

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Kon-  
zession einer elektrischen Eisenbahn von Châtel-St. Denis  
über Blonay nach Fontanivant.

(Vom 29. März 1900.)

---

Tit.

Unterm 14. November 1899 reichten die Herren J. A. Bucher und V. Genoud in Châtel-St. Denis, A. Pilliod in Blonay, C. Blanchod, L. Blanc, R. Chevalley, Léon Perret und V. Dufour, diese in Montreux, ein von den vorgeschriebenen Beilagen begleitetes Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Eisenbahn von Châtel-St. Denis über Blonay zum Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon bei Fontanivant.

Nach dem allgemeinen Bericht ist mit der projektierten Linie bezweckt, Châtel-St. Denis als künftigen Mittelpunkt eines ganzen Netzes von Schmalspurbahnen (Palézieux-Châtel-St. Denis, [Freiburg-] Bulle-Châtel-St. Denis) und damit diese selbst direkt mit Montreux zu verbinden. Neben dem Touristenverkehr soll die Bahn auch dem Lokalverkehr dienen, namentlich die Bauthätigkeit längs der durch ihre reizvolle Umgebung sich auszeichnenden Linie fördern und so der ungehinderten Entwicklung der aufstrebenden Fremdenindustrie des Genfersees Vorschub leisten. Das sehr günstige Bau-terrain zwischen Châtel-St. Denis und Blonay werde besser zur Geltung kommen und der gesamte Grundbesitz eine wesentliche Steigerung seines Wertes erfahren.

In Fontanivant ist der Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon mit gemeinsamer Station daselbst vorgesehen. In Blonay werde die Bahn an die projektierte Linie Vevey-Blonay anschließen.

Vom Waffenplatz in Châtel-St. Denis, wo der gemeinschaftliche Bahnhof für alle künftig dort einmündenden Linien geplant sei, führe die Bahn, nach Kreuzung der Straße, zunächst über die Veveyse de Châtel und dann mittelst schlaufenförmiger Entwicklung und Durchtunnelung des vorspringenden Bergkegels „Vieux Châtel“ zur tief eingeschnittenen Veveyse de Feygire, die an günstiger Stelle überbrückt werde. Von da ziehe sich die Linie, ohne weitem Schwierigkeiten zu begegnen, auf dem linken Ufer der Veveyse über Blonay und Brent nach Fontanivant, wo sie in den Bahnhof der Montreux-Montbovon-Bahn einmünde.

In Bezug auf die technischen Grundlagen, wie übrigens auch hinsichtlich der Verkehrsbedingungen, soll die projektierte Linie möglichst den Anschlußbahnen gleichgehalten werden, damit nötigenfalls ihr Rollmaterial auch auf diesen verkehren könne.

Die Gesamtlänge beträgt 10,5 Kilometer, die Spurweite 1 Meter, der kleinste Kurvenhalbmesser 80 Meter, die größte Steigung 5 ‰ und die mittlere 2,4 ‰ bei einem zu überwindenden Höhenunterschied zwischen Châtel-St. Denis (814 Meter über Meer) und Fontanivant (558 Meter über Meer) von 256 Metern. Die Bahn wird eingleisig, mit den nötigen Ausweichen, erstellt werden. Es ist elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung vorgesehen. Die Bahn soll den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehtransport vermitteln. Für die Personenbeförderung sind Wagen mit zwei Klassen in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

1. Gründungskosten, Verwaltung etc. . . . .	Fr.	10,000
2. Projektverfassung, Bauleitung . . . . .	„	20,000
3. Grunderwerbung . . . . .	„	130,000
4. Unterbau . . . . .	„	400,000
5. Oberbau . . . . .	„	190,000
6. Elektrische Leitungen, Installationen . . . . .	„	115,000
7. Rollmaterial . . . . .	„	80,000
8. Hochbauten . . . . .	„	15,000
9. Unvorhergesehenes . . . . .	„	40,000

Total Fr. 1,000,000

oder cirka Fr. 100,000 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung sieht an jährlichen Einnahmen vor aus dem:

Personentransport . . . . .	Fr. 57,000
Gepäcktransport, 5 % . . . . .	„ 2,800
Güter- und Viehtransport . . . . .	„ 30,000
	Zusammen Fr. 89,800

Die Betriebsausgaben werden auf circa Fr. 4500 per Kilometer oder im ganzen auf Fr. 47,250 per Jahr veranschlagt, so daß sich ein Überschuß von Fr. 42,550 ergeben würde, der einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 4,25 % entspricht.

Die zur Vernehmlassung über das Konzessionsgesuch eingeladenen Regierungen von Freiburg und Waadt befürworteten beide die Erteilung der Konzession.

Der Staatsrat von Waadt übermittelte gleichzeitig eine an ihn gerichtete Eingabe, in welcher die Inhaber der am 6. Oktober vorigen Jahres erteilten Konzession für eine Linie von Vevey über Blonay zum Anschluß an die Montreux-Montbovon-Bahn ausdrücklich alle aus ihrer Konzession fließenden Rechte und ferner vorbehalten, daß die vorgesehene Kreuzung mit ihrer Linie zwischen La Chiésaz und Cojonnex erst nach Verständigung mit ihnen zur Ausführung gelangen dürfe. Wir bemerken zu diesem Vorbehalte, daß eine solche Verständigung der Genehmigung der Bundesbehörden unterliegt, und diese auch zu entscheiden haben werden, wenn eine Verständigung nicht zu stande kommen sollte.

Mit Rücksicht auf die am 6. Oktober vorigen Jahres den Herren Chollet und Gilliéron erteilte Konzession für eine Linie von Vevey nach Châtel-St. Denis (am rechten Ufer der Veveyse) sah sich der Staatsrat von Waadt ferner veranlaßt, mit Schreiben vom 23. Januar dieses Jahres die abgegebene Vernehmlassung noch etwas zu präzisieren. Wenn er, wie früher jenes, so nun auch das vorliegende Projekt zur Konzessionierung empfehle, so entspreche dieses Vorgehen seiner bisherigen Praxis in solchen Fällen, indem er z. B. auch für die Verbindung von Pont mit Brassus die Konzessionierung von zwei Linien, auf dem rechten und dem linken Ufer des Jouxsees, beantragt habe, obwohl es nicht seine Absicht war, doppelte Subventionen für zwei Linien mit gleichem Endpunkt zu gewähren. So müsse er sich auch hier volle Freiheit wahren, seiner Zeit und je nach den Umständen die Wahl des zu subventionierenden Tracés zu treffen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 28. dieses Monats statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Beschlußentwurf.

Derselbe schließt sich, namentlich auch was die Taxen anbetrifft, den für andere Linien in der Gegend, speciell Vevey-Châtel-St. Denis und Vevey-Blonay erteilten Konzessionen an und bedarf daher im einzelnen keiner besondern Begründung. Zu bemerken ist bloß, daß zum Unterschied von den genannten Konzessionen, in Art. 14 und 15 nicht bloß eventuell die Einführung einer zweiten Wagenklasse, sondern von vornherein zwei Wagenklassen vorgesehen sind, da die Petenten bei der Konferenz bestimmt erklärten, schon jetzt zur Aufstellung von zwei Klassen entschlossen zu sein.

Was die im Gesuche vorgesehene Mitbenutzung der Montreux-Montbovon-Bahn von der Station Fontanivant bis Montreux anbelangt, wogegen an und für sich nichts einzuwenden ist, so bemerken wir, daß die Konzessionäre darüber eine Verständigung mit der genannten Gesellschaft werden suchen müssen, dies um so mehr und um so beförderlicher, als z. Z. das allgemeine Bauprojekt jener Linie für die Teilstrecke Montreux-Les Avants bereits genehmigt ist.

Indem wir Ihnen, Tit., die Erteilung der Konzession im Sinne des hiernach folgenden Beschlußentwurfes empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Châtel-St. Denis  
über Blonay nach Fontanivant.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren J. A. Bucher und Mithaften in Châtel-St. Denis, vom 1. November 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. März 1900,

beschließt:

Den Herren J. A. Bucher und V. Genoud in Châtel-St. Denis, A. Pilliod in Blonay, C. Blanchod, L. Blanc, R. Chevalley, Léon Perret und V. Dufour in Montreux wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Châtel-St. Denis nach Blonay und zum Anschluß an die Linie Montreux-Montbovon bei Fontanivant 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 Châtel-St. Denis.

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 Bundesrat 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 zwei 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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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.

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.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß. 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 15 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei 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 beiden 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 ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde 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 24 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4 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 5 Rappen, die niedrigste nicht über 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 Industrie und der Landwirtschaft 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 1 Rappen zu bezahlen ist.

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 15 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 Bundesrat 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 nicht eine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 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 zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 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 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 besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Freiburg und Waadt, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai 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 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 1935 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22<sup>1/2</sup>fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 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 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 Rückkäuferes 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. Haben die Kantone Freiburg und 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 die Kantone 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. 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 elektrischen Eisenbahn von Châtel-St. Denis über Blonay nach Fontanivant. (Vom 29. März 1900.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.04.1900
Date	
Data	
Seite	415-425
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 158

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.