Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Veytaux nach Sonchaux, mit Abzweigung nach Caux.

(Vom 13. Dezember 1906.)

Tit.

I.

Mittelst Eingabe vom 10. Juni 1905 stellte das Initiativkomitee einer Drahtseilbahn Veytaux-Sonchaux, vertreten durch die Herren Gilliéron und Amrein, Bahningenieure in Vevey, das Gesuch um Änderung der Konzession, die ihm durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 232) erteilt wurde, indem es zugleich neue Konzessionsvorlagen vorlegte.

Die beantragte Änderung bezieht sich auf folgende Punkte:

Die zuerst in Aussicht genommene Drahtseilbahn solle durch eine elektrische Zahnradbahn ersetzt werden, deren Ausgangspunkt sich in der unmittelbaren Nähe der Station Veytaux (Niveau des Geleises der schweizerischen Bundesbahnen) befinde, und deren Länge bis nach Sonchaux zirka 4 km. betrage. Die Steigung werde nirgends 25 % übersteigen. Bei der Zwischenstation Liboson sei eine Abzweigung nach Caux vorgesehen. Dieses Tracé bilde den unteren Teil der projektierten Linie. Das abgeänderte Projekt nehme überdies die Verlängerung der Linie von Sonchaux bis nach den Rochers de Naye durch Sautodaz in Aussicht.

Mit Zuschrift vom 6. Februar 1906 an das Eisenbahndepartement erklärte jedoch das Initiativkomitee, es wolle sein Gesuch um Änderung der Konzession auf den untern Teil der projek-

tierten Linie, d. h. auf das Tracé Veytaux-Sonchaux-Caux beschränken und auf die Strecke Sonchaux-Naye verzichten.

Dem allgemeinen Berichte entnehmen wir, dass die Ersetzung der Drahtseilbahn durch eine Zahnradbahn aus folgenden Gründen vorgesehen werde:

Die Zahnradbahn weise eine grössere Transportfähigkeit auf als eine Drahtseilbahn; ferner könne erstere den Transport von Gütern aller Art, sowie Bau- und Brennmaterialien, Holz, Nahrungsmittel, Vieh etc. in zweckmässiger Weise bewerkstelligen; ausserdem könnten auf dem Tracé mehrere berühmte Aussichtspunkte berührt werden.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben:

Die Bahn habe ihren Anfangspunkt westlich der Station Veytaux der schweizerischen Bundesbahnen, in der gleichen Höhenlage (383 m.), oder eventuell unterhalb des Geleises der schweizerischen Bundesbahnen (378 m.). Die Bahn gelange dann durch Unterführung mittelst eines Tunnels unter der Kantonsstrasse und unter einer Teilstrecke der Strasse des They zur Station Veytaux-Dorf (Haltstelle); sie steige dann ein wenig, um den Hügel des Crêt zu umgehen, folge auf einer kurzen Strecke dem linken Ufer der Veraye und werde oberhalb des Friedhofes von Les Planches durch gleichzeitige Überbrückung des Baches und der öffentlichen Strasse auf das andere Ufer geführt. Von da an führe die Linie dem rechten Ufer der Veraye entlang in zwei aufeinanderfolgenden Windungen bergan, um mit beinahe fortwährend gleichmässiger Steigung die Abzweigstation Liboson zu erreichen. Etwas höher überbrücke sie wieder die Veraye, ziehe sich dann den Bergabhang hinauf, gelange nach Cambarossaz und erreiche bei km. $4{,}_{150}$ Sonchaux (1150 m.).

Die durchschnittliche Steigung betrage 17—19 %. Schwächere Steigungen (10—15 %) seien für die Kurven, Brücken und Haltstellen vorgesehen.

Die Tracélänge betrage, horizontal gemessen, von Veytaux nach Sonchaux 4150 m.

Von der Station Liboson (Abzweigstation in der Höhenlage von 840 m.) aus werde die Bahn mittelst Abzweigung mit Caux und eventuell mit der Bahn Glion-Naye verbunden. Caux liege in einer Höhe von 1050 m. Die Länge der Abzweigung, horizontal gemessen, betrage 1400 m. und die durchschnittliche Steigung 15 %. Diese Strecke weise keine Kunstbauten auf.

Die Gesamtlänge des Tracés betrage zirka 6 Kilometer.

Die Zahnradbahn werde nach dem System Abt oder einem ähnlichen System erstellt. Um eventuell die Verbindung mit der Glion-Naye-Bahn zu ermöglichen, habe man die Spurweite auf $0{,}80$ m., wie bei dieser letztern Bahn, festgesetzt.

Die elektrische Kraft werde von einer Kraftzentrale geliefert werden, welche man in der Nähe der Abzweigstation einzurichten gedenke.

Der Betrieb werde das ganze Jahr ununterbrochen fortgesetzt werden.

Nach dem Kostenvoranschlag wird der Bau der Bahn auf 240,000 Franken pro Bahnkilometer, d. h. für die ganze Strecke Veytaux-Sonchaux-Caux auf den Gesamtbetrag von 1,440,000 Fr. zu stehen kommen.

II.

Mittelst Eingaben vom 6. Juni und 6. Juli 1905 ersuchte Herr Ingenieur Flesch in Lausanne um Erteilung der Konzession für eine Zahnradbahn Villeneuve-Sonchaux-Caux. Da Herr Flesch in der Folge sein Konzessionsgesuch zurückzog, nehmen wir davon Umgang, auf die Einzelheiten dieses Konzessionsgesuches einzutreten.

III.

Sowohl das Konzessionsänderungsgesuch Veytaux-Sonchaux-Caux als auch das Konzessionsgesuch Villeneuve-Sonchaux-Caux wurden dem Staatsrate des Kantons Waadt zur Vernehmlassung zugestellt.

In seiner Vernehmlassung vom 26. Januar 1906 sprach sich der Staatsrat des Kantons Waadt gegen die Erteilung der Konzession Villeneuve-Sonchaux-Caux aus, da diese Linie den gleichen Zweck habe wie die Bahn Veytaux-Sonchaux-Caux-Naye und wegen der Einsprachen, die von den Lokalbehörden, der Eisenbahngesellschaft Glion-Naye und den interessierten Grundeigentümern gegen dieselbe erhoben wurden.

Unterm 13. Februar 1906 erklärte der Staatsrat, dass er das Initiativkomitee Veytaux-Sonchaux angefragt habe, ob es geneigt wäre, sein Konzessionsänderungs- und Erweiterungsgesuch Veytaux-Sonchaux-Caux-Naye auf die Strecke Veytaux-Sonchaux-Caux zu beschränken. Er fügte bei, dass er, gestützt auf die bejahende Antwort des fraglichen Initiativkomitees, das Projekt Veytaux-Sonchaux-Caux in empfehlendem Sinne begutachte.

Mit der bereits erwähnten Zuschrift vom 6. Februar 1906 brachte das Initiativkomitee der Bahn Veytaux-Sonchaux dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis, dass es sein Gesuch um Konzessionsänderung auf den untern Teil der projektierten Linie, d. h. auf das Tracé Veytaux-Sonchaux-Caux, beschränke, und dass es auf die Ausführung der Strecke Sonchaux-Naye verzichte.

Im fernern erklärte Herr Ingenieur Flesch mit Schreiben vom 26. Juli 1906, dass er infolge der ablehnenden Stellung des Staatsrates des Kantons Waadt sein Konzessionsgesuch Villeneuve-Sonchaux-Caux zurückziehe, sich aber vorbehalte, sein Konzessionsgesuch zu erneuern, falls das Konkurrenzprojekt Veytaux-Sonchaux-Caux innerhalb der im bezüglichen Bundesbeschluss festzusetzenden Frist nicht in Angriff genommen werde. Das Eisenbahndepartement hat mittelst Schreiben vom 28./31. Juli 1906 dem Herrn Flesch zur Kenntnis gebracht, dass es von diesem Vorbehalt Vormerk nehme.

IV.

Hierauf hat das Eisenbahndepartement einen Konzessionsentwurf für eine elektrische Zahnradbahn Veytaux-Sonchaux, mit Abzweigung nach Caux, ausgearbeitet, welcher die mit Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1904 erteilte Konzession für eine Drahtseilbahn Veytaux-Sonchaux aufheben soll.

Dieser Beschlussesentwurf ist dem Initiativkomitee Veytaux-Sonchaux-Caux und dem Staatsrate des Kantons Waadt unterbreitet worden, welche mit Schreiben vom 16. Juli und 3. August 1906 ihre Zustimmung zu demselben erklärt haben. Von der Abhaltung einer Konferenz wurde Umgang genommen, da es sich um Änderung und Ausdehnung einer bereits bestehenden Konzession handelt.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlussentwurf zur Annahme uud benützen diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. Dezember 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Veytaux nach Sonchaux mit Abzweigung nach Caux.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees der Eisenbahn von Veytaux nach Sonchaux und Caux vom 10. Juni 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1906,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Gilliéron und Amrein, Bauingenieure in Vevey, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Veytaux nach Sonchaux mit Abzweigung nach Caux, Station der Bahn von Glion zu den Felsen von Naye, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 232) erteilte Konzession einer Drahtseilbahn von Veytaux nach Sonchaux aufgehoben.

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 30 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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 Bundesrat 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 als Zahnradbahn mit Spurweite von $0{,}80$ Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 Waadt 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 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Ar. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4 mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen. Über die Einführung einer zweiten Wagenklasse entscheidet der Bundesrat.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe bis auf den Betrag von 80 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden. Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse wird der Bundesrat ermächtigt, die Maximaltaxe hierfür festzusetzen.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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

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 kann eine Taxe von höchstens 80 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 40 Rappen, und deren niedrigste nicht über 20 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 Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 höchstens 20 Rappen per Kilometer 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 15 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 23. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern 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, und für Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 28. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, 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 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 getan 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 konzessionierte 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 30. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1907 in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Veytaux nach Sonchaux, mit Abzweigung nach Caux. (Vom 13. Dezember 1906.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1906
Band Volume Volume	6
Heft Cahier Numero	51
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	19.12.1906
Seite Page Pagina	594-604
Ref. No	10 022 217

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.