

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf das Lauberhorn.

(Vom 8. Juni 1896.)

Tit.

Mit Eingabe vom 11. Mai 1895 bewerben sich die Herren X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, und M. Stocker, Ingenieur in Luzern, um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Bahn von der Kleinen Scheidegg (Station der Wengernalpbahn) auf das Lauberhorn.

Im allgemeinen Bericht wird dieses Gesuch damit begründet, daß das Lauberhorn anerkannt einer der schönsten Aussichtspunkte des Berner Oberlandes sei. Die projektierte Bahn habe den Zweck, den Touristen, welche zu Fuß oder mit der Bahn die Kleine Scheidegg passieren, den Besuch dieses aussichtsreichen Gipfels ohne großen Zeitverlust zu ermöglichen, indem die Bahn den Aufstieg in 15 Minuten ermögliche, während derselbe zu Fuß 1½ Stunden in Anspruch nehme. Es werde aber auch auf Touristen gerechnet, die nicht nur als Passanten der Kleinen Scheidegg die Fahrgelegenheit auf das Lauberhorn benutzen werden, sondern deren Besuch direkt dem letztern gelte.

Im Interesse einer ruhigen Fahrt, sowie einer möglichsten Reduktion der Bau- und Betriebskosten werde in erster Linie eine Drahtseilbahn in Aussicht genommen; doch lasse sich die Frage nach der Wahl der motorischen Kraft — elektrische Kraftstation,

oder solche mit Dampf, oder Wagen mit Übergewicht von Wasser, das auf den Gipfel zu schaffen wäre — vorderhand nicht beantworten, es sei daher möglich, daß im Falle schwieriger Kraftbeschaffung eine Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb gewählt werden müsse, weshalb diese zweite Variante in das Konzessionsgesuch mit eingeschlossen werde.

Die Länge der Drahtseilbahn beträgt 1300 m., die mittlere Steigung 35 %, die maximale 40 %. Die Kleine Scheidegg liegt auf einer Höhe von 2066 m., die Station Lauberhorn auf derjenigen von 2466 m., somit zu überwindende Niveaudifferenz 400 m.; die Spurweite ist zu 1 m. angenommen.

Es ist eine zweischienige Anlage mit Ausweichstelle in der Mitte vorgesehen.

Auf der Station Kleine Scheidegg ist ein Aufnahmsgebäude, auf dem Gipfel ein Stationsgebäude mit Aussichtsterrasse und Restauration, sowie ferner eine Anlage für Kraftgewinnung zum Betriebe der Seilbahn in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag sieht vor für:

Verwaltung und Kapitalbeschaffung	Fr.	30,000
Projekt und Bauleitung	„	30,000
Grunderwerb	„	10,000
Unterbau	„	200,000
Oberbau	„	50,000
Hochbau	„	40,000
Mechanische Einrichtungen, Betriebsinventar und Mobilier	„	85,000
Rollmaterial	„	20,000
Unvorhergesehenes	„	35,000
	Total	<u>Fr. 500,000</u>

oder per Kilometer Fr. 434,800.

Es wird auf eine Frequenz von 30,000 Personen per Saison gerechnet und darnach die Betriebseinnahmen veranschlagt auf	Fr.	81,600
die Betriebsausgaben auf 65 % =	„	53,040

Überschuß	Fr.	28,560
was nach einer Einlage in den Reserve- und Er- neuerungsfonds von	„	2,860

einen Reinertrag von	Fr.	25,700
--------------------------------	-----	--------

ergibt, der die Verzinsung des Anlagekapitals zu rund 5 % erlauben würde.

Die Zahnradbahn würde eine Länge von total 2350 m. erhalten, wovon zwei horizontale Strecken von je 150 m. und 2050 m. mit mittlerer Steigung von 20 ‰; die Spurweite ist zu 0,80 m. und Abtsche Zahnstange vorgesehen.

Die Regierung des Kantons Bern, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, erklärte mit Schreiben vom 22. Juni 1895, daß sie dagegen nichts einzuwenden habe.

Dagegen sah sich die Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen zu einer Einsprache veranlaßt, welche sie mittelst Eingabe vom 4. Oktober 1895 damit begründete, daß das Bahnprojekt Scheidegg-Lauberhorn eine große Schädigung ihrer Interessen zur Folge haben würde. Das rasche Vorgehen im Bau von Bergbahnen im Berner Oberland habe einen Rückschlag zur Folge gehabt, der zunächst die Rothhorn- und die Schynige Platte-Bahn betroffen. Die letztere Bahn sei vor dem finanziellen Ruin unter bedeutenden Opfern der Berner Oberland-Bahnen gesichert worden und es bedürfe immer noch vieler Mittel, um sie lebenskräftig zu gestalten. Das neue Projekt sei als ein gefährlicher Konkurrent anzusehen, schon infolge seiner günstigen Lage, die sehr billigen Betrieb und somit sehr niedrige Fahrpreise ermögliche. Die Schynige Platte werde ohnedies durch den bevorstehenden Bau auf die Jungfrau eine Schwächung ihrer Frequenz erfahren. Die Einnahmen der Schynige Platte-Bahn pro 1895 ständen ungeachtet der ungewöhnlich günstigen Witterung kaum über denen der Vorjahre, hielten also nicht Schritt mit den infolge erhöhter Anforderungen von Jahr zu Jahr sich steigernden Betriebsausgaben; um aber eine Bahn möglichst sicher betreiben zu können, müsse die Gesellschaft dazu über die nötigen Mittel verfügen und sollte deshalb vor schädigender Konkurrenz gesichert werden.

Eine weitere Einsprache erhob Herr Guyer-Zeller in Zürich, welcher als Inhaber der Konzession für eine Jungfrau-Bahn das Gesuch stellt, die Bewilligung für Erstellung einer Lauberhorn-Bahn nicht oder wenigstens solange nicht zu erteilen, bis die Jungfrau-Bahn zum mindesten bis zum Jungfraujoch erstellt sein werde.

Zur Begründung dieses Gesuches wird angeführt, daß die Lauberhorn-Bahn eine direkte Konkurrenz für das erste Teilstück der Jungfrau-Bahn bilde. Herr Guyer glaubt um so eher um Berücksichtigung seines Gesuches bitten zu dürfen, als mit der Jungfrau-Bahn keinerlei finanzielle Spekulationen verbunden seien, bei der Lauberhorn-Bahn aber, wenn auch in verhältnismäßig geringerem Umfange, doch eine ähnliche Katastrophe möglich sei, wie bei der Brienz-Rothhorn-Bahn. Sei dann einmal der bedeutendste Teil des Gründungskapitals abgeschüttelt, dann sei infolge der besseren Ren-

dite der Lauberhorn-Bahn die Konkurrenz für das Teilstück Kleine Scheidegg-Eigergletscher der Jungfrau-Bahn doch da, und gerade dieses Stück solle es ja ermöglichen, über das Jungfraujoch hinaus auf den Gipfel der Jungfrau zu kommen, ohne daß das Publikum dabei zu Schaden kommen dürfe.

Mit nachträglicher Eingabe vom 27. Mai 1896 suchen die Konzessionsbewerber die etwa durch die Einsprachen geweckten Bedenken zu zerstreuen, indem sie folgendes geltend machen.

Was die Jungfrau-Bahn betreffe, so sei diese ein so ungemein viel großartigeres und durchaus anderes Unternehmen, daß von einer Konkurrenz dieser beiden Bahnen wohl nicht gesprochen werden könne. Im Panorama vom Lauberhorn bilde gerade der Blick auf die Jungfrau den Glanzpunkt, während man vom Gipfel der Jungfrau aus eine vollständig verschiedene Fernsicht genieße. Der Anblick der Jungfrau vom Lauberhorn aus werde gerade die Besucher einladen, mit der Jungfrau-Bahn jenen Hochgipfel zu ersteigen, also für diese das beste Reklamemittel sein.

Eher scheine die Einwendung der Schynige Platte-Bahn begründet. Sicher sei, daß Wengernalp-Bahn und Schynige Platte-Bahn einander Konkurrenz machen, aber daran sei nichts zu ändern. Daß nun durch den Bau der 1 km. langen Lauberhorn-Bahn die Frequenz der Wengernalp-Bahn zu ungunsten der Schynige Platte-Bahn eine wesentliche Erhöhung erfahren werde, müsse doch sehr bezweifelt werden. Die Lauberhorn-Bahn wolle nichts anderes, als den vielen Reisenden, die einen großen Teil des Tages auf der Kleinen Scheidegg zubringen und durch die Wengernalp-Bahn, auch ohne die Seilbahn, hergeführt werden, einen mühelosen und wenig zeitraubenden Besuch des aussichtsreichen Gipfels ermöglichen.

Auf keinen Fall stehe die Lauberhorn-Bahn in einem nur annähernd so direkten Konkurrenzverhältnis zu irgend einer Bahn im Berner Oberland, wie etwa die Bürgenstock- oder Stanserhorn-Bahn oder gar die Arth-Rigi-Bahn zu älteren Bahnen jener Gegend.

Eine gewisse Begründetheit kann den erhobenen Einsprachen, beziehungsweise den darin ausgesprochenen Befürchtungen wohl kaum abgesprochen werden und es sind auch früher vom Standpunkte einer entschieden ungesunden Konkurrenz schon Konzessionsgesuche abgewiesen worden, so die Gesuche für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigi-Känzeli und eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe, für eine Drahtseilbahn von Melano auf den Monte Generoso, für eine Zahnradbahn von Enge über den Kolbenhof auf den Ütliberg, für eine linksufrige Brienerseebahn, für eine zweite Bahn auf das Rothorn vom Brünig her. Allein abgesehen von diesen vereinzelt Ausnahmen, hat der Bund im allgemeinen das ihm zustehende Hoheits-

recht bezüglich Konzessionserteilung für Eisenbahnen in liberalster Weise ausgeübt und den Grundsatz der freien Konkurrenz in weitgehendem Sinne anerkannt, ohne ängstliche Rücksicht auf Konkurrenzverhältnisse und Schädigung einzelner Industrien, wo nicht offenbar die Interessen des allgemeinen Wohles eine Einschränkung dieses Prinzips besonders geboten erscheinen ließen.

Angesichts dieser Praxis und des in erster Linie vom Bunde anerkannten Prinzips freier Konkurrenz sieht sich der Bundesrat nicht im Falle, gegen das vorliegende Projekt Stellung zu nehmen; denn es sind keinerlei Gründe angeführt worden, welche eine Einschränkung des genannten Grundsatzes im öffentlichen Interesse hier verlangen würden, wengleich nicht zu verkennen ist, daß eine weitere Vermehrung der Bergbahnen im Berner Oberland einen Rückschlag zur Folge haben könnte, der auch vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkte aus zu bedauern wäre. Allein es darf hier doch nicht außer acht gelassen werden, daß das vorliegende Projekt nicht als eine derart direkte Konkurrenzbahn einer bereits vorhandenen sich darstellt, wie dies bei den obenangeführten nicht konzessionierten Projekten der Fall war, und daß nach bisheriger Praxis aus Grund des öffentlichen Interesses die Konzessionsverweigerung für eine Konkurrenzbahn überhaupt nur dann erfolgte, wenn offensichtlich bloß eine Spekulation auf Kosten einer schon konzessionierten oder schon bestehenden Eisenbahn beabsichtigt war und aus diesem Verhältnis nicht nur keine Förderung, sondern sogar eine Schädigung der Verkehrs- und öffentlichen Interessen einer Gegend zu erwarten war (bedenkliche Herabminderung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit, oder Ruin einer bestehenden Bahn oder dieser und der neuen Unternehmung, Verhinderung eines vorzuziehenden Unternehmens u. dgl.).

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 20. Mai 1896 statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Konzessionsentwurf. Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben dem Konzessionsgesuche zu entsprechen. Die vorgesehenen Bedingungen weichen von den für ähnliche Unternehmungen aufgestellten nicht ab. Insbesondere enthalten die Artikel 7, 12, 13, 14, 15 und 16 die in solchen Fällen üblichen Ausnahmen gegenüber der Normalkonzession. In Art. 8 wurde durch Zusatz vorgesehen, daß für die eventuell vorgesehene Zahnradbahn auch eine Spurweite von 1 m. statt nur 0,80 m. gewählt werden kann. Die im Einverständnis mit der Regierung von Bern, wie der Patenten in Art. 16 aufgenommenen Taxensätze für den Personentransport von Fr. 2. 40 für Bergfahrt und Fr. 1. 20 für Thalfahrt, wie auch die Gepäck- und Gütertaxe übersteigen die unter analogen Verhältnissen admittierten Ansätze nicht.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, Tit., zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 8. Juni 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg
auf das Lauberhorn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, und M. Stocker, Ingenieur in Luzern, vom 11. Mai 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1896,

beschließt:

Den Herren X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, und M. Stocker Ingenieur in Luzern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf das Lauberhorn 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 Interlaken.

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

Art. 6. Binnen 1½ 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 Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 als Drahtseilbahn mit 1 Meter Spurweite, eventuell als Zahnradbahn mit Spurweite von 0,80 oder 1 Meter, erstellt.

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 Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Wageneinrichtung bezw. das Betriebssystem es gestatten. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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 kann den Betrieb der Bahn auf die Touristensaison beschränken. Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Anzahl 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 Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorgehend, vom Bundesrate festgestellt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

für die Bergfahrt Fr. 2. 40,

für die Thalfahrt Fr. 1. 20,

für Retourbillete Fr. 3. —.

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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

5 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 12 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

Für die zur Beförderung angenommenen Güter darf eine Taxe von höchstens 6 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 17. Die in 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 ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

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 Tarifsätze 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 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 Rückkaufssumme 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 welchem 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges 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 Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf das Lauberhorn. (Vom 8. Juni 1896.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1896
Date	
Data	
Seite	513-523
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 468

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.