

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Baumaroche nach Bossonens über Attalens mit Abzweigung von Friboges nach Moilles-Saulaz.

(Vom 13. Dezember 1906.)

Tit.

I.

Mittels Eingabe vom 19. Mai 1905 ersuchte ein durch Herrn K. A. Breuer, Ingenieur in Freiburg, vertretenes Initiativkomitee um Erteilung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Baumaroche über Attalens nach Bossonens. Nach dem allgemeinen Bericht, der dem Gesuch beigelegt wurde, bezweckt diese Eisenbahn die Beförderung von Personen und Gütern zwischen der Endstation der Drahtseilbahn Vevey-Chardonne-Mont Pélerin und der Station Bossonens der elektrischen Bahn Châtel-St-Denis-Palézieux.

Nach der Eingabe soll diese Strecke als Strassenbahn gebaut werden. Es wurde aber später, in Abänderung des vorgelegten Entwurfes vereinbart, dass wegen technischen Gründen eine Strecke von 400 m. zwischen Friboges und der Kantonsgrenze auf eigenem Bahnkörper der Strasse entlang gebaut werden soll.

In Berücksichtigung der Entwicklung der Hotelindustrie des Mont Pélerin wird im Konzessionsgesuch ein Verbindungsgeleise

von Baumaroche (Station der Drahtseilbahn) nach dem Hotel Pélerin Palace vorgehen. Dieses Geleise soll jedoch erst später erstellt werden.

Haltestellen werden bei La Tuillière, Perretfaz, Friboges, an der Strasse von Attalens, in Foury, Attalens, Corcelles, Bossonens-Dorf und Bossonens-Station in Aussicht genommen. In Perretfaz und Friboges komme je eine fakultative Haltestelle zu stehen.

Die Gesamtlänge der Bahn auf waadtländischem Gebiet betrage 2705 m., das Verbindungsgeleise mit dem Hotel Palace nicht inbegriffen, und 4095 m. auf freiburgischem Gebiet. Der Anfangspunkt der Bahn komme nördlich der Station Baumaroche (Höhenlage 813,75 m.), und der Endpunkt gegenüber der Station Bossonens (735 m.) zu stehen.

Kunstabauten seien keine vorgesehen.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben: Die Spurweite sei 1 m. Das Maximalgefälle betrage 60,6 ‰, oder, wenn man auch die Strecke Baumaroche Hotel Palace in Betracht ziehe, 60,5 ‰.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

a. Bau der Linie	Fr. 280,000
b. Elektrische Leitung	„ 50,000
c. Haltestellen	„ 7,000
d. Schuppen	„ 8,000
e. Rollmaterial	„ 65,000
f. Mobiliar	„ 5,000
g. Verschiedenes, Unvorhergesehenes	„ 35,000
	<hr/>
	Fr. 450,000

oder Fr. 66,170 per Bahnkilometer.

II.

Mittelst Eingabe vom 22. Januar 1906 hat das erwähnte Initiativkomitee ein weiteres Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine elektrische Bahn mit eigenem Bahnkörper von Friboges nach Moilles-Saulaz gestellt.

Aus dem allgemeinen Bericht, der mit dem Gesuch eingesandt wurde, ergibt sich, dass diese Bahn die Linie Baumaroche-Attalens-Bossonens auf dem kürzesten Wege mit Vevey verbindet und dabei schon bestehende elektrische Anlagen benützt. Diese Verbindung könne auf vorteilhafte Weise geschehen, indem die Haltestelle Moilles-Saulaz der Linie Vevey-Châtel-St-Denis der elektrischen

Eisenbahnen Vevey mit der Haltestelle Friboges, die am Einmündungspunkte der neuen Strasse Baumaroché Tuillère-Chaudettaz mit der Kantonsstrasse Vevey-Palézieux vorgesehen sei, vereinigt werde.

Die Erstellung dieser Linie werde es ermöglichen, direkte Züge Vevey-Baumaroché verkehren zu lassen, und zugleich werde damit der Verkehr mit den Hochebenen von Attalens und Palézieux günstig beeinflusst.

Eine einzige Haltestelle, die fakultativer Natur sein werde, sei bei La Chaux (Km. 1,710) in Aussicht genommen. Friboges liege in einer Höhenlage von 759,20 m. und Moilles Saulaz in einer solchen von 653,20 m. Das Maximalgefälle betrage 50 ‰.

Der technische Bericht führt aus, die Spurweite werde 1 m. und die Gesamtlänge der Bahn, welche ganz auf eigenem Bahnkörper zu bauen sei, 2650 m. betragen.

Im Kostenvoranschlag werden folgende Posten aufgeführt:

a. Bau der Linie	Fr. 165,000
b. Elektrische Leitung	„ 30,000
c. Haltestellen	„ 1,000
d. Schuppen	„ —
e. Rollmaterial	„ —
f. Mobiliar etc.	„ 500
g. Verschiedenes, Unvorhergesehenes	„ 23,500
	<hr/>
	Fr. 220,000

oder Fr. 86,000 per Bahnkilometer.

Auf Anregung des Eisenbahndepartements haben die Gesuchsteller beschlossen, die beiden Projekte zu vereinigen und für beide Linien nur ein Konzessionsgesuch zu stellen, nämlich für eine elektrische Bahn, teilweise Strassenbahn, von Baumaroché über Attalens nach Bossonens, mit Abzweigung von Friboges nach Moilles-Saulaz. Die ganze Bahn wird in zwei Sektionen ausgeführt werden, die folgende Strecken umfassen:

1. Baumaroché-Bossonens;
2. Friboges-Moilles-Saulaz.

Um gegebenenfalls den Betrieb der Linien Baumaroché-Attalens-Bossonens und Friboges-Moilles-Saulaz durch eine der anschliessenden Bahnen zu ermöglichen, wird man beim Bau dieser Strecken darauf Rücksicht nehmen, dass das Rollmaterial der erwähnten anschliessenden Bahnen auch auf den beiden in Frage stehenden Linien verkehren kann.

In ihren Vernehmlassungen vom 17. September 1906, resp. 10. Oktober 1905 haben die Regierungen der Kantone Waadt und

Freiburg erklärt, sie hätten keine Einwendungen gegen die Erteilung der Konzession für die auf ihrem Gebiete zu bauenden Strecken zu erheben, da die Frage der Benützung der öffentlichen Strassen bereits geregelt worden sei.

Die vorgeschriebene Konferenz fand am 9. November 1906 in Bern statt.

Der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussextrakt wurde unverändert angenommen, nachdem die Taxen mit denjenigen der Konzession der elektrischen Eisenbahnen in Vevey in Übereinstimmung gebracht worden waren. Da der Staatsrat des Kantons Waadt an dieser Konferenz nicht vertreten war, so wurde ihm von der Änderung der Taxen Kenntnis gegeben. Mit Schreiben vom 19. November 1906 erklärte sich diese Behörde hiermit einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlussentwurf zur Annahme und benützen auch 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 Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Baumaroche nach Bossonens über Attalens mit Abzweigung von Friboges nach Moilles-Saulaz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Eingaben eines Initiativkomitees vom 19. Mai 1905, 22. Januar 1906, 23. Juli 1906 und 27. Juli 1906, für eine Eisenbahn Baumaroche-Attalens-Bossonens mit Abzweigung Friboges-Moilles-Saulaz;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Dezember 1906,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn K. A. Breüter, Ingenieur in Freiburg, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Baumaroche nach Bossonens über Attalens mit Abzweigung von Friboges nach Moilles-Saulaz 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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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. Die Konzessionäre sind ermächtigt, die Linie in zwei Sektionen zu erstellen, nämlich:

1. Baumaroché-Bossonens;
2. Friboges-Moilles-Saulaz.

Art. 6. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat für die Sektion Baumaroché-Bossonens 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. 7. Binnen zwei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion Baumaroché-Bossonens zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Frist für den Bau der zweiten Sektion (Friboges-Moilles-Saulaz) wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 8. Die Nichteinhaltung einer der in den Art. 6 und 7 oder vom Bundesrate festgesetzten Fristen zieht nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Strecke nach sich.

Art. 9. 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. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Staatsrates des Kantons Freiburg vom 10. Oktober 1905, und des Staatsrates des Kantons Waadt vom 17. September 1906, sowie des Vertrages zwischen der Gemeinde Jongny und dem Initiativkomitee der Eisenbahn vom 10. August 1906 und des Vertrages zwischen der Gemeinde Chardonne und dem genannten Komitee vom 27. August 1906, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 11. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 12. 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. 13. 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.

Art. 14. 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. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal 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. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Warezügen Personen zu befördern.

Art. 17. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 16 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 10 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

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 in beiden Wagenklassen 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 ermässiger Taxe auszugeben.

Art. 18. 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. 19. 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 10 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. 20. 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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über 2,5 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. 21. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 höchstens 2,5 Rappen per Kilometer zu erheben.

Art. 22. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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. 23. 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 Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 24. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 24 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 4 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 25. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 26. 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, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 27. 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. 28. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 29. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. 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. 31. 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 Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 32. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Waadt und Freiburg, 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 Zeitpunkt 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 ver-

hältnismässiger 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 22 $\frac{1}{2}$ fachen 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 andern 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 welcher 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. 33. Haben die Kantone Waadt und Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 32 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 34. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Baumaroche nach Bossonens über Attalens mit Abzweigung von Friboges nach Moilles-Saulaz. (Vom 13. Dezember 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1906
Date	
Data	
Seite	575-586
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 214

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.