

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Niederbipp (Station der S. B. B.) nach Alt-Solothurn (Station der S. B. B.).

(Vom 9. Juni 1906.)

---

### Tit.

Mitteltst Eingabe vom 10. Oktober 1905 unterbreitete Herr Notar L a n z in Niederbipp als Präsident eines Initiativkomitees dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch, es möchte demselben die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von N i e d e r b i p p (Station der S. B. B.) nach A l t - S o l o t h u r n (Station der S. B. B.) erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, dass die am linken Aareufer zwischen Solothurn und Niederbipp gelegenen solothurnischen und bernischen Ortschaften den Mangel einer guten Verkehrsverbindung immer mehr empfinden. Seit der Erstellung der Gäubahn, die von Solothurn bis Wangen sich auf dem rechten Aareufer hinziehe, sei die einst so belebte Hauptstrasse Olten-Solothurn verödet und der Verkehr der an dieser Strassenstrecke gelegenen Ortschaften mehr und mehr zurückgegangen.

Diese Landesgegend sehe sich veranlasst, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um einem weitem Rückgange des Verkehrs vorzubeugen. Das Initiativkomitee erachte daher, speziell auch mit Rücksicht auf das Bahnprojekt „Langenthal-Niederbipp-Önsingen“, den Zeitpunkt für gekommen, die zwischen Solothurn und Niederbipp gelegenen Ortschaften mittelst einer Strassenbahn an das grosse schweizerische Eisenbahnnetz anzuschliessen und eine bessere Kommunikation zwischen den einzelnen Ortschaften unter sich und mit der Stadt Solothurn herbeizuführen. Gleichzeitig würden in Verbindung mit der projektierten Strassenbahn Langenthal-Önsingen die abseits vom übrigen Kantonsteil am linken Aareufer gelegenen Ortschaften des Kantons Bern wieder besser an letztern angegliedert und in innigeren und direkteren Kontakt mit ihm gebracht.

Der technische Bericht enthält folgende Angaben: Die Linie nehme ihren Anfang bei der Station Niederbipp der S. B. B., folge vorerst auf zirka 300 m. dem Geleise der S. B. B., durchquere alsdann die Felder im Weidacker und gelange auf die Staatsstrasse westlich der Ortschaft Dürrmühle. Von hier folge die Bahn der Strasse und gelange über Oberbipp, Wiedlisbach und Attiswil nach Solothurn. Der Anschluss der S. B. B. erfolge beim Bahnhof Alt-Solothurn. Die Länge der Linie betrage 15,180 m.; hiervon liegen 8080 m. auf dem Gebiete des Kantons Bern und 7100 m. auf dem Gebiete des Kantons Solothurn. Es seien 6 Stationen und 5 Haltestellen vorgesehen. Die Spurweite betrage einen Meter, die Linie erhalte entsprechend den Richtungsverhältnissen der Strasse Minimalradien von 30 m. und Steigungen bis zu 50 ‰. Die Bahn solle mit Elektrizität betrieben und die elektrische Energie von den nahe gelegenen Elektrizitätswerken Wangen oder Wynau bezogen werden. Sofern die Linie Langenthal-Önsingen zu stande komme, sei eine Fusion, beziehungsweise eine Betriebsgemeinschaft der beiden Linien in Aussicht genommen. Für den Oberbau seien Vignolschienen von zirka 25 kg. Metergewicht, sowie eiserne Querschwellen vorgesehen. In Dörfern und bei Wegübergängen sollen Rillenschienen von zirka 31 kg. per Meter zur Verwendung kommen. Für den Betrieb seien zwei- oder vierachsige Automobilwagen vorgesehen, die derart mit Motoren ausgerüstet seien, dass sie nötigenfalls noch zwei Anhängewagen mit sich führen können.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

## I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	45,000
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	"	—
C. Expropriation . . . . .	"	25,000
D. Bahnbau:		
Unterbau . . . . .	Fr.	226,000
Oberbau . . . . .	"	330,000
Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen . . . . .	"	190,000
Elektrische Einrichtungen . . . . .	"	203,000
Signale, Einfriedigung und Verschiedenes . . . . .	"	18,500
Total D. Bahnbau	—	967,500
Total I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr.	1,037,500

## II. Umformerstation und Rollmaterial:

1. Kraftzentrale . . . . .	Fr.	105,000
2. Rollmaterial . . . . .	"	183,500
Total II. Umformerstation und Rollmaterial . . . . .	—	288,500

Fr. 1,326,000

## III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .

" 15,000

Total Baukosten Fr. 1,341,000  
oder per Bahnkilometer Fr. 88,200.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn befürwortete mit Vernehmlassung vom 27. Oktober 1905 die Erteilung der Konzession und der Regierungsrat des Kantons Bern erklärte unter dem 28. Februar 1906, dass er gegen die Konzessionserteilung keine Einwendung zu erheben habe. Beide Regierungen erteilten die Bewilligung zur Strassenbenützung. Die Bestimmungen hierfür sind niedergelegt in den von den Regierungen der Kantone Solothurn und Bern aufgestellten Pflichtenheften vom 27. Februar und 7. März 1906.

Mit Rücksicht auf die den Bundesbahnen entstehende Konkurrenz hat das Eisenbahndepartement das Konzessionsgesuch auch der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Vernehmlassung zugestellt. Dieselbe äusserte sich unterm 14. November 1905 dahin, es liege, da es sich um eine Strassenbahn von bloss lokaler Bedeutung handle, kein genügender

Grund vor, gegen das Projekt Stellung zu nehmen, obwohl dasselbe den Bundesbahnen einen gewissen Verkehr entziehen werde.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 27. April 1906 in Bern stattfanden, erklärte man sich im allgemeinen mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwürfe einverstanden. Zu Art. 13 äusserte der Vertreter der Regierung des Kantons Solothurn den Wunsch, es möchte die Beförderung von Personen täglich mindestens 6—8 Mal nach beiden Richtungen erfolgen. Die Konzessionsbewerber erklärten zu Protokoll, diesem Wunsche, soweit möglich, Rechnung tragen zu wollen, ersuchten aber zugleich, eine Änderung des Art. 13 nicht vorzunehmen, um der Gesellschaft zu ermöglichen, nötigenfalls, ohne vorher um eine Konzessionsänderung einkommen zu müssen, die Zahl der täglichen Personenzüge auf 5 zu reduzieren, falls die finanzielle Lage der Gesellschaft dies erfordern sollte.

Der Vertreter der Regierung des Kantons Solothurn erklärte sich damit befriedigt.

Zu weiteren Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlasst.

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

Bern, den 9. Juni 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**L. Forrer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Niederbipp  
(Station der S.B.B.) nach Alt-Solothurn (Station  
der S.B.B.).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Strassenbahn Niederbipp-Solothurn vom 10. Oktober 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Juni 1906,

beschließt:

Dem Initiativkomitee für eine elektrische Strassenbahn Niederbipp-Solothurn, vertreten durch Herrn Notar Lanz in Niederbipp als Präsident, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Niederbipp (Station der S.B.B.) nach Alt-Solothurn (Station der S.B.B.) 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.

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 Niederbipp.

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 mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, 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 1 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 der Beschlüsse des Regierungsrates des Kantons Solothurn vom 27. Februar 1906 und des Regierungsrates des Kantons Bern vom 7. März 1906 betreffend Bewilligung zur Benützung der Staatsstrassen, 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 desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden 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.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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 zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über 2,5 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 höchstens 2,5 Rappen per Kilometer 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 u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 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 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, 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.

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

Art. 27. Sämtliche 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 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 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. 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. 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 Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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 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 Aus-

schluss 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. Haben die Kantone Bern und Solothurn oder die interessierten Gemeinden des Kantons Bern oder die Gemeinde Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone oder die interessierten Gemeinden haben 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 dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Niederbipp (Station der S.B.B.) nach Alt-Solothurn (Station der S.B.B.). (Vom 9. Juni 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1906
Date	
Data	
Seite	935-946
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 978

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.