

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen.

(Vom 3. September 1897.)

---

Tit.

Unterm 13. März 1897 reichten die Herren J. Schletti-Abegglen zur „Krone“ in Zweisimmen und T. Christen, Kreisförster in Zweisimmen, namens eines Initiativkomitees ein Konzessionsgesuch ein für eine normalspurige Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine Bericht geht davon aus, daß das vom bernischen Volke am 28. Februar 1897 angenommene Subventionsdekret speciell die Simmenthalbahn mit einer erhöhten Subvention bedacht habe, und daß dieser Umstand, verbunden mit der bevorstehenden Eröffnung der Normalspurbahn Spiez-Erlenbach, den Gedanken an eine normalspurige Fortsetzung der letztern nach Zweisimmen nahe lege. Ob die Simmenthalbahn bis Lenk auszudehnen sei, werde sich später vielleicht zeigen.

Stationen seien vorgesehen für die Ortschaften Zweisimmen, Boltigen, Enge-Pfaffenried, Oberwyl, Weissenburg (nur für Personenverkehr), Därstetten, Ringoldingen (nur für Personenverkehr) und Erlenbach (gemeinschaftlich mit der Spiez-Erlenbach-Bahn). Die ganze Bahnlinie würde 23,800 m. oder rund 24 km. betragen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß der Minimalradius zu 200 m. und die Maximalsteigung zu 25 ‰ angenommen werde. Als Betriebskraft sei einstweilen Dampf in Aussicht genommen; doch werde man bei den definitiven Studien sich auch mit der Frage des elektrischen Betriebes beschäftigen.

Von Cote 952 bei Zweisimmen, hart an der Straße nach Lenk, falle die Bahn geradlinig durch die „grossen Matten“, und dränge sich dann, unter teilweiser Verlegung des Simmenbettes, durch die Schlucht bei Mannenberg. Beim „Lehn“ werde die Simme überschritten und beim Simmenfall die Straße wieder erreicht. Von hier bleibe das Tracé an der rechtsufrigen Halde bis Äschi, überbrücke hier nochmals die Simme, um dann auf dem linken Ufer Erlenbach zu erreichen. Das Maximalgefälle von 25 ‰ komme nur dreimal auf eine Strecke von je ungefähr 1000 m. zur Anwendung.

Die Station Erlenbach liege auf Cote 684 und bilde den tiefsten Punkt der Bahn, die also von hier bis Zweisimmen einen Höhenunterschied von 268 m. überwinde.

Die Betriebskosten werden, in Vergleichung mit den Verhältnissen der Langenthal-Huttwil-Bahn, auf Fr. 5500 per Jahr und per Kilometer berechnet; was für die ganze Linie (24 km.) Fr. 132,000 ausmache. Für das Rollmaterial seien dieselben Typen in Aussicht genommen wie bei der Langenthal-Huttwil-Bahn.

Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 13,000 pro Kilometer angenommen, was einem Jahresergebnis von Fr. 312,000 für die ganze Linie entspreche.

Die Baukosten werden veranschlagt wie folgt:

I. Bahnanlage:	
A. Organisation und Verwaltung . . . . .	Fr. 144,000
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„ 48,000
C. Expropriation . . . . .	„ 408,000
D. Bahnbau:	
1. Unterbau . . . . .	„ 1,920,000
2. Oberbau . . . . .	„ 600,000
3. Hochbau . . . . .	„ 240,000
4. Telegraph etc. . . . .	„ 48,000
II. Rollmaterial . . . . .	„ 240,000
III. Mobiliar- und Gerätschaften . . . . .	„ 48,000
IV. Unvorhergesehenes . . . . .	„ 144,000
	<hr/>
Total	Fr. 3,840,000

oder Fr. 160,000 pro Kilometer.

Das Baukapital solle aufgebracht werden durch:

1. Aktien:

a. des Kantons Bern, gemäß Subventionsdekret vom 28. Februar 1897 (60 % des Baukapitals) . . . . .	Fr. 2,304,000
b. der Gemeinden und Privaten . . . . .	„ 336,000
2. Obligationen à 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % . . . . .	„ 1,200,000
	<hr/>
Total	Fr. 3,840,000

Der Überschuß der Betriebseinnahmen von . . . . .	Fr. 312,000
über die Betriebsausgaben . . . . .	„ 132,000
	<hr/>
	Fr. 180,000

würde genügen, um außer der Verzinsung der Obligationen und einer Einlage von Fr. 14,000 in den Erneuerungsfonds das Aktienkapital mit 4,2% Dividende zu bedenken.

Das vorliegende Projekt konkurriert mit demjenigen einer Schmalspurbahn von Visis über Bulle nach Thun, für welche Sie durch Beschluß vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 58 ff.) einem Initiativkomitee die Konzession erteilten. Das letztere ist allerdings bis heute nicht in der Lage gewesen, an die Ausführung des Projektes heranzutreten, so daß wir auf sein Gesuch die in Art. 5 der Konzession festgesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen wiederholt, letztmals durch Beschluß vom 21. Juli 1896 bis zum 27. Juni 1898 verlängern mußten. Allem Anscheine nach dürfte die Verwirklichung jener Schmalspurbahn, die ohnehin schon durch die von Ihnen unterm 26. März d. J. erteilte Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Châtel-St-Denis über Bulle und Montbovon bis zur Kantonsgrenze gegen Château-d'Oex (E. A. S. XIV, 354 ff.) eine gefährliche Konkurrenz erhalten hat, noch längere Zeit auf sich warten lassen, wenn sie überhaupt noch möglich ist, so daß es sich unseres Erachtens nicht rechtfertigen würde, mit Rücksicht auf jenes Projekt dem vorliegenden Konzessionsbegehren hindernd in den Weg zu treten. Dazu kommt, daß die inzwischen eröffnete Lokalbahn Spiez-Erlenbach naturgemäß eine normalspurige Fortsetzung durch das Simmenthal verlangt, damit ein rationeller Güter- und namentlich Viehverkehr eingerichtet werden kann.

Dieselben Gründe waren es auch, welche die Regierung des Kantons Bern veranlaßten, dem Projekte einer normalspurigen Bahn

von Erlenbach nach Zwësimmen mit Schreiben vom 2. Juni 1897 zuzustimmen, nachdem auf erfolgte Einladung die beteiligten Gemeinden des Ober- und des Nidersimmenthales sich ebenfalls in günstigem Sinne geäußert haben. Einzig Saanen hoffe noch auf das Zustandekommen einer durchgehenden Schmalspurbahn.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 17. August abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Beschlussesentwurfe. Derselbe wurde mit der Konzession der Spiez-Erlenbach-Bahn möglichst in Übereinstimmung gehalten und giebt insofern keinen Anlaß zu besondern Bemerkungen. Immerhin wurde in den nachstehend genannten Artikeln eine Änderung getroffen:

Art. 14. Die Konzession der Spiez-Erlenbach-Bahn spricht von drei Wagenklassen für die Personenbeförderung. Es hat aber der Bundesrat, einem Gesuche der Gesellschaft entsprechend, ihr anlässlich der Genehmigung der Pläne für das Rollmaterial gestattet, einstweilen nur zwei Klassen einzuführen, bis sich das Bedürfnis nach einer I. Wagenklasse zeige. Infolge dessen empfiehlt es sich, auch für die Simmenthalbahn als Fortsetzung der Spiez-Erlenbach-Bahn von der Einführung einer I. Wagenklasse abzu- sehen und dies gleich in der Konzession durchzuführen.

Art. 25. Der Spiez-Erlenbach-Bahn ist gestattet worden, mit Rücksicht auf ihre geringe Betriebslänge und daherigen verhältnismässig großen Betriebskosten die Maximal-Ansätze für die Taxen in den Artikeln 15, 17 und 18 erheblich über den für Normalbahnen üblichen Ansätzen zu halten. Dafür wurde aber in Artikel 25, in Abweichung von dem gewöhnlichen Wortlaut der Konzessionen, bestimmt, die Taxen sollen reduziert werden, wenn der Reinertrag während drei aufeinander folgenden Jahren fünf Prozent (statt sechs) übersteige.

Für die Simmenthalbahn wurden, wie aus dem oben Gesagten hervorgeht, dieselben Taxgrenzen angenommen wie für die Spiez-Erlenbach-Bahn; es stellten aber die Konzessionsbewerber das Gesuch, es möchte in Artikel 25 die gewöhnliche Fassung (sechs Prozent) wieder hergestellt werden, da die höhern Taxen durch die Steigungsverhältnisse (bis 25 ‰ gegenüber 15 ‰ der Spiez-Erlenbach-Bahn) gerechtfertigt seien. Wir erblickten keinen Grund, diesem Gesuche entgegenzutreten und trugen demselben daher in Artikel 25 Rechnung.

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

Bern, den 3. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Ruffy.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

~~~~~

(Entwurf.)

**Bundesbeschuß**

betreffend

**Konzession einer Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine normalspurige Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen, vom 13. März 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. September 1897,

beschließt:

Den Herren Joh. Schletti - Abegglen, Wirt, und T. Christen, Kreisförster, in Zweisimmen, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erlenbach nach Zweisimmen 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 Zweisimmen.

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 36 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 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 eingeleisig 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal 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.

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 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 7 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 ermäßigter Taxe 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 kantonaler 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 12 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 6 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 2 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 niedrigern 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 3 Jahre nacheinander einen 6 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 Öffnung eines genügenden 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 Zugehörigen. 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 10 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 welch

letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Erlenbach nach Zweisimmen. (Vom 3. 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               | 126-137          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 989       |

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.