

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimel.

(Vom 3. März 1893.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 25. November 1892 reichten die Herren G. Martinoni und A. Roy, in Rolle, ersterer als Präsident und letzterer als Sekretär eines Initiativkomitees zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimel.

Zur Begründung desselben führen die Petenten folgendes an: Seit mehr als 20 Jahren hätten die am Fuße des Jura gelegenen Gemeinden große Anstrengungen gemacht, um ihre Gegend mit dem Netze der nunmehrigen Jura-Simplon-Bahn zu verbinden. Dieselben wären aber bei den verschiedenen Projekten an den finanziellen Schwierigkeiten, denen die Konzessionäre begegnet seien, gescheitert, indem sich die zur Erstellung der Linien nötigen Kapitalien nicht gefunden hätten.

Angesichts dieser beständigen Mißerfolge hätten sich die Gemeinden Gimel, Saubraz, Essertines, St. Oyens, St. Georges, Marchissy, Pisy und Bougy, welche an der Linie Gimel-Aubonne-Allaman mitinteressiert seien, entschlossen, ihre Zustimmung zu dem für letztere gestellten Fristverlängerungsgesuch zu verweigern, dieses Projekt zu verlassen und im Einverständnis mit den Gemeinden Rolle und

Mont-le-Grand ein neues Tracé Gimel-Signal de Bougy-Rolle zu studieren, welches nunmehr den Gegenstand des vorliegenden Konzessionsgesuches bilde.

Die projektierte Linie geht vom Bahnhof von Rolle aus, zieht sich vorerst nordwärts, durchschneidet das Weingelände von Mont-le-Grand, biegt von diesem Dorfe leicht nach Osten ab, wendet sich hierauf gegen den obern Teil des Dorfes Bougy-Villars und gelangt, dem Abhange entlang steigend und mittelst eines Tunnels und einer großen Schleife die steilste Partie des Berges überwindend, hinter das Signal von Bougy. Von hier geht das Tracé über Le Pontet bei Essertines nach der Endstation der Bahn, Gimel.

Die Länge der Bahn beträgt total 8750 m., wovon 2870 m. auf die Zahnstangen- und 5880 m. auf die Adhäsionsstrecken entfallen, die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung nach dem vorgelegten Längenprofil auf der Zahnstangenstrecke 120, auf der Adhäsionsstrecke 30 ‰ (nach dem technischen Bericht 125 beziehungsweise 40 ‰), die Höhendifferenz 313,35 m. und der Minimalradius 120 m. (nach dem Bericht 100 m.).

Als Zwischenstationen sind 4 Haltestellen bei Mont-le-Grand, Bougy, Signal de Bougy und Le Pontet vorgesehen.

Zum Betrieb werden gemischte Zahnrad- und Adhäsionslokomotiven in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor für:

1. Expropriation . . . . .	Fr. 112,000
2. Kunstbauten . . . . .	„ 172,000
3. Unterbau . . . . .	„ 80,000
4. Oberbau . . . . .	„ 229,000
5. Hochbau . . . . .	„ 45,000
6. Mobiliar, Telegraphen, Signale etc. . . . .	„ 16,000
7. Rollmaterial . . . . .	„ 175,000
8. Definitive Studien, Verwaltung etc. . . . .	„ 25,000
9. Zinsen und Unvorhergesehenes . . . . .	„ 46,000
	<hr/>
Total	Fr. 900,000

oder Fr. 102,850 per km. der Bahnlänge.

Die Beschaffung dieses Bankkapitals soll erfolgen durch Aktiensubskription für . . . . .	Fr. 200,000
Subventionen von Staat und Gemeinden . . . . .	„ 400,000
Emission eines Obligationenkapitales von . . . . .	„ 300,000
	<hr/>
	Fr. 900,000

Die Betriebseinnahmen werden auf . . . . .	Fr.	68,000
„ Betriebsausgaben auf . . . . .	„	40,400
		<hr/>
veranschlagt. Aus dem Überschuß der Einnahmen von	Fr.	27,600
wären zu bestreiten:		
Die Einlage in den Erneuerungsfonds, veranschlagt		
auf . . . . .	Fr.	2,400
Die Einlage in den Reserve- und		
Amortisationsfonds, veranschlagt		
auf . . . . .	„	1,200
Verzinsung und Amortisation der Obli-		
gationen mit . . . . .	„	15,000
		<hr/>
	„	18,600

so daß für die Verzinsung des Aktienkapitales von  
Fr. 200,000 eine Summe von . . . . . Fr. 9,000  
oder 4,5 % zur Verfügung bliebe.

Die Regierung des Kantons Waadt, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, empfiehlt dasselbe, als die einfachste und praktischste Lösung der seit langer Zeit schwebenden Frage der Verbindung des Plateaus von Gimel mit dem Ufer des Genfersees, angelegentlich zur Bewilligung.

Die durch Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 17. Februar abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurfe, mit Ausnahme der in Art. 12 betreffend die Zahl der täglichen Personenzüge und in Art. 15 betreffend die Personentaxen aufgestellten Bestimmungen, über welche an der Konferenz eine Einigung nicht erzielt werden konnte.

Die Petenten nahmen in ihrem Konzessionsgesuch eine tägliche Personenbeförderung mit mindestens 3 Zügen im Sommer und 2 Zügen im Winter nach beiden Richtungen in Aussicht, während von seite des Eisenbahndepartementes die Erhöhung auf 4 beziehungsweise 3 Züge vorgeschlagen wurde. Da aber seitens der Konzessionsbewerber an ihrem Antrage mit der Begründung festgehalten wurde, daß derselbe in Übereinstimmung mit den interessierten Gemeinden gestellt sei und mit dieser Zahl der täglichen Züge dem vorhandenen Bedürfnisse vollständig Genüge geleistet werde, während eine Vermehrung das Zustandekommen der Unternehmung in hohem Grade erschweren oder sogar verunmöglichen würde, so nehmen wir umsoweniger Anstand, Ihnen zu empfehlen, dem Begehren zu entsprechen, als auch seitens des Vertreters der kantonalen Regierung die Beschränkung auf 3 beziehungsweise 2 Züge aus den angeführten Gründen empfohlen wurde.

Dagegen können wir uns nicht damit einverstanden erklären, dem von den Petenten in ihrem Konzessionsbegehren gestellten und in der Konferenz aufrechterhaltenen Gesuche zu entsprechen, eine geteilte Personentaxe, und zwar für die Strecke Rolle-Signal de Bougy 40 beziehungsweise 20 Rappen und für Signal de Bougy-Gimel 20 beziehungsweise 10 Rappen per Kilometer festzusetzen. Begründet wird dieses Begehren damit, der Verkehr auf der Strecke Rolle-Bougy werde vorzugsweise Touristenverkehr sein, dem eine höhere Taxe umso mehr zugemutet werden dürfe, als damit die billigere Taxe auf der obern Strecke zu Gunsten der einheimischen Bevölkerung ermöglicht werden solle. Es ist nun aber schon wiederholt bei Bahnen, deren Steigungsverhältnisse auf einzelnen Strecken die Anwendung der Zahnstange erfordern, wie z. B. bei den Berner-Oberlandbahnen, bei St. Gallen-Gais und Visp-Zermatt, die Taxfrage in der Weise gelöst worden, daß eine Einheitstaxe angenommen wurde, in welcher aber die starken Steigungen durch eine angemessene Erhöhung gegenüber der Normaltaxe Berücksichtigung gefunden haben, womit ein billiger Ausgleich geschaffen wird, der den Interessen des weitern wie des lokalen Verkehrs jedenfalls besser entspricht, als die Aufstellung verschiedener Taxen, welche überdies bei einer Bahn von so geringer Länge, wie die hier projektierte, sich in vermehrtem Maße als unzukömmlich erweisen müßten. Hingegen wollen wir das eventuelle Gesuch der Konzessionsbewerber, die hierseits anfänglich proponierte Taxe von 25 Rappen für die zweite Klasse auf 30 Rappen zu erhöhen, nicht beanstanden, da diese Taxerhöhung für die höhere Klasse die allgemeinen Verkehrsinteressen weniger berührt, der Bahn aber eine bessere Rendite aus dem auf der Strecke Rolle-Signal de Bougy zu erwartenden Touristenverkehr zu gewähren verspricht.

Die übrigen Artikel geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß.

Indem wir Ihnen hiermit die Annahme nachstehenden Beschlußentwurfes empfehlen, ersuchen wir Sie, Tit., die wiederholte Versicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung genehmigen zu wollen.

Bern, den 3. März 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Schenk.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimel.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Rolle-Gimel vom 25. November 1892;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. März 1893,

beschließt:

Den Herren G. Martinoni und A. Roy, beide in Rolle, handelnd namens eines Initiativkomitees und zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimel 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate 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 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 stattfinden auf Grund von Ausführungsplänen, die vorher dem Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig und eingleisig erstellt. Wo die Steigungen es erfordern, soll eine Zahnstange eingelegt werden.

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 Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 3 mal im Sommer und 2 mal im Winter nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates 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 Bundesrat 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.

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

- in der zweiten Wagenklasse 30 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 allen 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 10 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.

Die Gesellschaft wird nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete ausgeben.

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

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 30 Rp.,  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 20 Rp.,  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 2 Rappen zu bezahlen sind.

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

Traglasten, mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert 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 Waren 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 40 Rappen festgesetzt werden.

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

Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze 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 Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, bevor die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate 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 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

Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Öffnung eines genügenden 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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 1915 und von da an jederzeit 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 Zugehörigen. 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 gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 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 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer  
schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach  
Gimel. (Vom 3. März 1893.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.03.1893
Date	
Data	
Seite	576-586
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 067

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.