

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen.

(Vom 30. Mai 1890.)

---

Tit.

Die HH. Oberst Desgouttes, Präsident des Verwaltungsrathes der Bödelibahn, und Pümpin und Herzog, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, bewerben sich mit Eingabe vom 15. Februar d. J. zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft um die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen auf dem linken Ufer des Thunersees.

Zur Begründung des Gesuches wird in dem beigegebenen allgemeinen Berichte angeführt, daß schon seit der Erstellung der Bödelibahn die Lücke einer Bahnverbindung zwischen den Stationen Scherzligen der Centralbahn und Därligen der Bödelibahn sich fühlbar mache, namentlich aber seitdem durch die Brünigbahn eine bequemere und raschere Verbindung zwischen Luzern und dem Berner-Oberland hergestellt worden sei und nunmehr die Berner Oberland Bahnen auch Interlaken mit Lauterbrunnen und Grindelwald in Schienen-Verbindung bringen.

Allgemein sei während der Sommersaison die Klage über den großen Zeitverlust in Scherzligen und Därligen durch das Umsteigen der Reisenden und das Umladen von Gepäck und Stückgütern vom Bahnzug auf das Dampfboot und umgekehrt. Viele Reisende zögen es deßhalb vor, von Luzern aus über den Brünig das Berner Oberland zu besuchen und den gleichen Weg zurückzukehren, nur um diesem

lästigen Umsteigen und Umladen ausweichen zu können, während bei durchgehender Bahnverbindung eine Rundreise über Bern vorgezogen würde. Außerdem bieten die Winterfahrpläne nach 2 Uhr 15 Min. Nachmittags keine Gelegenheit mehr, um von Bern nach dem Oberland über Thun hinaus zu gelangen.

Diesen Uebelständen abzuhelpfen und der Entwicklung der Verkehrsanstalten im Oberlande, namentlich aber auch der in Aussicht stehenden Simmenthalbahn Rechnung zu tragen, sei der Zweck des Projektes, für welches um die Konzession nachgesucht werde.

Die projektierte Bahn nimmt ihren Anfang von der Station Scherzligen der Centralbahn, wendet sich alsbald nach Südwesten und in gerader Richtung über Dürrenast gegen Schoren und von hier südöstlich nach dem Dorfe Gwatt, wo eine Station vorgesehen ist. Nach dem ursprünglichen Projekt zieht sich dann das Tracé südlich und erreicht mit 12 ‰ Steigung die Kander, folgt deren linkem Ufer bis unmittelbar unterhalb des Zusammenflusses derselben mit der Simme, übersetzt die Kander und gelangt durch das Auholz über Lattigen zum Kulminationspunkt Spiezmoos, um von da mit kleinem Gefäll die Station Spiez, den Ausgangspunkt der wichtigen Straßen in's Frutigthal und über Wimmis in's Simmenthal, zu erreichen. Nach dem später eingereichten Uebersichtsplan würde die Bahn nach Gwatt in südöstlicher Richtung verlaufen, die Kander schon bei Strättligen, wenig oberhalb ihrer Mündung in den Thunersee, überschreiten und, sich in der Nähe der großen Straße haltend, direkt Spiezmoos und Spiez erreichen. Von hier folgt das Tracé dem Hang oberhalb der Straße, zieht sich hinter dem Dorfe Faulensee durch bis zur Gypsmühle bei Krattigen, wo die Bahn das Seeufer erreicht, dem sie nun über Leißigen, welches eine Station erhält, bis Därligen zum Anschluß an die Bodelibahn folgt.

Die Gesamtlänge der normalspurig zu bauenden Linie beträgt nach dem ursprünglichen Projekt 24, nach der spätern Variante bloß 21,5 Kilometer. Die Gefällsverhältnisse sind im Allgemeinen günstige, die Maximalsteigung beträgt 12 ‰. Der kleinste Krümmungshalbmesser war anfänglich zu 180 Meter angenommen; nach einer spätern Mittheilung der Petenten sollen aber die Kurven sowohl auf der neuen Linie Scherzligen-Därligen, als auch auf der Bodelibahnstrecke Därligen-Interlaken größer angelegt werden als mit 180 m. Radius, um zu ermöglichen, daß die Schnellzüge zwischen Scherzligen und Interlaken mit gleicher Zugsgeschwindigkeit wie auf der Strecke Bern-Thun befördert werden können und die Fahrt von Bern nach Interlaken nur ungefähr 2 Stunden in Anspruch nehmen würde.

Im Gesuche ist vorgesehen, daß die Konstruktionstypen für Unterbau und Oberbau sich denjenigen der umgeänderten Bodelibahn anschließen werden, ebenso was Hochbau betrifft. Bezüglich Rollmaterial und Betriebssystem behalten sich Petenten besondere Vorlagen für später vor. Es sollen blos zwei Wagenklassen eingeführt werden. Das Gesuch setzt voraus, daß der Betrieb dieser Anschlußbahn entweder von der Centralbahn oder der Bodelibahn werde übernommen werden.

Die Erstellungskosten werden veranschlagt wie folgt:

Verwaltung, Kapitalbeschaffung etc., Bauzinsen . . . . .	Fr.	195,000
Studien, Projektverfassung und technische Bau-		
leitung . . . . .	„	150,000
Grunderwerb . . . . .	„	355,000
Unterbau, inkl. Uferschutzbauten . . . . .	„	1,500,000
Oberbau . . . . .	„	750,000
Hochbauten . . . . .	„	200,000
Rollmaterial . . . . .	„	150,000
Telegraph, Signale, Abschluß, Verschiedenes . . . . .	„	25,000
Mobiliar und Geräthschaften . . . . .	„	20,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes . . . . .	„	155,000

Zusammen Fr. 3,500,000

Ausgehend von den Einnahmen der Bodelibahn von Fr. 23,000 per Kilometer und in Berücksichtigung der infolge der Brünigbahn und der Berner Oberland-Bahnen, sowie der direkten Bahnverbindung Thun-Interlaken zu gewärtigenden Verkehrssteigerung werden die jährlichen kilometerischen Einnahmen auf der Strecke Scherzligendärlichen auf mindestens Fr. 15,000 veranschlagt und danach berechnet die Gesamteinnahmen auf  $24 \times 15,000 =$  Fr. 360,000 und die Betriebsausgaben Fr. 7000 per km. auf

$24 \times 7000 =$  . . . . . „ 168,000

bleiben Fr. 192,000

oder Fr. 176,000 (Fr. 330,000 — Fr. 154,000), wenn man eine Bahnlänge von 22 km. zu Grunde legt, was bei einer Einlage von Fr. 17,000 bezw. 16,000 in die Spezialfonds eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 5 resp. 4,5 % erlauben würde.

Die Regierung von Bern sieht sich in ihrer Vernehmlassung zu keinen Einwendungen gegen das Projekt veranlaßt, welches dem immer mehr sich geltend machenden Bedürfnisse nach besserer Verbindung zwischen Bern und dem Oberland zu entsprechen scheine. Nur bemerkt die Regierung, daß die Bahn nothwendiger-

weise Wagen III. Klasse führen sollte, da sie nicht bloß eine Touristenbahn sei, sondern auch für die lokalen Interessen bestimmt sein müsse, in welchem Sinne daher eine Bestimmung in die Konzession aufzunehmen beantragt werde.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 21. Mai statt, wobei dem hienach folgenden Konzessionsentwurf allseitig zugestimmt wurde.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne desselben die Konzession zu ertheilen und bemerken zu den einzelnen Artikeln kurz Folgendes:

Die Fristen in den Art. 5 und 6 sind nach den Anträgen der Petenten normirt.

Art. 12, Alinea 2, setzt in Uebereinstimmung mit den letzten Konzessionen und der angenommenen Regel die mittlere Fahrgeschwindigkeit auf 30 km. per Zeitstunde fest, womit sich die Gesuchsteller, nach anfänglichen Bedenken, einverstanden erklärten und in Art. 14 sind nach dem Wunsche der Kantonsregierung und unter Zustimmung der Gesuchsteller drei Wagenklassen vorgesehen.

Im Uebrigen entsprechen die vorgeschlagenen Bestimmungen der Normalkonzession, namentlich auch was die Taxen betrifft, und geben daher zu weitem Bemerkungen nicht Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die erneute Versicherung vollkommener Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

## Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen,  
auf der linken Seite des Thunersees.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der HH. Oberst Desgouttes und Pümpin und Herzog, beide in Bern, vom 15. Februar 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 30. Mai 1890,

beschließt:

Den HH. Oberst Desgouttes, Präsident des Verwaltungsrathes der Bodelbahngesellschaft, und Pümpin und Herzog, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Scherzligen nach Därligen, auf der linken Seite des Thunersees, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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, ertheilt.

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 30 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe 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 2 $\frac{1}{2}$  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 mit normalspurigem Unterbau und eingleisig erstellt.

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.

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

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 drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller 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. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 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 zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes 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 Abonnementsbillets 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 Per-

sonentaxe 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 16 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 diesfalls 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 Tarifsätze 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 besondern 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 Zugehören. 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 des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme 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 Betrages 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 27. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daherges 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 dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent 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 Scherzligen nach Därligen. (Vom 30. Mai 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1890
Date	
Data	
Seite	117-127
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 811

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.