

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Freiburg (Station S. B. B.) nach Bulle (Station C. E. G.) über Pérolles-Marly-La Roche-Thusy und Riaz.

(Vom 28. September 1911.)

Tit.

Mit Eingabe vom 26. Januar 1911 stellte ein Initiativkomitee, vertreten durch Herrn G. Frey, Ingénieur in Bulle, das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Freiburg (Station S. B. B.) nach Bulle (Station C. E. G.) über Pérolles-Marly-La Roche-Thusy und Riaz.

In dem dem Gesuche beigelegten allgemeinen Bericht führen die Konzessionsbewerber, Herren Auguste Barras und Konsorten, im wesentlichen folgendes aus:

Die projektierte Eisenbahn, deren Tracé vom Staatsrat des Kantons Freiburg gutgeheissen und studiert worden sei, habe die Bestimmung, eine direkte Verbindung zwischen der Kantonshauptstadt und Bulle, dem Hauptorte des Greyerzer Bezirks, herzustellen.

Nach Überschreitung der Saane bei Pérolles führe die Linie nach dem industriellen Dorf Marly und erreiche dann Le Mouret, wo die Strassen aus dem obern Sensegebiet und der Gegend von Bonnefontaine, sowie diejenigen der bedeutenden Dörfer Ependes, Arconciel und Treyvaux ausmünden. Le Mouret, Sitz eines Friedensgerichtes, sei der natürliche Mittelpunkt für das Geschäftsleben der benachbarten Dörfer. Sodann erreiche die Linie La Roche, eine Ortschaft von 1200 Einwohnern mit sehr lebhafter Holzindustrie. Bemerkenswert seien das in der Nähe von Pont-

la-Ville, bei der Brücke von Thusy, befindliche Stauwerk der Saane und der Tunneleingang des Wasser- und Elektrizitätswerkes Hauterive. Die auf dem linken Ufer der Saane liegende Station Gumefens, die erste auf Greyerzgebiet, werde auch die grossen Bauerndörfer Sorens und Avry-devant-Pont, sowie die Gemeinden jenseits des Gibloux, die mit Bulle in regem Geschäftsverkehr stehen, zu bedienen haben. In der Ebene berühre die Linie zunächst Vuippens und weiterhin Marsens, mit der kantonalen Irrenanstalt, führe dann links an Echarlens mit seinen berühmten Sandsteinbrüchen vorbei zur zweitletzten Station Riaz, mit dem Bezirksspital und schliesse endlich in Bulle an die Elektrischen Greyerzbahnen an.

Die Bedeutung der neuen Linie liege kurz gesagt darin, dass sie die industriellen Gegenden von Marly und Le Mouret aus ihrer bisherigen Abgelegenheit heraustreten lasse, die Ausbeutung der grossen Waldungen am Fusse des Cousimbert und der Berra erleichtern und den am Südabhang des Gibloux und im untern Greyerz gelegenen Landwirtschaft treibenden Dörfern einen reellen wirtschaftlichen Nutzen bringen werde.

Dank der günstigen Lage der Brücke von Pérolles habe dieses Projekt vor allem den Vorteil, dass es den künftigen Eisenbahnen des Sensebezirkes ermögliche, Freiburg ohne Schwierigkeit zu erreichen, indem sie sich vor Überschreitung der Saane an die neue Linie anschliessen.

Der technische Bericht bezeichnet als Ausgangspunkt der projektierten Linie den Bahnhof der S. B. B. in Freiburg, der infolge der für die Schmalspurbahn zu erstellenden Anlagen etwas umgeändert werden müsste. Die Linie benütze sodann den Bahnkörper des Industriegeleises von Pérolles. Für die Überschreitung der Saane sei ein zum Teil in Eisenkonstruktion zu erstellender Viadukt mit einem parallelen Übergang von 1 m 50 für Fussgänger vorgesehen.

Vom Ausgang der Brücke bei Rittes führe die Linie mit einer Steigung von 30 ‰ zur „Grande Fin“ (Kilometer 3) und verlaufe dann mit einem Gefälle von 27 ‰ bis zur Station Marly-le-Grand. Von hier aus gelange sie mit einer Maximalsteigung von 27,5 ‰ zur Rossmatte, wo sie auf einer eisernen Brücke die Gérine überschreite, um dann, nach Beschreibung einer Kurve, bei Kilometer 10,500 die Station Le Mouret zu erreichen.

Von Le Mouret an ziehe sich die Linie mit einer Maximalsteigung von 35 ‰ der Kantonsstrasse entlang bis Pratzey, der

Station von Treyvaux, verlaufe dann in der Nähe der Kantonsstrasse bis „Sous le Combert“, wo ein Niveau-Übergang vorgesehen sei. Die Linie führe nunmehr mit einer Maximalsteigung von 34 ‰ der Serbache entlang, erreiche bei Kilometer 16,650 die Station La Roche, überschreite dann auf eisernen Brücken die beiden Bäche Bey und Stoutz und gelange nach Überschreitung der Serbache mit einer Maximalsteigung von 34 ‰ nach La Sallaz, wo für das Dorf Pont-la-Ville eine Haltstelle in Aussicht genommen sei. Sodann setze die Linie mittelst einer eisernen Brücke über die Saane und folge ihrem linken Ufer dem Abhang des Gibloux entlang bis zur Station Gumefens. Von der Brücke bei Thusy bis zur genannten Station betrage die Maximalsteigung 31 ‰. Ausserhalb Gumefens kreuze die Linie sodann die Kantonsstrasse, überschreite weiterhin den Bach G rignoz und gelange zur Station Marsens. Auf dieser Strecke betrage die Maximalsteigung 24 ‰. Nach Durchquerung des Plateau von Fin de Plan und Kreuzung der Kantonsstrasse bei der Abzweigung der Strasse nach Echarlens, überschreite die Linie auf einer eisernen Brücke die Sionge kurz vor der Station Riaz. Die Steigung betrage auf dieser Strecke nur noch 8 ‰. Ausserhalb des Dorfes durchkreuze die Linie wieder die Kantonsstrasse, verlaufe dann dem Hügel von „Derdin“ entlang bis nach Taillemaux und trete dann in einen unter der Linie Bulle-Romont durchgeführten künstlichen Tunnel ein, der ihr gestatte, bei Kilometer 30 in die Station Bulle C. E. G. einzumünden. Die mittlere Steigung betrage für die letztgenannte Strecke 22,2 ‰.

Die Linie werde, abgesehen von den Übergängen über die Kantonsstrassen, volla ndig auf unabhängigem Bahnkörper erstellt. Ihre Länge betrage 30,045 m. Zwischen Marly und Le Mouret sei eine Variante von 7250 m und zwischen Marsens und Bulle eine solche von 3800 m vorgesehen.

Die Spurweite betrage 1 m. Die Maximalsteigung erreiche nach dem Längenprofil 42 ‰, nach dem technischen Bericht 34 ‰.

Die H henquoten sind folgende:

Freiburg S. B. B. 632,20; Marly-le-Grand 627,00; Le Mouret 755,00; Treyvaux 800,00; La Roche 746,50; Pont-la-Ville 651,00; Gumefens 705,00; Marsens 715,00; Riaz 730,00; Bulle 773,74 m  . M.

Zahl der Zwischenstationen: neun.

Gütertransport: vorgesehen.

Betriebssystem: Elektrizität mit Luftleitung.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Unterbau, Brücken in Eisenkonstruktion und künstliche Tunnel	Fr. 1,810,000
Oberbau, Haltestellen und Stationen und Einführung in den Bahnhof Freiburg . . .	„ 1,830,000
Elektrische Anlagen, Luftleitung, Unterstationen mit Akkumulatorenbatterien und Survolteurs-Dévolteurs	„ 1,410,000
Expropriationen	„ 365,000
Rollmaterial	„ 800,000
Unvorhergesehenes	„ 285,000
Total	Fr. 6,500,000

In seiner Vernehmlassung vom 12. August 1911 empfiehlt der Staatsrat des Kantons Freiburg die Erteilung der Konzession.

Anlässlich der vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, die am 21. September 1911 stattfanden, wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf mit einigen Abänderungen in bezug auf die Bestimmungen über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren angenommen.

Da wir gegen die Erstellung der projektierten Eisenbahn keine Einwendungen zu machen haben, empfehlen wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Genehmigung.

Wir benützen diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. September 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Freiburg (Station S. B. B.) nach Bulle (Station C. E. G.) über Pérolles-Marly-La Roche-Thusy und Riaz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des durch die Herren August Barras und Mithaften vertretenen Initiativkomitees für eine Eisenbahn von Freiburg nach Bulle, vom 15. Januar 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. September 1911,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren August Barras, Grossrat in Bulle, Präsident, Biolley Udalric, Grossrat in Praroman, Dousse, J. B., contrôleur des hypothèques in Le Mouret, Gross, Alphons, Grossrat in Arconciel, Roulin, Paul, Grossrat in Treyvaux, Piller, Maxime, Syndic in Bonnefontaine, Wicht, Philipp, Grossrat in Marly-le-Grand, Romanens, Theophil, Grossrat in Vuippens, Gauderon, Alphons, Syndic in Gumefens, Magnin, Alfred, Syndic in Hauteville, Blanc, Louis, Direktor in Bulle, Brodard, Olivier, Syndic in La Roche, Rigolet, Sylvester, Grossrat in La Roche, Scherly, J., in La Roche, Kolly, Alphons, Sekretär in La Roche, Schwartz, Johann, Syndic in Giffers, Offner, Grossrat in Plaffeien, Piller, Jost, Syndic in Oberschrot, Zbinden, Alphons, Wirt in Sahli, Lauper, Joseph, Grossrat in Plasselb, Bongard, Leon, Direktor in Freiburg, Weck, Robert, Kantonsrichter in Freiburg und Frey, G., Ingenieur in Bulle, wird zuhanden der Ge-

sellschaft der elektrischen Greyerzerbahnen die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Freiburg (Station S. B. B.) nach Bulle (Station C. E. G.) über Péroilles-Marly-La Roche-Thusy-Riaz 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 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 Bulle.

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. 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 zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 4 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 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.

Sie ist ebenfalls verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 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 Freiburg 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 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. 13. 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.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 11,2 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 8 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 zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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 8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Für die Beförderung von Gütern sind die Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen (Normaltarif, Ausnahmetarife und Reglemente) anwendbar auf Grund eines Distanzzuschlages, der 150 % der effektiven Distanzen nicht übersteigen darf.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen 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. 20. 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. 21. Für die Beförderung lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen gültige Tarif anwendbar auf Grund eines Distanzzuschlages, der 150 % der effektiven Distanzen nicht übersteigen darf.

Art. 22. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen 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 Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons 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 er-

folgen. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 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 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 Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 18. Oktober 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Freiburg (Station S. B. B.) nach Bulle (Station C. E. G.) über Pérolles-Marly-La Roche-Thusy und Riaz. (Vom 28. September 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	217
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1911
Date	
Data	
Seite	246-257
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 345

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.