

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht.

(Vom 21. Dezember 1899.)

Tit.

Unterm 20. Januar 1896 unterbreitete uns Herr Johann von Bergen, Nikl. sel., Gemeindepräsident in Willigen, Gemeinde Schattenhalb, das Gesuch, es möchte ihm zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für ein Tramway mit elektrischem Betrieb von Meiringen nach der Aareschlucht-Schulhaus Willigen-Hotel Reichenbach und zurück nach Meiringen erteilt werden.

Einige Tage später, am 31. Januar 1896, reichte die Dorfbehörde namens der Dorfgemeinde Meiringen das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine schmalspurige Straßenbahn vom Bahnhof Meiringen bis zur Aareschlucht ein.

Die beiden Gesuche wurden der Regierung des Kantons Bern zur Vernehmlassung überwiesen und befanden sich noch bei dieser Behörde, als im März 1897 die Herren Bucher-Durrer und Flotron um die Erteilung einer Konzession für zwei Drahtseilbahnen in der Aareschlucht einkamen.

Diesem Gesuche fügten dieselben Konzessionsbewerber unterm 4. Oktober 1898 ein weiteres bei, indem sie die Konzession für eine elektrische Bahn nach der Aareschlucht, abzweigend von der konzessionierten Scheideggbahn, Station Hotel Reichenbach, und von der bestehenden Station der Drahtseilbahn Reichenbachfall, verlangten.

Es war klar, daß nicht allen diesen Gesuchen entsprochen werden konnte, und es lud daher das Eisenbahndepartement zunächst die Kantonsregierung ein, sich über das Konkurrenzverhältnis auszusprechen. Dieselbe that dies unterm 18. August 1899, indem sie mitteilte, sie habe versucht, zwischen den verschiedenen Konzessionsbewerbern eine Verständigung herbeizuführen; die daherigen Bemühungen seien aber erfolglos geblieben.

Das Projekt Bucher-Durrer und Flotron für zwei Drahtseilbahnen in der Aareschlucht entspreche, namentlich seitdem sowohl die sogenannte Aareschlucht als die trockene Lamm durch gut passierbare Weg- und Steganlagen in ganzer Ausdehnung leicht zugänglich gemacht worden seien, keinem Bedürfnis und finde bei den beteiligten Gemeinden Opposition. Übrigens habe Herr Flotron mit Schreiben vom 14. Oktober 1898 (welches dem Eisenbahndepartement nicht zugekommen ist), erklärt, daß infolge Änderung der Verhältnisse sehr wahrscheinlich die Gesuchsteller auf das Projekt für die trockene Lamm verzichten werden.

Für eine Verbindungsbahn von Meiringen nach der Aareschlucht empfehle die Regierung die Vorlage der Dorfgemeinde Meiringen zur Konzessionierung, indem dieselbe am meisten Garantie biete, daß durch die Anlage die öffentlichen Interessen gewahrt werden. Die Gemeinde Meiringen sei mit dem Projekt einverstanden, verlange aber, daß ihr ein Vorzugsrecht auf eine finanzielle Beteiligung von Fr. 20,000, wie das Rückkaufsrecht auf die Bahn, eingeräumt werde.

Die Regierung beantrage, dieses Begehren zu berücksichtigen mit der Erweiterung, daß die nämliche Vergünstigung auch der Einwohnergemeinde Schattenhalb gewährt werde.

Ferner beantrage sie, es möchte in der Konzession ein Vorbehalt aufgenommen werden, wonach die Konzessionärin verhalten werden könne, die Fahrtaxen zu ermäßigen, sobald der Reinertrag während drei aufeinanderfolgenden Jahren die normale Verzinsung des Anlagekapitals gestatte.

Die Konzessionsgesuche der Herren von Bergen einerseits und Bucher-Durrer und Flotron andererseits seien dagegen abzuweisen.

Nach dieser Kundgebung ist die Stellung, welche die Bundesbehörden zu den verschiedenen Projekten einzunehmen haben, eine gegebene. Soweit es sich um die Konkurrenz zwischen den zwei Straßenbahnprojekten der Dorfgemeinde Meiringen und des Herrn von Bergen handelt, kann natürlich nur jenes in Frage kommen, weil diesem die behördliche Bewilligung zur Benützung der öffent-

lichen Straßen fehlt. Gegenüber den Projekten der Herren Bucher-Durrer und Flotron dagegen verdient dasjenige der Dorfgemeinde Meiringen deshalb den Vorzug, weil es von einem Gemeinwesen ausgeht und nach Ansicht unseres Eisenbahndepartements — die auch von uns geteilt wird — in einem solchen Falle nur dann das Projekt eines Privaten vorgezogen zu werden verdient, wenn ganz besondere Gründe für dieses und gegen jenes sprechen. Dies trifft aber im vorliegenden Falle nicht zu, weshalb wir Ihnen beantragen, dem Konzessionsgesuche der Dorfgemeinde Meiringen Folge zu geben und die andern Gesuche abzuweisen.

Auf die von der Konzessionsbewerberin eingereichten Vorlagen eintretend, entnehmen wir zunächst dem allgemeinen Berichte, daß die Dorfgemeinde Meiringen schon im Frühling 1889 die Frage einer Straßenbahnanlage zwischen dem aufstrebenden Dorfe Meiringen und der seit 1888 dem Publikum zugänglich gemachten Aareschlucht habe studieren lassen, da schon damals die Gefahr drohte, daß der Strom der Besucher an der Ortschaft vorbei geleitet werde. Diese Gefahr sei infolge des Auftauchens anderer Bahnprojekte noch gewachsen, weshalb sich die Dorfgemeinde genötigt sehe, selbst ein Konzessionsgesuch einzureichen.

Die Einsteigehalle werde gegenüber dem Bahnhof der Brünigbahn angenommen und es verfolge die projektierte Linie die Bahnhofstraße bis zur Postgasse, ziehe sich dann durch die Rudenzgasse zur Alpbachgasse und folge nach Überbrückung des Alpbaches der geraden Straße dem Hinterdamm der Aare entlang bis vis-à-vis dem Restaurant Sandey am Eingang zur Aareschlucht. Zur Überschreitung der Aare solle hier ein Fußsteg errichtet werden. Die ganze Linie erhielte eine Länge von 1,8 km.

In einem Nachtrag vom 25. November 1898 teilte die Dorfbehörde mit, daß inzwischen Verhandlungen mit der Aareschluchtgesellschaft als Rechtsnachfolgerin des Herrn von Bergen über eine Vereinigung der beiden Projekte stattgefunden hätten, jedoch ohne Erfolg, und daß nun das Projekt der Dorfgemeinde eine Änderung erfahre. Es wende sich nämlich jetzt die Bahn vom Hotel Hirschen an nach Süden und überschreite östlich der Straße auf separater Brücke die Aare, um hierauf zweimal die Lauibachschale zu passieren und in einer Spitzkehre das Hotel Reichenbach zu berühren. Hierauf wende sich die Linie vom Lauibach über die Willigerallmend der Straße entlang zur Endstation bei der Aareschlucht.

Dem technischen Bericht samt Nachtrag ist zu entnehmen, daß die Linie nunmehr 2,4 km. lang werde. Die Bahn solle

schmalspurig gebaut werden, indessen sei man noch nicht im Reinen, ob 1 m. oder 80 cm. gewählt werden sollen. Der Minimalradius werde 30 m., die Maximalsteigung 36 ‰ betragen.

Da die Dorfgemeinde im Besitz einer vollkommen genügenden Wasserkraft sei und auch schon die elektrische Beleuchtung eingeführt habe, so werde für die Straßenbahn ebenfalls elektrischer Betrieb in Aussicht genommen, mit oberirdischer Kontaktleitung.

Nach dem Kostenvoranschlag sollen sich die Bauausgaben auf folgende Beträge belaufen:

I. Bahnanlage:	
A. Organisation und Verwaltung . . . . .	Fr. 4,500
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„ 5,500
C. Expropriationen . . . . .	„ 9,000
D. Bahnbau:	
1. Unterbau, inklusive 3 Brücken . . . . .	„ 70,000
2. Oberbau . . . . .	„ 60,000
3. Hochbauten und mechanische Einrichtungen . . . . .	„ 10,000
4. Telegraph etc. . . . .	„ 1,000
II. Rollmaterial . . . . .	„ 42,000
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„ 2,000
IV. Unvorhergesehenes . . . . .	„ 16,000
	<hr/>
	Summa Fr. 220,000

oder per Kilometer Fr. 90,000.

Da die Einnahmen auf . . . . .	Fr. 25,000
veranschlagt werden und die Ausgaben auf . . . . .	„ 12,000

so betrage der mutmaßliche Einnahmenüberschuß . Fr. 13,000  
welcher verwendet werden solle wie folgt:

1. Verzinsung des Anleihe (Fr. 220,000 à 4 ‰)	Fr. 8,800
2. Amortisation (1½ ‰)	„ 3,300
3. Einlage in den Reservefonds . . . . .	„ 900

Total wie oben	<hr/> Fr. 13,000
----------------	------------------

Die konferenziellen Verhandlungen fanden, nachdem sie erstmals auf den 9. ds. Mts. angesetzt, jedoch wegen Unvollständigkeit der Akten wieder verschoben worden waren, am 18. ds. Mts. statt. Aus denselben ging der Konzessionsentwurf in nachstehender Fassung hervor und es bietet uns dieser zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Da die Konzessionsbewerberin sich über die definitive Spurweite noch nicht schlüssig gemacht hat, soll in Artikel 6 diese Frage noch offen gelassen werden. Damit aber seiner Zeit die Angelegenheit nicht nochmals vor die Bundesversammlung gebracht zu werden braucht, und da so wie so die Frage der Spurweite mit derjenigen des Rollmaterials und überhaupt mit der Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes zusammenhängt, so kann füglich dem Bundesrat die Befugnis eingeräumt werden, diese Frage von sich aus zu erledigen.

Auf den Wunsch der Konzessionsbewerberin und mit Einwilligung der Kantonsregierung ist in Artikel 12 die Bestimmung aufgenommen worden, daß der Betrieb auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September beschränkt werden könne. In der Zwischenzeit, d. h. außerhalb der Fremdensaison, wird sich das Bedürfnis nach einer Bahnverbindung zwischen Meiringen und der Aareschlucht kaum fühlbar machen.

In Artikel 14 wird die Taxe für die Personenbeförderung auf 15 Rappen pro Kilometer festgesetzt. Dieser erhöhte Ansatz gegenüber 10 Rappen, welche gewöhnlich den elektrischen Straßenbahnen bewilligt werden, rechtfertigt sich durch die besonderen Verhältnisse der Bahn, namentlich durch die kurze Betriebsaison. Die Konzessionsbewerberin wünschte noch höhere Taxen, so daß die Fahrt auf der ganzen Strecke auf 60 Rappen (statt 45) zu stehen gekommen wäre. Indessen hielt das Eisenbahndepartement diesen Ansatz für zu hoch. Auch dem nachträglichen Begehren der Dorfbehörde Meiringen, die Taxen nicht nach Kilometern zu berechnen, sondern sie gleich in der Konzession für die einzelnen Strecken zu fixieren, nämlich für Meiringen-Alpbach auf 10, für Meiringen-Reichenbach auf 30 und für Meiringen-Aareschlucht auf 50 Rappen, kann nicht entsprochen werden, weil dies im Falle der Errichtung neuer Stationen, der Änderung des Traces oder der Erweiterung des Netzes die Tarifbildung umständlich machen würde, während sie bei Ansetzung einer bestimmten Taxe pro Kilometer, wie dies bei allen Konzessionen, mit Ausnahme von solchen für Drahtseilbahnen, üblich ist, einfach bleibt.

In Artikel 17 hatte die Regierung das Begehren gestellt, die Konzessionärin zu einer Taxreduktion zu verpflichten, sobald der Reinertrag während drei aufeinanderfolgenden Jahren die normale Verzinsung des Anlagekapitals gestatte. Eine solche Bestimmung kann jedoch nicht in die Konzession aufgenommen werden, weil sonst sehr bald und wiederholt darüber Streit entstehen müßte, was unter der normalen Verzinsung zu verstehen

sei. Andererseits würden wir es für bedenklich halten, jetzt schon einen bestimmten Zinsfuß als normal zu bezeichnen; vielmehr geben wir dem bisherigen Verfahren, wonach sechs Prozent eingesetzt werden, den Vorzug. Das Eisenbahndepartement hatte ursprünglich sich für vier entschieden, dagegen aber einer Taxe von 20 Rappen pro Kilometer (in Art. 14) zugestimmt. Infolge der Trace-änderung kam es jedoch zu der Reduktion der Taxe auf 15 Rappen und glaubte, unter diesen Umständen eine Verzinsung des Anlagekapitals bis auf sechs Prozent zulassen zu sollen. Wir schließen uns, wie schon erwähnt, dieser Ansicht an.

Es bleibt uns noch übrig, auf zwei andere Postulate einzutreten, welche die Kantonsregierung gestellt hatte. Zunächst unterstützte sie den Wunsch der Einwohnergemeinde Meiringen, sich mit Fr. 20,000 an dem Unternehmen zu beteiligen, und beantragte, dieselbe Vergünstigung auch der Gemeinde Schattenhalb zu gewähren. Ferner solle diesen beiden Gemeinden das Rückkaufsrecht gewahrt werden.

Zur Verwirklichung des ersten Postulates ist aber die Bundeskonzession nicht der Ort; vielmehr gehören solche Vereinbarungen finanzieller Natur in ein Separatübereinkommen, beziehungsweise in das Pflichtenheft; das letztere vindiziert denn auch in Art. 37 der Einwohnergemeinde Meiringen das Recht, sich bei der Finanzierung zu beteiligen. Bezüglich der Gemeinde Schattenhalb ließ der Regierungsrat nachträglich beide Petita fallen. Das Rückkaufsrecht der Einwohnergemeinde Meiringen ist gleichfalls im Pflichtenheft (Art. 25) gewahrt und dieses selbst in Art. 19 der Konzession in üblicher Weise vorbehalten.

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

Bern, den 21. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Meiringen  
über Reichenbach nach der Aareschlucht.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Joh. von Bergen, Gemeindepräsident in Willigen, vom 20. Januar 1896;
2. einer Eingabe der Dorfbehörde Meiringen, vom 31. Januar 1896, samt Nachträgen vom 25. November 1898;
3. einer Eingabe der Herren Bucher-Durrer in Kerns und Flotron in Meiringen, vom 31. März 1897;
4. einer Eingabe der Herren Bucher-Durrer und Elias Flotron in Reichenbach, vom 4. Oktober 1898;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezember 1899,

beschließt:

I. Der Dorfbehörde zu Handen der Dorfgemeinde Meiringen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht 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. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

Art. 4. Binnen zwei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von ihm 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. 6. Die Bahn wird schmalspurig und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Dem Bundesrat bleibt vorbehalten, die Spurweite (1 Meter oder 0,3 Meter) nach Anhörung der Bahnverwaltung zu bestimmen.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen- und von Handgepäck bis zum Gewicht von 50 kg. Zum



Transport von anderem Gepäck, von Gütern und von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 11. Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen für nötig findet, können diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 12. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. September beschränkt werden, und es ist der Bahnverwaltung im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von 15 Rappen pro Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

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

Die Verwaltung ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

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

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Betriebe übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. 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 Konzessionärin 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. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 19. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Übereinkunft mit Pflichtenheft, abgeschlossen zwischen der Dorfgemeinde Meiringen und der Eisenbahndirektion des Kantons Bern unterm 31. Oktober 1899, genehmigt vom Einwohnergemeinderat von Meiringen unterm 4. November 1899 und vom Regierungsrat des Kantons Bern unterm 8. November 1899, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 20. 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 Konzessionärin 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 zehn 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 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. 21. Hat der Kanton Bern oder die Gemeinde Meiringen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinde hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

## II. Auf die Konzessionsgesuche

- a. des Herrn Joh. von Bergen, Gemeindepräsident in Willigen, vom 20. Januar 1896, betreffend ein Tramway mit elek-

trischem Betrieb von Meiringen nach der Aareschlucht-Schulhaus Willigen-Hotel Reichenbach und zurück nach Meiringen;

b. der Herren F. J. Bucher in Kerns und Elias Flotron in Meiringen, vom März 1897, betreffend zwei Drahtseilbahnen in der Aareschlucht bei Meiringen;

c. der Herren Bucher-Durrer und Elias Flotron in Meiringen, vom 4. Oktober 1898, betreffend eine elektrische Bahn von der Station Reichenbach der konzessionierten Scheideggbahn nach der Aareschlucht

wird nicht eingetreten.

**III.** Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Meiringen über Reichenbach nach der Aareschlucht. (Vom 21. Dezember 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.12.1899
Date	
Data	
Seite	1039-1050
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 031

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.