

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.*  
*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.*  
*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

192

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Glion nach Sonchaux mit Abzweigung nach Caux.

(Vom 19. Juni 1911.)

Tit.

Die Konzessionsinhaber der Eisenbahn Veytaux-Sonchaux mit Abzweigung nach Caux ersuchen mit Eingabe vom 3. Februar 1911 um eine Abänderung der ihnen durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1906 (E. A. S. XXII, 408) erteilten Konzession in dem Sinne nach, dass die Strecke Veytaux-Brochet durch Glion-Brochet ersetzt wird.

Zur Begründung ihres Gesuches machen sie folgendes geltend:

Das eingehende Studium der Linie Veytaux-Sonchaux habe ergeben, dass die Erstellung dieser Linie, namentlich ihres untern Teiles, sehr kostspielig sei. Die topographischen Verhältnisse seien wirklich sehr ungünstig. Man könne dies daraus ersehen, dass zwischen Veytaux und Sonchaux Tunnelstrecken von nicht weniger als 820 m Länge nötig wären, wovon 720 m auf die untere Strecke von Veytaux bis zur Abzweigung bei Brochet, beziehungsweise Massillon entfallen würden.

Infolge der Erstellung der Eisenbahn auf den Mont-Fleuri sei die ursprünglich vorgesehene Bedienung dieser Fremdenstation durch eine Zahnradbahn überflüssig geworden.

Die Station Veytaux S. B. B. sei zwischen dem See und dem Berge eingengt, was den Anschluss erschwere. Der Gütertransport finde nur ausnahmsweise statt. Überdies sei nicht daran zu denken, das Anhalten der Expresszüge auf dieser Station zu verlangen. Möglicherweise werde die Erstellung des projektierten grossen Tunnels zwischen Veytaux und Montreux bessere Verhältnisse herbeiführen; es sei das jedoch eine noch unentschiedene Frage.

Infolge der Erstellung der Linie Montreux-Glion habe sich der Schwerpunkt des Eisenbahnverkehrs der Gegend einigermaßen verschoben. Man dürfe nicht übersehen, dass Montreux ein Fremdensammelpunkt ersten Ranges sei und dass man daher möglichst direkte Verbindungen mit diesem Orte anzustreben habe.

Diese Erwägungen haben das Initiativkomitee der Eisenbahn Veytaux-Sonchaux-Caux dazu geführt, die oben erwähnte Änderung der Konzession zu verlangen.

Ein Vorteil der vorgeschlagenen Lösung bestehe darin, dass sie gestatte, die Führung direkter Wagen zwischen Montreux und Sonchaux vorzusehen, so dass kein Umsteigen notwendig werde. Ein anderer Vorteil sei darin zu erblicken, dass Caux und Sonchaux durch eine einfache Adhäsionsbahn von mässiger Steigung miteinander verbunden würden, was den an den genannten Orten sich aufhaltenden Fremden gestatte, mit grösserer Leichtigkeit Ausflüge zu unternehmen.

Das Initiativkomitee hält es nicht für nötig, die Gründe, welche zugunsten der Erstellung einer Eisenbahn auf den Mont Sonchaux sprechen, nochmals zu erörtern. Es bezieht sich in dieser Hinsicht auf die im Konzessionsgesuch für die Eisenbahn Veytaux-Sonchaux-Caux enthaltenen Ausführungen.

Die projektierte Eisenbahn bestehe aus einer Zahnradstrecke von Glion nach Brochet und zwei Adhäsionsstrecken von Brochet nach Sonchaux und von Brochet nach Caux.

Die Linie beginne bei der Station Glion (Quote 692,40), welche zur Gemeinschaftsstation für die Linien Territet-Glion, Glion-Naye, Montreux-Glion und Glion-Sonchaux würde, führe unter der neuen Strasse hindurch und verlaufe dem Bergabhang entlang in beständiger Steigung von 15 % nach dem Bois-des-Râpes und durchquere dann einen Zufluss der Veraye mittelst einer Brücke von 20 m Länge.

So gelange man nach einer Fahrt von 2420 m zur Abzweigung von Brochet (Quote 1040), wo ein Ausweichgleise vorgesehen sei.

Unmittelbar nach der Abzweigung trete die Bahn in einen Tunnel (150 m Länge) und überschreite dann die Veraye auf einer Brücke von ungefähr 20 m Länge. Hierauf folge eine Reihe von Gräten und Mulden, die ziemlich bedeutende Erdarbeiten und Kunstbauten nötig machen werden. Endlich erreiche die Linie Sonchaux (Quote 1120).

Die Zweiglinie Brochet-Caux weise nichts besonderes auf, ausgenommen etwa die Brücke über den Bergbach, der weiter unten schon einmal von der Eisenbahn Glion-Brochet überschritten worden sei. Sie würde sich natürlich an die Station Caux der Glion-Naye-Bahn anschliessen.

Die Linie verlaufe innerhalb des Gebietes der Gemeinden Veytaux und Planches.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Eisenbahn: Glion-Sonchaux 4610 m.  
 Zahnradstrecke 2420 m (Glion-Brochet).  
 Adhäsionsstrecke 2190 m (Brochet-Sonchaux).

Spurweite: 0,80 m.

Maximalsteigung: Zahnradstrecke 150‰, Adhäsionsstrecke 38,5‰.

Höhenquoten: Glion 692,40, Abzweigung Brochet 1040, Sonchaux 1120, Caux 1054 m ü. M.

Minimalradius: 80 m, eventuell 60 m.

Zwischenstation: eine.

Gütertransport: vorgesehen.

Betriebssystem: Elektrizität.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

*Eisenbahn und feste Einrichtungen.*

Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	40,000
Verzinsung des Baukapitals . . . . .	"	30,000
Expropriationen . . . . .	"	130,000

*Erstellung der Linie.*

Erdarbeiten und Kunstbauten, Fr. 110,000 per km	"	632,500
---	---	---------

*Geleise.*

Zahnradstrecke, 2,4 km à Fr. 55,000	Fr.	132,000
Adhäsionsstrecke, 3,35 km à Fr. 30,000	"	100,500
		232,500
Übertrag	Fr.	1,065,000

	Übertrag	Fr. 1,065,000
Elektrische Leitung, Fr. 14,000 per km . . .	„	80,500
Gebäude und mechanische Einrichtungen . . .	„	150,000
Signale, Fr. 1200 per km . . . . .	„	6,900

*Rollmaterial.*

Elektrische Lokomotiven, 3 à Fr. 32,000	Fr. 96,000	
Anhängewagen, 4 à Fr. 15,000 . . .	„	60,000
Motorwagen, 3 à Fr. 15,000 . . .	„	45,000
Wagen, 3 à Fr. 6000 . . . . .	„	18,000
		<hr/>
		„ 219,000
Mobiliar und Gerätschaften à Fr. 2000 per km .	„	11,500
Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . .	„	67,100
		<hr/>
	Total	Fr. 1,600,000

oder per km rund Fr. 278,000.

In seiner Vernehmlassung vom 9. Mai 1911 sprach sich der Staatsrat des Kantons Waadt zugunsten der Änderung der Konzession aus.

Das Eisenbahndepartement hat es für zweckmässig erachtet, einen neuen Konzessionsentwurf zu erstellen und konferenzielle Verhandlungen anzuordnen. Dieselben fanden am 1. Juni 1911 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Beschlussesentwurf wurde mit einigen Abänderungen angenommen.

Mit Eingabe vom 30. Mai 1911 erhob der Vorstand der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz Einsprache gegen die beabsichtigte Konzessionsänderung, da die Schönheit der Gegend durch die neue Strecke Glion-Brochet beeinträchtigt werde. Die Inhaber der Konzession Veytaux-Sonchaux-Caux beantragten mit Eingaben vom 5. und 7. Juni ds. Js. die Einsprache des Heimatschutzes nicht zu schützen, da die neue Linie Glion-Brochet vom Standpunkte des Heimatschutzes aus betrachtet, noch weniger Anlass zur Beanstandung geben könne, als die bereits konzessionsierte Linie Veytaux-Brochet, die bei der Konzessionsänderung dahinfallen soll.

Bei dem am 18. Juni ds. Js. vom Vorsteher des Eisenbahndepartements vorgenommenen Augenscheine, an dem der Vorstand der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz und die Konzessionsinhaber Veytaux-Sonchaux-Caux durch Delegierte vertreten

waren, ergab sich, dass die neue Linie Glion-Brochet derart angelegt werden wird, dass von einer Verunstaltung des Landschaftsbildes nicht wohl gesprochen werden kann. Der Vertreter der genannten Vereinigung erklärte, dass er speziell gegen diese Linie auf seiner Opposition nicht weiter beharren wolle, dagegen auf dem grundsätzlichen Standpunkte, dass neue Bergbahnen nicht mehr konzessioniert werden sollten, beharre.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Juni 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Glion nach Sonchaux, mit Abzweigung nach Caux.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Veytaux nach Sonchaux und nach Caux, vom 3. Februar 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Juni 1911,

beschliesst:

einem Initiativkomitee, vertreten durch die HH. A. Masson in Veytaux, F. Gilliéron in Vevey und H. Chenaux, Ingenieur in Ville-neuve wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Glion nach Sonchaux mit Abzweigung nach Caux unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1906 (E. A. S. XXII, 408) erteilte Konzession einer elektrischen Zahnradbahn von Veytaux nach Sonchaux, mit Abzweigung nach Caux als erloschen erklärt.

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

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Vevytau.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Die Konzessionäre werden ermächtigt, die Linie in drei Teilstrecken zu erstellen, nämlich:

1. Sonchaux-Brochet,
2. Glion-Brochet,
3. Brochet-Caux.

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 für die zuerst in Angriff genommene Teilstrecke zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die zuerst in Angriff genommene Teilstrecke zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für die Erstellung der beiden andern Teilstrecken werden vom Bundesrat festgesetzt werden.

Die Nichteinhaltung der in diesem Artikel festgesetzten Fristen hat den Hinfall der Konzession nur für diejenige Strecke zur Folge, auf die sie anwendbar sind.

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.

Die Bahnverwaltung hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelarbeiten am Sonntag, mit Ausnahme der Arbeiten vor Ort und allfälliger unaufschiebbarer Arbeiten, eingestellt werden.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 0,80 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw, 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen 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 vier 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.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen.

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. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von 80 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse wird die Taxe hierfür durch den Bundesrat festgesetzt.

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 zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts 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 Reisegepäck ein Abfertungsverfahren 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 per Kilometer höchstens 20 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

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 Bestimmungstation 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 andere 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 drei 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 der 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. 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 Hilfsgeschäften 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 1950 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 Bundesgerichts.

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. Juli 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Glion nach Sonchaux mit Abzweigung nach Caux. (Vom 19. Juni 1911.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	192
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1911
Date	
Data	
Seite	613-625
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 240

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.