

# Schweizerisches Bundesblatt.

56. Jahrgang. VI. Nr. 53. 28. Dezember 1904.

---

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

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Clarens nach Blonay.

(Vom 21. Dezember 1904.)

Tit.

Unterm 23. September 1904 reichte ein Initiativkomitee, an dessen Spitze Herr Louis Blanc, Großrat in Brent sur Montreux steht, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Straßenbahn, von Clarens nach Blonay. Gleichzeitig erklärte das Komitee die Konzession für eine Eisenbahn von Châtel-St. Denis nach Blonay und Fontanivant vom 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 101) als gegenstandslos. Das Initiativkomitee Clarens-Blonay darf als zur Abgabe einer solchen Erklärung berechtigt angesehen werden, da ihm sämtliche noch lebenden Konzessionäre der Eisenbahn Châtel-St-Denis-Blonay-Fontanivant als Mitglieder angehören.

Laut dem allgemeinen Berichte hat die neue Bahnlinie den Zweck, dem oft geäußerten Wunsche der Bevölkerung jener Gegend nach einer Verbindung mit den andern Verkehrsmitteln, d. h. mit den Bundesbahnen, den elektrischen Viviserbahnen, der Montreux-Berner Oberland-Bahn und den Dampfbooten des Genfersees zu entsprechen. Sodann solle sie auch eine Ableitung bilden für den Güterverkehr der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der eine große Ausdehnung erreicht habe und sich noch beträchtlich vermehren werde, wenn einmal der Betrieb auf der Strecke Montbovon-Zweisimmen eröffnet sei. Auch sei das Trace der Clarens-Blonay-Bahn mit Bezug auf Kurven und Gefäll so be-

rechnet worden, daß es gleiche, wenn nicht bessere Verhältnisse aufweise als die Montreux-Berner Oberland-Bahn zwischen Planchamp und Montreux.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben: Die Bahn beginne in der Station Clarens der schweizerischen Bundesbahnen, erreiche in einem Bogen die Kantonsstraße Clarens-Chailly und benütze diese bis nahe an Chailly (Pension Mury). Sie verlasse dann die Straße mit ihren vielen Windungen und führe südlich am Dorf Chailly vorbei, um beim Hause Traversini die Straße wieder zu gewinnen und ihr dann bis zur gewölbten Brücke über die Baye von Clarens zu folgen. Von hier sei es wegen der sehr starken Krümmungen und der beträchtlichen Steigung für das Tracé nicht mehr vorteilhaft, die Straße zu benützen. Die Bahn folge daher bergseits auf eigenem Unterbau bis Planchamp, eventuell Fontanivant, wo sie an die Montreux-Berner Oberland-Bahn anschließe. Von hier werde sie wieder für sich weitergeführt, kreuze mit der Kantonsstraße und erreiche diese nochmals ungefähr 100 m. vom Schulhaus Brent. Alsdann durchquere sie das Dorf gleichen Namens, setze über die Brücke und folge dem ehemaligen Tracé des Bahnprojektes Fontanivant-Blonay, um im Bahnhof Blonay an die Chemins de fer électriques veveysans anzuschließen. Die Gesamtlänge der Bahn betrage ungefähr 5,3 km. Ihr Bau werde an mehreren Stellen eine Verbreiterung der Kantonsstraße zur Folge haben, sowie die Errichtung eiserner Brücken über die Baye de Clarens.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze:

1. Unterbau . . . . .	Fr. 128,000
2. Oberbau . . . . .	„ 143,585
3. Hochbauten . . . . .	„ 24,000
4. Elektrische Anlagen . . . . .	„ 86,390
5. Expropriationen . . . . .	„ 69,690
6. Rollmaterial . . . . .	„ 36,000
7. Allgemeine Unkosten . . . . .	„ 26,000
8. Unvorhergesehenes . . . . .	„ 26,335

Total Fr. 540,000

Der Staatsrat des Kantons Waadt ließ sich unterm 20. Mai und 1. Dezember 1904 zu gunsten der Konzessionserteilung vernehmen. Er beschränkte sich darauf, folgende zwei Vorbehalte zu machen: daß sich die Gesellschaft mit den Chemins de fer électriques veveysans über den Anschluß in der Station Blonay zu verständigen habe, und daß sie beim Studium des definitiven

Tracés suchen solle, näher an das Dorf Tercier heranzurücken, um diese Gegend besser zu bedienen, als in dem vorgelegten Projekte in Aussicht genommen sei.

Die Frage der Straßenbenützung ist durch ein kantonales Pflichtenheft und durch Erlasse der betreffenden Gemeinden geregelt.

Die vorgeschriebene Konferenz fand am 13. Dezember 1904 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf, der mit Ausnahme des Artikels 3 mit dem nachstehenden Beschlussesentwurf übereinstimmte, wurde von allen Teilnehmern der Konferenz angenommen. Dabei gaben die Vertreter der Konzessionsbewerber die Erklärung zu Protokoll, daß sie sich vorbehalten, eine Änderung der Konzession im Sinne der Unterdrückung des Güterdienstes zu verlangen, falls die Montreux-Berner Oberland-Bahn sich nicht mehr geneigt zeigen sollte, einen Teil ihres Güterverkehrs auf die Linie Planchamp (beziehungsweise Fontanivant)-Clarens abzulenken.

Das Konzessionsgesuch des Initiativkomitees Blanc und Mit-hafte gibt uns keinen Anlaß zu Einwendungen. Ein Konkurrenzgesuch, das von den Chemins de fer électriques veveysans eingereicht worden war, ist am 16. November 1904 laut schriftlicher Erklärung, die bei den Akten liegt, zurückgezogen worden. Die Aufhebung der Konzession Châtel-St-Denis-Blonay-Fontanivant erscheint angezeigt mit Rücksicht darauf, daß vom Bau einer solchen Linie keine Rede mehr sein konnte, nachdem Châtel-St-Denis durch die Chemins de fer électriques veveysans mit den Gestaden des Genfersees in Verbindung gesetzt war.

Wir erlauben uns daher, Ihnen die Erteilung der Konzession durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes zu empfehlen und benützen den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf )

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn, teilweise Straßenbahn, von Clarens nach Blonay.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees für eine elektrische Eisenbahn, teilweise Straßenbahn, von Clarens nach Blonay, vom 2. März und 10. September 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezember 1904,

beschließt:

Dem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren L. Blanc, L. Perret, E. Francey, Eug. Mayor, V. Genoud, A. Pilliod, C. Blanchod, J. Muralt, R. Chevalley, Er. Mayor, alle in der Gegend Montreux-Clarens-Châtel-St-Denis wohnhaft, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Eisenbahn, teilweise Straßenbahn, von Clarens S. B. B. (eventuell mit Anschluß an Vevey-Montreux-Chillon) nach Blonay (Station der Chemins de fer électriques veveysans), mit Anschluß an die Montreux-Berner Oberland-Bahn in Planchamp oder Fontanivant, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschuß vom 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 101) den Herren J. A. Bucher und Mit-

haften erteilte Konzession für eine elektrische Eisenbahn von Châtel-St-Denis nach Blonay und nach Fontanivant 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 Montreux (Gemeinde Châtelard).

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 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 der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen einem Jahre, 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 mit Spurweite von einem Meter und eingleisig 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 Dekretes des Großen Rates des Kantons Waadt vom 29. November 1904, sowie der Ermächtigungen der Gemeinden Blonay und Châtelard, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal 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. 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 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.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 25 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 15 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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 in beiden Wagenklassen 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 Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette 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 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. 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 10 Rappen und deren niedrigste nicht über 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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 5 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 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. 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 4 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 beträgt 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 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 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. gerechnet 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 Bundesrat 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 Bundesrat 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 Tarifsätze 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 besonderen 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 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 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 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  $22\frac{1}{2}$ 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Clarens nach Blonay. (Vom 21. Dezember 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1904
Date	
Data	
Seite	677-687
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 268

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.