Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Siders nach Inden (eventuell Rumeling).

(Vom 4. Oktober 1904.)

Tit.

Die Bundesversammlung hat unterm 6. Oktober 1899 eine Konzession erteilt für eine elektrische Schmalspurbahn von Leuk (Susten) S. B. B. nach Leukerbad über Leuk-Stadt.

Trotz unablässiger Tätigkeit, für welche mehrere Broschüren und ein Statutenentwurf zeugen, hat das Initiativkomitee, dem die Konzession erteilt wurde, bisher das Unternehmen nicht finanzieren können. So kam es auf den Gedanken, die Frage zu prüfen, ob eine Verlegung des Ausgangspunktes der Linie die Finanzierung des Unternehmens nicht erleichtern würde. Das Resultat der Prüfung war ein bejahendes. Infolgedessen reichte das Initiativkomitee dem Eisenbahndepartement unterm 21. November 1903 ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn von Siders (Station S. B. B.) nach Inden oder Rumeling, von wo die Bahn, das Tracé der Konzession Leuk S. B. B.-Leukerbad aufnehmend, nach Leukerbad fortgesetzt würde. Je nachdem die Finanzierung des Unternehmens dadurch am meisten erleichtert würde, hätte die Bahn nach Leukerbad ihren Anfangspunkt in Siders S. B. B. oder in Leuk S. B. B.; das eine würde das andere ausschließen. Sollte Siders gewählt werden, so wäre die Konzession Leuk S. B. B.-Leukerbad entsprechend abzuändern, da sie eine nur partielle Erstellung der Linie nicht vorsieht.

Das Komitee, das sich um die Konzession für die Linie Siders S. B. B.-Inden oder Rumeling bewirbt und das sich erweitern kann, besteht gegenwärtig aus den Herren O. Zen-Ruffinen und M. Gentinetta in Leuk, R. Varonier in Varen, C. Vuille, Advokat in Genf, und R. Ribordy, Stadtpräsident in Sitten.

In dem allgemeinen Bericht hat das Initiativkomitee für die Linie nur Sommerbetrieb vorgesehen. Ein Winterbetrieb solle nur dann verlangt werden, wenn die Aktien während fünf aufeinander folgenden Jahren eine Dividende von über 5 % abwerfen und die Einnahmen aus dem Winterbetrieb wenigstens die Betriebskosten und die Anleihenszinsen während der gleichen Periode bestreiten würden. Sobald diese Bedingung nicht mehr erfüllt wäre, sollte die Bahngesellschaft ermächtigt werden, den Winterbetrieb einzustellen. Was die Tarife anbelangt, so hätten sie mit denjenigen der Konzession Leuk S. B. B.-Leukerbad gleichzulauten.

Das Initiativkomitee erklärt noch ausdrücklich, daß es mit seinem Konzessionsgesuch keineswegs beabsichtige, den Studien und der Initiative des Herrn Ingenieur E. de Stockalper für das sogenannte Wildstrubeltracé durch die Berner Alpen irgend ein Hindernis in den Weg zu legen.

Das Konzessionsgesuch wird von folgenden technischen Angaben begleitet:

Das Tracé ziehe sich von der Station Siders S. B. B. (Höhe 538 m.) in der Richtung gegen Salgesch, links neben der Linie der Bundesbahnen, der es bis zum Tunneleingang folge. Hierauf berühre es die Ortschaften Gravey, Muraz, Veyras, Venthône, Miège, Salgesch, Varen und erreiche bei dem Weiler Rumeling (Höhe 960 m.) das Tracé der Konzession Leuk S. B. B.-Leukerbad.

Die Bahnlänge betrage zirka 11,5 km. und die Höhendifferenz 422 m. Werde das Tracé bis nach Inden vorgeschoben, so nehme die Bahnlänge um $2^1/_2$ km. zu, eine Lösung, welche den großen Vorteil habe, den Bau der Linie ohne Zahnradstrecke zu ermöglichen.

Die Bahn sei mit Spurweite von 1 m. vorgesehen, mit Vignoleschienen auf eigenem Bahnkörper, mit 7 % Maximalsteigung auf den Adhäsionsstrecken und mit einem Minimalradius von 50 m. Sollte die Benützung der öffentlichen Straßen nicht zu umgehen sein, so würden die Bedingungen durch einen Vertrag mit dem Staat und den Gemeinden festgelegt werden.

Die Zahl der Stationen und Haltestellen zwischen beiden Endpunkten der Linie betrage ungefähr neun.

Der Betrieb werde mittelst elektrischer Energie erfolgen, die man aus dem Werke an der Dala beziehen werde, einem Wasserlauf, dessen motorische Kraft vor allem für die Bahnlinien nach Leukerbad, sei es die eine oder die andere, reserviert werden müsse.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

1. Organisations- und Verwaltungskosten . .	Fr.	60,500
2. Bauzinsen und Emissionskosten	„	70,000
3. Expropriationen	„	95,000
4. Unterbau	„	690,000
5. Oberbau	„	270,500
6. Gebäude und maschinelle Einrichtungen der Stationen	„	190,000
7. Telephon, Signale und Einfriedigungen . .	„	16,000
8. Elektrische Anlagen	„	374,000
9. Rollmaterial	„	42,000
10. Mobiliar, Werkzeuge und Verschiedenes . .	„	18,000
11. Unvorhergesehenes	„	174,000
Total	Fr.	2,000,000

oder Fr. 169,500 pro Bahnkilometer.

Das Anlagekapital von zwei Millionen würde bestehen aus:

Gewöhnlichen Aktien	Fr.	200,000
Prioritätsaktien, die von einem Syndikat übernommen seien	„	1,000,000
Obligationen $4^1/_4$ %	„	800,000
Total wie oben	Fr.	2,000,000

Die auf Fr. 121,900 veranschlagten jährlichen Einnahmen hätten folgende Verwendung:

Betriebskosten	Fr.	59,960
Verzinsung und Amortisation des $4^1/_4$ %igen Anleihens	„	36,000
Einlagen in den Erneuerungsfonds	„	9,000
Einlagen in den Reservefonds	„	6,090
Zu verteilen	„	10,850
Total wie oben	Fr.	121,900

In seiner Vernehmlassung vom 27. Mai 1904 berichtete der Staatsrat des Kantons Wallis, daß der Große Rat das Konzessionsgesuch unter einigen Vorbehalten empfehle.

In der üblichen Konferenz, die am 5. Juli 1904 stattfand, anerkannten die Vertreter des Initiativkomitees ausdrücklich die Vorbehalte, an welche die Vernehmlassung der Walliser Regierung geknüpft war. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf wurde mit einigen Änderungen, so wie er Ihnen vorliegt, allseitig angenommen.

Unserseits haben wir gegen das Konzessionsgesuch nichts einzuwenden. Wir erlauben uns daher, Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme zu empfehlen.

Gerne benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Oktober 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Siders nach Inden (eventuell Rumeling).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Vuille, Advokat in Genf, und Mithaften, vom 21. November 1903;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Oktober 1904,

beschließt:

Den Herren O. Zen-Ruffinen und H. Gentinetta, in Leuk, R. Varonier in Varen, C. Vuille, Advokat in Genf, und J. Ribordy, Stadtpräsident in Sitten, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Siders S. B. B. nach Inden (eventuell Rumeling) 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 Leukerbad.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern 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 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 geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird teilweise als Zahnradbahn und mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Für den Fall, daß das definitive Tracé die Benützung öffentlicher Straßen in Aussicht nehmen sollte, gelten für die Anlage und den Betrieb der Bahn die Vorschriften des zwischen der Bahngesellschaft und den zuständigen Kantons- und Gemeindebehörden vor dem Baubeginn abzuschließenden Vertrages, 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 Versteine-

rungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Wallis 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 nötigen Falls 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. Der Betrieb der Bahn ist auf die Sommersaison beschränkt. Wenn der Reinertrag des Unternehmens während drei aufeinander folgenden Jahren 5 % oder mehr beträgt, so ist der Bundesrat berechtigt, die Ausdehnung des Betriebes auf das ganze Jahr zu verlangen.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal 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 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. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 45 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 25 Rappen,
per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung werden reduzierte Taxen vorbehalten, die der Bundesrat, nach Anhörung der Gesellschaft, festsetzt.

Art. 17. 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. 18. 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 15 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. 19. 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 15 Rp. und deren niedrigste nicht über 6,5 Rp. 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. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 6,5 Rappen zu erheben.

Art. 21. 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. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transport-

mengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 40 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. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. 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.

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. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 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 werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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. 30. 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. 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. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis, 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 wirklichen 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 $22^1/_2$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 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 welch letzteren 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. 32. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Siders nach Inden (eventuell Rumeling). (Vom 4. Oktober 1904.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1904
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	40
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	05.10.1904
Seite Page Pagina	1053-1064
Ref. No	10 021 134

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.