bis zur obern Station, welche in die Nähe des Kurhauses zu liegen kommt und mittelst einer circa 300 Meter betragenden Verlängerung der bestehenden Straße zugänglich gemacht werden kann.

Die projektirte Spurweite beträgt 1 Meter und der Oberbau soll nach Art der Biel-Magglingen- oder Marzili-Bahn ausgeführt werden, d. h. mit 2 Geleisen zu 3 Schienen, von denen die mittlere

gemeinsam. Vor und nach der in der Mitte anzubringenden Ausweichung erhält das Tracé Kurven von 400 Meter Radius. Die Anordnung soll so getroffen werden, daß in der Ausweichung keine Gegenkurve gebildet wird. Ebenso soll bei der Detailkonstruktion Vorsorge getroffen werden, daß die Kurven für das Passiren der Wagen und des Seiles keine Schwierigkeiten bieten.

Auch das Betriebssystem ist das gleiche wie bei Biel-Maggingen. Das erforderliche Betriebswasser, für dessen Gewinnung bereits Vorsorge getroffen sei, wird in einem gemauerten Reservoir bei der obern Station angesammelt.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 1610 Meter und die zu ersteigende Höhe 540,65 Meter, was eine durchschnittliche Steigung von  $33\frac{1}{2}\%$  ergeben würde. Es sind wechselnde Steigungen von 24 bis im Maximum 40% vorgesehen.

Die Anlagekosten werden nach denjenigen von Biel-Maggingen und unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse folgendermaßen berechnet:

1) Verwaltung, Kapitalbeschaffung, Verzinsung während der Bauzeit . . . . .	Fr.	50,000
2) Projektverfassung und Bauleitung . . . . .	"	18,000
3) Grunderwerb . . . . .	"	35,000
4) Unterbau . . . . .	"	182,000
5) Oberbau . . . . .	"	151,000
6) Hochbau (Stationen und Rollenfundationen) . . . . .	"	42,000
7) Mechanische Einrichtungen . . . . .	"	45,000
8) Rollmaterial (2 Wagen à 40—50 Personen) . . . . .	"	28,000
9) Wasserversorgung (inkl. Quellenankauf) . . . . .	"	120,000
10) Landungs- und Umladevorrichtungen . . . . .	"	6,000
11) Unvorhergesehenes . . . . .	"	23,000

Zusammen Fr. 700,000

Ein regelmäßiger Betrieb ist nur während der Fremdensaison, d. h. von Anfangs Mai bis Ende September oder Oktober, vorgesehen. Je nach Bedürfnis soll der Bahnbetrieb über obige Periode hinaus verlängert werden, was um so eher geschehen könne, als das durchgehends schneefreie Tracé das Befahren auch in den Wintermonaten gestatte.

Die Betriebskosten werden bei annähernd gleichen Verhältnissen, wie bei Biel-Maggingen, wobei jedoch das Pumpwerk entfällt, auf Fr. 14,000 per Jahr berechnet und dem gegenüber die

jährlichen Einnahmen auf Total Fr. 80,000 veranschlagt, nämlich Fr. 75,000 für 50,000 Personenbillets zu durchschnittlich Fr. 1. 50 und Fr. 5000 für Gepäck- und Güterverkehr. Es würden diese Einnahmen nach Abzug der Betriebskosten und von genügenden Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfond eine Verzinsung des Fr. 700,000 betragenden Anlagekapitals zu rund 8 % erlauben.

Die Regierung von Bern, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung übermittelt wurde, hat weder anlässlich der von ihr beschickten Konzessionskonferenz, noch sonst grundsätzliche Einwendungen gegen die Konzessionsertheilung erhoben, so daß auf deren Zustimmung geschlossen werden darf, wenn auch eine ausdrückliche Erklärung fehlt.

Bei den konferenziellen Verhandlungen im Sinne des Art. 2, Eisenbahngesetz, welche am 29. Oktober 1887 stattfanden, hat der nachstehende Konzessionsentwurf außer in dem hienach zu erwähnenden Punkte keine Beanstandung gefunden.

Derselbe schließt sich auch ganz den in letzter Zeit ertheilten Konzessionen an.

In Art. 8 ist, zum Unterschied von einigen frühern Seilbahnkonzessionen, die Spurweite angegeben. Auch ist zu erwähnen, daß die Petenten bei der Konzessionsverhandlung ausdrücklich zu Protokoll erklärten, die Bahn werde, wie diejenige Biel-Maggingen, doppelgeleisig, d. h. zu 3 Schienen, wovon die mittlere gemeinsam, und mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte, erstellt werden.

Zu Art. 12, der im Uebrigen ein bei Seilbahnen üblicher ist, erscheint im Hinblick auf den Umstand, daß die projektirte Bahn nicht ausschließlich dem Touristenverkehr, sondern auch dem Verkehr einer nicht unbedeutenden Ortschaft zu dienen bestimmt ist, ein Zusatz am Platze, welcher dem Bundesrath das Recht vorbehält, die Gesellschaft bezüglich des Güterverkehrs zu den weitergehenden Leistungen anhalten zu können, für welche im Verlauf der Zeit sich ein Bedürfniß herausstellen sollte. Um jeden Zweifel darüber zu beseitigen, daß die Gesellschaft auf Grund dieser Bestimmung nicht etwa zu einer Aenderung des Betriebssystems solle verhalten werden können, wünschten Petenten einen erläuternden Beisatz: „soweit das bestehende Betriebssystem es gestatten wird“, oder: „und welche ohne wesentliche Aenderung des Betriebssystems durchführbar sind“, wogegen der Regierungsvertreter keine Einwendung erhob. Wir halten aber einen solchen Beisatz für überflüssig, da es sich u. E. von selbst versteht, daß von einer Gesellschaft, welche die Konzession für eine mittelst Wassergewicht als bewegender Kraft zu betreibende Seilbahn erhalten hat, nicht der

Uebergang zu einem andern Betriebssystem wird verlangt werden können, bloß um einen vermehrten Güterverkehr zu bewältigen. Auf der andern Seite würde aber auch der von uns beantragte Vorbehalt illusorisch, wenn er so eingeschränkt würde, daß jede irgendwie wesentliche Modifikation im Rahmen des vorgesehenen Betriebssystems ausgeschlossen sein sollte.

Die zwei ersten Alinea's von Art. 13 enthalten die bei Touristenbahnen übliche Bestimmung. Der schon erwähnte Umstand, daß man es im vorliegenden Fall nicht ausschließlich mit einer Touristenbahn zu thun hat, sondern auch auf die einheimische Bevölkerung Rücksicht zu nehmen ist, rechtfertigt hialänglich den im dritten Alinea gemachten und von den Petenten acceptirten Vorbehalt, eine Verlängerung des Betriebs über die Saison hinaus nach Maßgabe des allenfalls zu Tage tretenden Bedürfnisses zu verlangen.

Im Art. 15 sind im Wesentlichen die von den Konzessionsbewerbern beantragten Taxen eingestellt. Die Personentaxen übersteigen die bei ähnlichen Unternehmungen admittirten Ansätze nicht und erscheinen hier um so eher zulässig, als im Schlußalinea der Gesellschaft zur Pflicht gemacht ist, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben, und jedenfalls für die einheimische Bevölkerung ermäßigte Taxen vorbehalten bleiben. In Uebereinstimmung mit Art. 13 der Konzession für Biel-Magglingen (EAS. VIII, 99), Art. 15 derjenigen für Wabern-Gurten (ib. VIII, 321) und a. m. ist für Kinder unter 10 Jahren die halbe Taxe vorgesehn.

Was die Gepäck- und Gütertaxen betrifft, so sind für erstere die von den Petenten vorgeschlagenen, zwar hohen, aber die anderwärts schon admittirten nicht übersteigenden Ansätze (cfr. Kehrsiten-Bürgenstock, EAS. IX, 160, Lauterbrunnen-Mürren, ib. IX, 286) im Entwurf aufgenommen. Bei der Gütertaxe dagegen hat eine Reduktion von 2 auf 1 Rappen per Kilogramm stattgefunden, womit sich die Gesuchsteller nachträglich einverstanden erklärt haben. Die Herabsetzung ist namentlich im Hinblick auf den gegenwärtig nur Fr. 1. 40 für 100 Kilogramm betragenden Trägerlohn gerechtfertigt.

Zu Art. 22 ist zu bemerken, daß der erste Rückkaufstermin gegenüber der im Jahr 1873 aufgestellten Normalkonzession (Thun-Konolfingen, EAS. I, 137) auf 1915 hinausgerückt ist, und demgemäß auch die Termine, bei denen der Modus der Kapitalisirung des Reingewinnes wechselt, entsprechend verändert wurden.

Die übrigen Bestimmungen geben uns zu Bemerkungen nicht Anlaß.

Wir beantragen Ihnen, dem Konzessionsgesuche im Sinne des nachstehenden Beschlusentwurfes zu entsprechen, und benützen den Anlaß, um Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 2. Dezember 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Konzession einer Drahtseilbahn vom Thunersee bei  
Merligen nach Beatenberg.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und F. Hofer, Oberst, Fürsprecher in Bern, vom 27., eingelangt am 30. September 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 2. Dezember 1887;

beschließt:

Den Herren Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und F. Hofer, Oberst, Fürsprecher in Bern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Thunersee bei Merligen nach Beatenberg unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 24 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn ha spätestens zwei Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbauwes, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von 1 Meter erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

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 Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert,

soweit die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bezüglich des Güterverkehrs die Gesellschaft zu den weitergehenden Leistungen anzuhalten, für welche im Verlauf der Zeit ein Bedürfniß sich herausstellen sollte.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Dem Bundesrath ist vorbehalten, eine Verlängerung des Betriebs über die Touristensaison hinaus nach Maßgabe des allenfalls eintretenden Bedürfnisses zu verlangen.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt . . . . .	Fr. 2. 50
„ „ Thalfahrt . . . . .	„ 1. —
„ Retourbillete . . . . .	„ 3. —

Für Kinder unter 10 Jahren ist die Hälfte, für solche unter 4 Jahren, sofern für dieselben kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen.

2) Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per Collis bis zu 10 kg. Gewicht, für das Mehrgewicht 3 Rappen per Kilogramm bezogen werden.

### 3) Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf höchstens 1 Rp. per kg. bezogen werden.

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.

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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben. Jedenfalls bleiben für die einheimische Bevölkerung ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 16. Die in Artikel 15 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 Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben erst nach eingeholter Bewilligung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften, unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

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 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 Rückkaufsumme 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 $\frac{1}{2}$ 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 Betrages 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 ver-

bundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten 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. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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. 24. 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 Konzession einer Drahtseilbahn in Neuenburg zwischen l'Ecluse und le Plan.

(Vom 2. Dezember 1887.)

Tit.

Im Namen eines Initiativkomite's reichten die HH. Dr. Virchaux und J. Wavre, Advokat, beide in Neuenburg, am 24. September 1887 ein vom 20. und 23. gl. Mts. datirtes Konzessionsgesuch ein für eine Drahtseilbahn in der Stadt Neuenburg zur Verbindung der Quartiere Ecluse und Plan, mit Zwischenstationen beim Quartier Boine und bei der Côte-Straße.

Zur Begründung des Projekts weisen Petenten darauf hin, daß sich im Laufe der letzten 15 Jahre die Abhänge oberhalb der Stadt Neuenburg mit zahlreichen Gebäuden bedeckt haben. Diese hochgelegenen Quartiere mit ihrer reinen Luft und wundervollen Aussicht würden noch viel bevölkerter sein, wenn sie leichter zugänglich wären. Die auf die Höhe führenden Wege (Niveaudifferenz zwischen Stadt und Quartier Plan 120 Meter) seien unbequem, links und rechts von hohen Mauern eingeschlossen, stellenweise gepflastert, an mehr als einer Stelle Steigungen bis zu 25 % aufweisend, und werden daher möglichst gemieden.

Dem dringenden Bedürfniß dieser Quartiere nach einer bequemen und raschen Verbindung mit der Stadt soll durch Anlage der Seilbahn entsprochen werden.

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine Drahtseilbahn vom Thunersee bei Merligen nach Beatenberg. (Vom 2. Dezember 1887.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1887
Date	
Data	
Seite	661-673
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 751

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.