

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn.

(Vom 15. April 1891.)

Tit

Unterm 13. Februar 1891 reichten die Herren A. Lohner in Thun und A. J. Hofer, Notar in Oberdießbach, Namens eines Initiativkomite's, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konolfingen nach Lützelflüh-Goldbach (eventuell nach Hasli-Rüegsau) ein, indem sie gleichzeitig erklärten, die Variante nach Lützelflüh-Goldbach fallen zu lassen und ihr Gesuch auf die Linie Konolfingen-Hasli-Rüegsau zu beschränken.

Das Gesuch wird damit begründet, daß die Erstellung der Eisenbahn Thun-Konolfingen in sicherer Aussicht stehe und deßhalb auch die Fortsetzung dieser Linie nach Hasli-Burgdorf wieder in den Vordergrund trete.

Mit dieser Linie würde die denkbar günstigste und kürzeste Verbindung zwischen Thun und Burgdorf, d. h. dem Oberland und dem untern Emmenthal und Oberaargau hergestellt und zugleich eine wohlhabende, bevölkerte Gegend mit bedeutendem gewerblichen Leben dem Verkehr erschlossen.

Sollten überdieß noch zwei andere Projekte, die Verbindung der Emmenthalbahn mit Huttwil und dieses letztern mit der

Centralschweiz, andererseits die Weißensteinbahn Solothurn-Münster bestimmtere Gestalt annehmen, was wohl nur eine Frage der Zeit sei, so dürfe angenommen werden, daß der Güterverkehr des Oberlandes beinahe ausschließlich die neue Linie benutzen werde. Speziell die Weißensteinbahn würde Basel und Delle mit dem Oberland in der denkbar geradesten Linie verbinden. Die Abkürzung zwischen Delle und Thun betrüge in diesem Falle nicht weniger als 30 km.

Das Tracé zieht sich von der Station Konolfingen der Jura-Simplon-Bahn der Lehne unterhalb des Dorfes entlang auf das Plateau des Eyfeldes, wo eine Haltestelle vorgesehen ist, kreuzt die Straße nach Höchstetten und folgt derselben auf der linken Seite bis zur Station Höchstetten auf dem Gwattacker.

Hier wird die Straße Höchstetten-Schloßwil überführt; die Linie folgt nun der Biglenstraße, übersetzt das Thal des Biglenbaches östlich Biglen, umfährt diesen Ort und fällt von der Station auf der Kreuzmatt stetig bis zur Station Walkringen. Mit ziemlich gleichmäßigem Gefäll der Straße und dem Biglenbach folgend, werden die Haltestellen Bigenthal und Schafhausen erreicht, worauf die eine Linie über Nieder-Goldbach ansteigend und dann abfallend die Station Goldbach der Emmenthalbahn erreicht, während die Variante gleichmäßig fallend auf der Station Hasli-Rüegsau der gleichen Bahn einmündet.

Die Länge der Bahn Konolfingen-Hasli beträgt 18,75 km., die Maximalsteigung 30 ‰, der Minimalradius 200 m., die Zahl der Zwischenstationen inkl. Haltestellen 6.

Die Bahn ist normalspurig projektirt. Die Anlage erfordert nur auf der Strecke Konolfingen-Walkringen bedeutendere Unterbauarbeiten. Betreffend Rollmaterial und Betriebssystem werden besondere Vorlagen vorbehalten.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	160,000
Kapitalbeschaffung und Verzinsung während der Bauzeit	„	95,000
Expropriation	„	325,000
Bahnbau, total	„	1,600,000
Rollmaterial	„	290,000
Mobiliar und Geräthschaften	„	25,000
Unvorhergesehenes	„	105,000
	Total	Fr. 2,600,000

oder Fr. 139,000 pro Kilometer.

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt; die Petenten begnügen sich mit dem Hinweis auf die Rendite der Emmenthalbahn, welche die ähnlichsten Verkehrs- und Betriebsverhältnisse mit der projektirten Linie aufweise.

Das Konzessionsgesuch wurde gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes der Regierung des Kantons Bern zur Vernehmlassung mitgetheilt, welche ihrerseits gegen das Projekt keine Einwendungen erhebt.

Wie schon in der Botschaft betreffend die Konzession für die Linie Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil angeführt ist, wurde dem Komite, um dessen Konzessionsbegehren es sich hier handelt, von unserem Eisenbahndepartement eine Verständigung mit den Konzessionsbewerbern für die durchgehende Linie nahegelegt, infolge dessen ein Uebereinkommen getroffen wurde, laut welchem sich beide Komitees damit einverstanden erklärten, daß für das Gemeinschaftsstück Biglen (Metzgerhäusi)-Emmenthalbahn nur eine Konzession, und zwar auf den Namen des einen oder des andern von ihnen, ertheilt werde. Ferner verpflichtete sich jedes Komite gegenüber dem andern eventuell zur Abtretung der Konzession, wenn die Unternehmung des andern zuerst finanziert würde, und zur Einräumung des Mitbenutzungsrechtes an der Gemeinschaftsstrecke im umgekehrten Fall.

Bei den am 7. April gemeinschaftlich mit den Bewerbern für die beiden Linien abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen stellte sich der Vertreter des Komite's für die Linie Konolfingen-Hasli zuerst auf den Boden, daß entweder beiden Komitees für die Gemeinschaftsstrecke eine Konzession ertheilt oder, falls dies rechtlich nicht als zulässig erachtet würde, dem von ihm vertretenen Bewerber der Vorzug gegeben werden sollte, in der Meinung, daß bei früherer Finanzierung des andern Projekts dessen Vertretern die Konzession für das Gemeinschaftsstück laut Uebereinkunft abzutreten wäre. Diesem Begehren wurde zutreffend entgegengehalten, daß, abgesehen davon, daß das Konzessionsgesuch für das andere Projekt früher eingereicht worden war, nach feststehender Praxis bei konkurrierenden Konzessionsbegehren demjenigen entsprochen zu werden pflege, welches weitergehenden Interessen zu dienen bestimmt und befähigt sei, also hier der durchgehenden Linie der Vorzug gebühre. An dieser Praxis müsse im vorliegenden Fall um so mehr festgehalten werden, als ja durch die getroffene Verständigung dem Komite für Konolfingen-Hasli die Mitbenutzung der Strecke Biglen (Metzgerhäusi)-Emmenthalbahn oder, wenn dessen Unternehmung vor der andern in's Leben treten würde, die Abtretung der Konzession für das mehrgenannte Gemeinschaftsstück vertraglich gesichert sei, somit eine Benachtheiligung berechtigter Interessen nicht stattfinde.

Es erklärte sich dann auch schließlich der Vertreter der heutigen Petenten mit der Beordnung des Verhältnisses in dem Sinne einverstanden, daß der durchgehenden Linie die Gemeinschaftsstrecke und dem andern Komite die Anschlußlinie Konolfingen-Biglen konzessionirt werde. Nur wurde für diesen Fall besonderes Gewicht darauf gelegt, daß wenigstens der eigentliche Zielpunkt der Unternehmung, nämlich der Anschluß an die Emmenthalbahn, in der Konzession genannt werde, um den Zweck des Unternehmens für Jedermann ohne Weiteres ersichtlich zu machen. Wir erblicken kein Hinderniß, diesem Gesuche durch den Zusatz bei Bezeichnung der Linie „eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn“ zu entsprechen, wenn nur dadurch keine unzulässige Doppelkonzession ertheilt wird. Der Zusatz, wie wir ihn vorschlagen, soll also nicht die eventuelle Konzession für das Theilstück Biglen-Emmenthal involviren, sondern bloß andeuten, daß die Unternehmung den Anschluß an die Emmenthalbahn im Auge hat, sei es, daß ihr später für das Zwischenstück die Konzession ertheilt oder von Seite des jetzigen Konzessionärs die Mitbenützung eingeräumt werden wird.

Im Uebrigen sind die vorgeschlagenen Konzessionsbedingungen wörtlich die gleichen wie bei Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil. Wir gestatten uns daher, einfach auf das dort Gesagte zu verweisen.

Indem wir Ihnen, Tit., die Genehmigung des hienach folgenden Entwurfes Bundesbeschluß beantragen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. April 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen,
eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Initiativkomites für eine Eisenbahn von Konolfingen nach Hasli-Rüegsau, vom 13. Februar 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 15. April 1891,

beschließt:

Den Herren A. Lohner in Thun und Notar J. Hofer in Ober-Dießbach, handelnd Namens eines Initiativkomites, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn, 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, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorchriftsmäßigen 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 des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt.²

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 Bern 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 viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

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.

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 allen Wagenklassen zu bezahlen.

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 5 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 Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem 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 18 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 10 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 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 1,5 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.

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 40 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 niedrigeren 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 Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren 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 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, 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, 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 dießfalls 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

Tarifansätze 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 besonders 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 Bern, 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 Bern 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 dieß 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.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluß an die Emmenthalbahn.
(Vom 15. April 1891.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.04.1891
Date	
Data	
Seite	180-190
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 222

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.