

# Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang.

Nr. 6.

5. Februar 1902.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.*  
*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.*  
*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen.

(Vom 4. Februar 1902.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 6. Mai 1901 stellte Herr J. R. Müller-Landsmann in Zürich das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen.

In dem allgemeinen Bericht teilt der Konzessionsbewerber mit, er habe in letzter Zeit von der Regierung des Kantons Bern die Konzession zur bergmännischen Ausbeutung und Verhüttung der Eisenerze im Oberhasle erhalten, in Verbindung mit der offiziellen Zusage der Konzessionserteilung zur Ausbeutung der Wasserkräfte der Aare und ihrer Zuflüsse bei Innertkirchen zum Zwecke der Gewinnung der notwendigen elektrischen Kraft. Bereits seien umfassende Vorarbeiten bezüglich der geologischen und technischen Untersuchung der Erzlager, sowie hinsichtlich der Ausbeutung der Wasserkräfte im Gange. Nun müsse noch auf die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Meiringen und Innertkirchen Bedacht genommen werden, damit das zu gewinnende Eisen am Orte seiner Verarbeitung gleich verladen und auf das schweizerische Eisenbahnnetz gebracht werden könne. Gegenwärtig sei Meiringen die nächste Eisenbahnstation. Die

Brünigbahn, an welcher sie liege, sei meterspurig gebaut. In der Erwartung, daß die Brienzerseebahn in nächster Zeit, und zwar als Normalbahn, zu stande komme, und daß alsdann auch die Strecke der Brünigbahn von Brienz bis Meiringen auf die Normalspur umgebaut werde, werde die Bahn von Meiringen nach Innertkirchen ebenfalls normalspurig projektiert, und die nachfolgenden Berechnungen bezögen sich daher auf die Normalspur. Immerhin werde vorbehalten, daß, wenn die Brienzerseebahn schmalspurig gebaut und infolgedessen die Brünigbahnstrecke bis Meiringen schmalspurig belassen werde, auch die Anschlußstrecke nach Innertkirchen schmalspurig zu erstellen sei. In diesem Falle würden aber die gewonnenen Metalle ebenfalls auf Normalbahnen verladen und diese mit sogenannten Transporteurs nach der nächsten Normalbahnstation Interlaken befördert werden.

Wie dem technischen Berichte zu entnehmen ist, würde die Bahn beim Brünigbahnhof in Meiringen beginnen, die Willigenstraße und den Alpbach unterirdisch kreuzen, die Aare beim Sand mit einer Brücke überschreiten und bis zur Sand-Öy, bzw. bis zur Station Aareschlucht, dem linken Aareufer folgen; dann würde sie den Kirchet in einem 1,12 km. langen Tunnel passieren, die Aare beim oberen Eingang in die Aareschlucht nochmals überschreiten, darauf dem rechten Aareufer folgen bis zur Station Innertkirchen, die gegenüber dem Hotel Hof angelegt würde. Über die Station hinaus würde die Bahn bis zur Achenlauri zu den projektierten industriellen Werken und der Laderampe fortgeführt werden.

Für den Fall, daß die Erwerbung der Matten in Innertkirchen für die industriellen Anlagen auf zu große Schwierigkeiten stoßen würde, sei eine Variante vorgesehen, die von der Sand-Öy ausgehen, den Kirchet etwas weiter südlich durchfahren und oberhalb desselben auf dem linken Aareufer bleiben würde, mit einer Station bei dem Dorfe Brügg und einer Verladerampe bei Grundfeld.

Für beide Linien sei noch die Variante in Aussicht genommen, daß die Bahn, statt durch einen Tunnel, längs der projektierten Straße durch die Aareschlucht angelegt werde, besonders für den Fall, daß sie schmalspurig gebaut werden müsse.

Die Länge der Bahn vom Brünigbahnhof in Meiringen bis ans Ende der Verladerampe in Innertkirchen betrage 5,7 km., die Maximalsteigung 13 ‰. Vorläufig sei die Bahn einspurig vorgesehen. Als Betriebskraft sei in der ersten Zeit Dampf in

Aussicht genommen, später werde man zum elektrischen Betrieb übergehen, sobald einmal genügende Wasserkräfte zur Verfügung stehen würden.

Die Anlagekosten werden berechnet wie folgt:

1. Organisation und Verwaltung . . . . .	Fr.	28,500
2. Kapitalbeschaffung und Bauzinse . . . . .	"	57,000
3. Grunderwerb . . . . .	"	74,500
4. Unterbau . . . . .	"	1,043,000
5. Oberbau . . . . .	"	235,000
6. Hochbau . . . . .	"	65,000
7. Signale und Telegraph . . . . .	"	12,000
8. Einfriedigungen und Barrièren . . . . .	"	10,000
9. Rollmaterial . . . . .	"	200,000
10. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	"	18,000
11. Unvorhergesehenes und Betriebsfonds . . . . .	"	57,000
	Zusammen	Fr. 1,800,000

Die Betriebseinnahmen werden auf . . . . . Fr. 114,000  
 veranschlagt, die Betriebsausgaben, mit Einschluß  
 der Einlagen in Erneuerungs- und Reservefonds,  
 auf . . . . . " 60,000

Betriebsüberschuß somit . . . . . Fr. 54,000  
 gleich 3 % des Anlagekapitals.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung vorgelegt wurde, sprach sich mit Zuschrift vom 29. August gegen die Erteilung der Konzession für eine Straßenbahn auf der allfällig zu erstellenden Aareschluchtstraße aus; dagegen empfahl er die Konzessionierung einer schmalspurigen Bahn Meiringen-Innertkirchen, unter dem Vorbehalte, daß der Konzessionär in der Konzession verpflichtet werde, dieselbe in eine normalspurige umzubauen, sobald diese Transformation auf der Linie Brienz-Meiringen durchgeführt werden sollte.

Da der Kantonsregierung der Entscheid über die Benützung der Straßen zusteht, fiel mit dieser Vernehmlassung die Straßenbahn-Variante für uns außer Betracht.

Der Vorbehalt der Regierung, welcher die Bahngesellschaft eventuell verpflichten wollte, die Bahn zweimal zu bauen, erschien dem Departement zu oneros; auch fehlt eine gesetzliche Bestimmung, welche den Bundesbehörden das Recht gäbe, dem Konzessionär eine solche Verpflichtung aufzuerlegen. Es wurde

deshalb im Art. 8 des Konzessionsentwurfes die Bestimmung aufgenommen, daß die Bahn „mit normaler Spurweite, eventuell mit Spurweite von 1 Meter“ gebaut werden solle. Dieser Wortlaut wurde gewählt in der Meinung, daß bis zum Zeitpunkt der Erstellung der Bahn die Frage, welche Spurweite anzuwenden sei, sich abgeklärt haben werde.

Anlässlich der konferenziellen Verhandlungen, die am 3. Dezember 1901 stattfanden, hat sich dann der Vertreter der Regierung von Bern mit dem gewählten Wortlaut einverstanden erklärt.

Der bei den Verhandlungen bereinigte Entwurf giebt uns nur zu folgenden wenigen Bemerkungen Anlaß:

Im allgemeinen ist darauf hinzuweisen, daß der Entwurf diejenigen Änderungen enthält, die erforderlich schienen, um ihn den Bestimmungen des Tarifgesetzes für die Bundesbahnen möglichst anzupassen. Wir verweisen in dieser Beziehung auf unsere näheren Ausführungen in der Botschaft betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Alpnachstad nach Altdorf vom 21. Januar 1902 (Bundesbl. I, 262 ff.).

Da die Bahn in erster Linie eine Industriebahn sein wird und wegen ihrer geringen Länge die Züge nur eine ganz kurze Fahrzeit haben werden, erschien die Einführung einer einzigen Wagenklasse als genügend. Jedoch wurde für den Fall des Bedürfnisses die Einführung einer weiteren Klasse in Aussicht genommen (Art. 14).

Wegen der ausnahmsweisen Bau- und Betriebsverhältnisse und der hohen Anlagekosten der zu einem großen Teil im Tunnel liegenden Bahn dürfte für Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehtransport der Bezug von etwas erhöhten Taxen bewilligt werden (Art. 15, 17, 18, 22).

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

Bern, den 4. Februar 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Zemp.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluß**

betreffend

### **Konzession einer Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn J. R. Müller-Landsmann in Zürich,  
vom 6. Mai 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Februar 1902,  
beschließt:

Dem Herrn J. R. Müller-Landsmann in Zürich wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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 Meiringen.

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 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 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit normaler Spurweite, eventuell mit Spurweite von 1 Meter, und eingleisig erstellt.

Der Bundesrat ist ermächtigt, den Betrieb mittelst Elektrizität zu gestatten.

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 eidgenössischen Beamten, 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 Mitglieder der Verwaltung und 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, beziehungsweise abberufen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit nur einer Klasse aufstellen.

Der Bundesrat ist ermächtigt, im Falle des Bedürfnisses die Einführung einer zweiten Klasse zu gestatten.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von höchstens 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Klasse setzt der Bundeerat hierfür die Taxe fest.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

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

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck darf eine Taxe von höchstens 7,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 24 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 3 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. ge-

rechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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. 29. 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. 30. Für die Ausübung 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. Januar 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. Januar 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 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 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. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Meiringen nach Innertkirchen. (Vom 4. Februar 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.02.1902
Date	
Data	
Seite	417-428
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 940

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.