## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Gimel über Aubonne nach Allaman.

(Vom 24. September 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 22. Oktober 1887 hatten Namens eines Initiativkomites die Herren Ernst Reymond, Friedensrichter in Gimel, und William Nordhof, Geometer in Aubonne, um die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Allaman über Aubonne und Gimel nach Biere nachgesucht und unterm 2. Februar 1888 die erforderlichen Vorlagen folgen lassen.

Was die Umstände betrifft, welche die Vorlage des Gesuches an die Räthe bis jetzt verzögert haben, so ist darüber kurz Nachstehendes zu erwähnen.

Vorerst erinnern wir daran, daß Sie unterm 21. Dezember 1886 Herrn Charles Dreyfus, damals in Zürich, nunmehr in Basel, die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn am südöstlichen Abhang des Waadtländer Jura ertheilt haben, welches Projekt folgende drei Sektionen in sich begreift:

- 1) von Bière an die französische Grenze bei La Rippe;
- von Bière nach La Sarraz (zum Anschluß an das Netz der jetzigen Jura-Simplon-Bahn, Jougne-Linie);
- 3) von Bière nach Morges (ebenfalls zum Anschluß an die Jura-Simplon-Bahn).

Dazu ist zu bemerken, daß das Theilstück Bière-Gimel des heute vorliegenden Gesuches bereits in der Konzession des Herrn Dreyfus für die schmalspurige Linie Bière-La Rippe inbegriffen ist und die drei konzedirten Linien bis jetzt im Stadium des Projektes geblieben sind, demzufolge die in Art. 5 der bezüglichen Konzession angesetzten Fristen mehrmals, letztmals durch Bundesrathsbeschluß vom 29. Juli 1890, verlängert werden mußten. Unterdessen hat Herr Dreyfus noch ein zweites Tracé für die Linie Morges-Bière studiren lassen.

Angesichts der verschiedenen zur Verbindung von Bière mit dem Genfersee vorgeschlagenen Tracés veranstaltete der Staatsrath von Waadt, bevor er sich für die eine oder andere Linie aussprach, eine Expertise, welche geraume Zeit in Anspruch nahm, ohne indessen die Sachlage vollständig abzuklären. Auf Grund weiterer von ihm veranlaßter Untersuchungen entschied er sich erst in neuester Zeit für die Befürwortung und Unterstützung zweier schmalspuriger Linien, nämlich Morges-Bière über Apples (statt ursprünglich über St. Livres) und von Gimel (resp. Bière) über Aubonne nach Allaman.

Demgemäß schlägt nun auch das Komite, welches für die letztere Linie, Gimel-Aubonne-Allaman, die Konzession verlangt, die Anwendung der Meterspur vor. Zufolge Uebereinkunft vom 19. Mai 1890 zwischen diesem Komite und Herrn Dreyfus nimmt Letzterer das seitens des Komite gestellte Konzessionsbegehren auf und tritt als Bewerber an dessen Stelle. Es versteht sich infolge dessen, daß sich das Konzessionsgesuch nicht mehr auf das Theilstück Bière-Gimel erstreckt, für welches Herr Dreyfus die Konzession bereits besitzt.

In dem dem ursprünglichen Konzessionsbegehren beigegebenen allgemeinen Bericht wird auf die großen Vortheile hingewiesen, welche der berührten Gegend in wirthschaftlicher Beziehung aus dem projektirten Schienenweg erwachsen werden. Abgesehen von dem besondern Verkehr des Waffenplatzes Bière werde der Bahn ein bedeutender Güterverkehr erwachsen aus dem Handel mit Bauund Brennholz aus den reichen Wäldern des Jura, aus der Gewinnung von Steinen, Sand und Kalk, aus dem regen Viehhandel, aus der Zufuhr der Bedarfsartikel aller Art etc. Auch die Zahl der Personen, welche während der schönern Jahreszeit ihren Aufenthalt in den reizend gelegenen und gesunden Gegenden des Jura nehmen, werde in starkem Maße zunehmen, sobald die Verkehrsmittel verbessert sein werden.

Die projektirte, rund 11 km. lange Linie geht von der Mitte des Aufnahmsgebäudes der Station Allaman aus, folgt auf ungefähr 320 m. der Linie Lausanne-Genf auf der Bergseite, erreicht die Straße nach l'Etraz, zieht sich in schräger Richtung durch die Weinberge hinauf, um dann der Straße Rolle-Aubonne entlang den Bahnhof Aubonne zu erreichen. Von Aubonne gelangt die Linie mit einer Steigung von 35 % und nach Niveaukreuzung der Straßen von Aubonne nach Bougy und von Féchy nach Gimel, sowie nach Uebersetzung (bei km. 5,8) des Baches Malla Armary zur Haltstelle Montherod, setzt sich in der Steigung von 35 % in der Richtung der Straße Montherod-Gimel fort, welche sie zweimal schneidet, indem sie sich möglichst dem Terrain anschmiegt, und gelangt in den Bahnhof Gimel am Trennungspunkte der Straßen Aubonne-Gimel und Aubonne-Saubraz.

Als Maximalsteigung sind 35% vorgesehen; die auf zirka % der ganzen Bahnlänge zur Anwendung gelangen werden. Der kleinste Kurvenhalbmesser soll nicht unter 180 m. betragen.

Bedeutendere Kunstbauten kommen nicht vor.

Außer der Zwischenstation Aubonne sind Haltstellen bei Montherod und eventuell bei Féchy und Fouly in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag ist wie folgt aufgestellt:	
1. Grunderwerb	Fr. 120,000
2. Erdarbeiten und Kunstbauten	, 160,000
3. Oberbau	" 370,000
4. Hochbauten	, 42,000
5. Rollmaterial	, 100,000
6. Mobiliar und Geräthschaften	n 10,000
7. Studien, Bauleitung und Verwaltung	, 50,000
8. Zinse während der Bauzeit	, 20,000
9. Unvorhergesehenes	" 88,000
Im Ganzen für 11 km.	Fr. 960,000
oder per Kilometer durchschnittlich Fr. 87,273.	
In Bezug auf die Rentabilität stellt das Gest	ich folgende
Berechnung auf:	Ü
Einnahmen aus dem Personentransport	
Einnahmen aus dem Gütertransport	, 32,400
Zusammen	Fr. 109,260
Betriebskosten (70% der kilometrischen Einnahmen)	" 75,117
Reineinnahme	Fr. 34,143

Wie wir bereits vorstehend erwähnt haben, unterstützt nunmehr der Staatsrath des Kantons Waadt das Konzessionsgesuch zur Entsprechung, und laut einer Mittheilung der vereinigten Komites für Förderung des vorliegenden Projektes hat der Große Rath des Kantons Waadt kürzlich die Zuwendung einer Subvention von Fr. 20,000 per Kilometer an das Unternehmen beschlossen.

Mit Rücksicht auf die verschiedenen, zur Herstellung einer Verbindung zwischen dem Waffenplatz Bière und dem Genfersee vorgeschlagenen Varianten wurde das vorliegende Gesuch seiner Zeit auch vom Militärdepartement begutachtet, welches dem mehr östlich, d. h. von Morges abzweigenden Tracé den Vorzug gab, insbesondere weil sein Verkehr mit dem Waffenplatz von Osten her denjenigen von Westen her bedeutend überrage. Im Weitern wurde betont, daß die geplante Verbindung in militärischer Beziehung nur Werth habe, wenn die Anlage normalspurig erfolge, da ein Umlad nach der Natur der Transporte (schweres Artilleriematerial, Pferde, Hafer) mit bedeutenden Inkonvenienzen verbunden sei. Dem ersteren Wunsche des Militärdepartements entspricht die gewählte Lösung der Tracéfrage, während dagegen schmalspurige Erstellung in Aussicht genommen ist. Man würde aber unseres Erachtens zu weit gehen, wenn bloß mit Rücksicht auf die von der Militärbehörde betonten Inkonvenienzen die normalspurige Anlage verlangt werden wollte.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 4. September d. J. statt.

Es gaben dabei die im hienach folgenden Konzessionsentwurf aufgenommenen Bedingungen, nach welchen wir die Konzessionsertheilung beantragen, nur zu einigen nebensächlichen Bemerkungen Anlaß, denen Rechnung getragen ist.

Da die neue Linie mit den dem heutigen Bewerber bereits konzessionirten Linien ein einheitliches Unternehmen bilden wird, so ist es angezeigt, die nämlichen Bedingungen, wie für jene, insbesondere was Dauer der Konzession, Taxen und Rückkaufsfristen betrifft, festzusetzen. Bezüglich der Taxen ist bloß im letzten Alinea des Art. 18, nach dem Wunsche der Komitevertreter an der Konferenz, die Minimaltaxe für ein einzelnes Stück auf 25 statt 40 Rp. festgesetzt.

Im Hinblick auf den Zusammenhang mit den andern Linien kann dagegen dem Wunsche des Komite nach Festsetzung eines andern Gesellschaftssitzes als Lausanne nicht wohl Rechnung getragen werden.

Die Frist zur Vorlage der technischen und finanziellen Vorlagen ist auf ein Jahr bemessen, in Uebereinstimmung mit der auf ein Jahr verlängerten Frist für die andern Linien.

Im Art. 8 ist die Spurweite auf 1 m. normirt, wobei es die Meinung hat und vom Petenten zugestanden ist, daß auch die früher konzessionirten Linien, für welche allgemein bloß Schmalspur vorgesehen ist, ebenfalls mit 1 m. Spurweite gebaut werden.

Im Uebrigen schen wir uns zu Bemerkungen nicht veranlaßt und empfehlen Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlußentwurfes.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes, Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: Ringier.

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

## betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Gimel über Aubonne nach Allaman.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht

- der Eingaben eines Initiativkomite, vom 22. Oktober 1887 und 2. Februar 1888;
- 2) einer Erklärung desselben Komite, vom 17. Mai 1890;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. September 1890,

## beschließt:

Dem Herrn Karl Dreyfus, in Basel, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eiseubahn von Gimel über Aubonne nach Allaman unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

- 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 bis zum 31. Dezember 1936 ertheilt.
  - Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Lausanne.
- Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.
- Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

- Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.
- Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.
- Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit oder die Bedürfnisse des Betriebes geboten ist.
- Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt.
- Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.
- Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.
- Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.
- Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Änhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14, Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 7 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 24 Rp.; Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.; Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4,5 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1½ 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.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten,

- Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.
- Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.
- Art. 21. Die in den Art. 15. 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station.
  Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladeplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich
  aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des
  Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist
  Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in
  der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur
  unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen
  von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, dereu Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.
- Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.
- Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.
- Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansatze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

- Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.
- Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, gelten folgende Bestimmungen:
  - a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
  - b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensionsund Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
  - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.
- Art. 27. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.
- Art. 28. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Gimel über Aubonne nach Allaman. (Vom 24. September 1890.)

In Bundesblatt Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1890

Année Anno

Band 4

Volume Volume

Heft

41 Cahier

Numero

Geschäftsnummer

Numéro d'affaire Numero dell'oggetto

Datum 04.10.1890

Date

Data

Seite 365-376

Page Pagina

Ref. No 10 014 972

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.