

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten.

(Vom 26. Juni 1893.)

Tit.

Unterm 23./28. Februar d. J. reichten die Herren A. Lutz, Kaufmann in Berneck, J. Schmidheini, Ziegeleibesitzer auf Heerbrugg, J. Gallusser, Gemeindeammann in Berneck, C. Schrämli, Kaufmann daselbst, J. Segmüller, Kantonsrichter, R. Custer, Gemeindeammann, und Fidel Eugster, Kaufmann, diese drei in Altstätten, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Berneck nach Altstätten, nebst einem Beschluß des Großen Rates des Kantons St. Gallen vom 2. Dezember 1892, betreffend die Benutzung der Staatsstraße von Heerbrugg bis Altstätten.

Da die bezüglichen Vorlagen in verschiedenen wesentlichen Punkten den gesetzlichen Vorschriften nicht entsprachen, wurden dieselben von unserem Eisenbahndepartement unterm 6. März gleichen Jahres den Petenten zurückgestellt und von diesen unterm 13. April abhin in berichtigter Form wieder eingereicht.

Zur Begründung des Gesuches wird folgendes angeführt:

Das verkehrs- und gewerbreiche Berneck sei von den Stationen Au und Heerbrugg der V. S. B. 4, beziehungsweise 3 Kilometer entfernt und müsse den regen Personenverkehr mit Altstätten, sofern derselbe nicht die Landstraße benutze, auf dem Umwege Station Heerbrugg-Station Altstätten bewerkstelligen. Überdies seien die Rheindörfer Widnau und Diepoldsau gänzlich, die österreichischen Ortschaften Lustenau und Hohenems teilweise auf den Verkehr mit Berneck angewiesen, und auch für den hinter Berneck liegenden Bezirk würde das Unternehmen von ganz eminentem Wert sein.

Balgach, Rebstein und Marbach, Ortschaften mit Landwirtschaft, Weinbau und teilweise ganz bedeutender Stickereiindustrie, wie der große Weiler Leuchingen, seien auf den Verkehr mit Altstätten einerseits, mit Berneck andererseits angewiesen und sämtlich von den Stationen der V. S. B., welche ohne Berücksichtigung des Lokalverkehrs angelegt worden seien, weit abgelegen.

Endlich sei für die Berechtigung der projektierten Lokalbahn die Bedeutung Altstätten mit seiner respektablen Industrie und seinen Vieh-, Krämer- und Viktualienmärkten noch hervorzuheben.

Wenn auch das Projekt in seiner vorliegenden Form nur als Teilstück einer eigentlichen rheinthalischen Straßenbahn betrachtet werden dürfe, so bilde es gleichwohl ein in sich abgeschlossenes Ganzes und sei den zu Gebote stehenden Mitteln angepaßt.

Die Bahn beginnt in Berneck, wo auch Wasserkraft, Motoren und Maschinenhaus sich befinden würden, benutzt die Gemeindestraße bis Heerbrugg, wo eine Abzweigung zur Station der V. S. B. projektiert ist, folgt von hier an mit kleiner Unterbrechung in Balgach, Marbach und Leuchingen der Staatsstraße bis nach Altstätten und zweigt hier ab, indem sie durch die Gemeindestraße den Bahnhof Altstätten erreicht.

Die Länge der Bahn beträgt total 10,540 m. (exkl. Anschluß an die Station Heerbrugg), die Spurweite 60 cm., die Maximalsteigung 30 ‰, die mittlere Steigung der ganzen Linie 13,75 ‰, der Minimalradius 20 m. An zwischenliegenden Haltstellen sind vorgesehen Rosenberg, Heerbrugg, Balgach (zwei), Rebstein, Marbach, Leuchingen und Altstätten-Post. Zum Betrieb sind Automobile mit oberirdischer Stromzuführung und Rückleitung durch die Schienen in Aussicht genommen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

Geldbeschaffung	Fr.	1,000
Allgemeine Verwaltung, Vorarbeiten und Bauleitung	„	18,000
Landerwerb	„	40,000
Unterbau	„	49,000
Oberbau	„	135,000
Hochbauten	„	8,000
Rollmaterial	„	47,000
Wasserwerkanlage	„	75,000
Elektrische Einrichtungen	„	80,000
Inventar, Mobiliar und Werkstätte	„	5,000
Verschiedenes	„	20,000

Total Fr. 478,000

oder rund Fr. 45,000 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt die Betriebseinnahmen auf jährlich	Fr. 57,000
die Betriebsausgaben auf	„ 33,000
und bringt von dem Betriebsüberschuß von	Fr. 24,000
als Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds cirka Fr. 300 per km., also	„ 3,000
in Abzug, so daß zur Verzinsung des Baukapitals gleich 4,4 % desselben verbleiben würden.	Fr. 21,000

Das Konzessionsgesuch wurde der Regierung von St. Gallen nicht zur Vernehmlassung mitgeteilt, da aus dem Großratsbeschuß vom 2. Dezember 1892 betreffend Bewilligung der Straßenbenutzung ohne weiteres die Billigung des vorliegenden Projektes gefolgert werden konnte, was anlässlich der konferenziellen Verhandlungen, die unterm 22. Juni abhin stattfanden, seitens des Vertreters der Regierung noch ausdrücklich bestätigt wurde. Den Verhandlungen wurde ein Konzessionsentwurf zu Grunde gelegt, der die definitive Konzessionierung für die ganze Linie von Berneck nach Altstätten Bahnhof vorsah, in der Voraussetzung, daß neben der für Benutzung der Staatsstraßenstrecke Heerbrugg-Altstätten seitens des Kantons erteilten und vorliegenden Bewilligung auch bezügliche Beschlüsse der Gemeinden Berneck und Altstätten für die Benutzung der Gemeindestraßenstrecken Berneck-Heerbrugg, beziehungsweise Altstätten Post-Bahnhof gefaßt worden seien und noch vorgelegt werden könnten. Der Vertreter der Konzessionsbewerber erklärte denn auch, daß seines Wissens sowohl von Berneck als Altstätten die Abtretung der Gemeindestraßen zur Benutzung durch die Bahn beschlossen worden sei und daß er die Beibringung der bezüglichen Beschlüsse noch rechtzeitig veranlassen werde. Derjenige der Gemeinde Altstätten ist inzwischen eingelangt, so daß die Frage der Straßenbenutzung für die Linie Heerbrugg-Altstätten abschließlich geordnet erscheint.

Betreffend das Teilstück Berneck-Heerbrugg liegt dagegen nur ein Beschluß des Gemeinderates vor, die Abtretung der Straße der Gemeinde zu empfehlen, wonach die Bewilligung allerdings als wahrscheinlich angenommen werden kann; immerhin glauben wir von der konstanten Praxis grundsätzlich nicht abgehen zu sollen, wonach die Konzession definitiv nur erteilt wird, wenn die Frage der Straßenbenutzung abschließlich geordnet worden ist, weshalb wir beantragen, die Konzession für die Strecke Berneck-Heerbrugg nur eventuell zu erteilen, in der Meinung, daß mit der nachträglichen Bewilligung der Straßenbenutzung durch die Gemeinde Berneck die Konzession auch für dieses Teilstück als eine definitive zu betrachten sei.

Die Bestimmungen des nachstehenden Konzessionsentwurfes fanden bei den konferenziellen Verhandlungen allseitige Zustimmung und geben nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß. Art. 8 bestimmt, daß die Bahn schmalspurig und eingeleisig erstellt werde, so daß bei dieser allgemeinen Fassung die Frage, ob die von den Konzessionsbewerbern in Aussicht genommene Spurweite von 60 cm. zugelassen werden könne oder ob an der Forderung der Meterspur festgehalten werden müsse, nicht präjudiziert ist. Art. 12 sieht den Gütertransport vor, sofern das Betriebssystem es gestattet, während die Bewilligung des Großen Rates von St. Gallen nur für Beförderung von Personen und Gepäck erteilt ist, immerhin unter Ermächtigung an die Regierung, den Güterverkehr zu gestatten beziehungsweise zu verlangen. Wir denken, daß aus dieser verschiedenartigen Fassung keinerlei Schwierigkeiten erwachsen werden, da die Frage des Gütertransports in erster Linie eine Bedürfnisfrage ist, die, wenn das Bedürfnis sich wirklich geltend macht, sich praktisch von selbst lösen wird. Die Taxbestimmungen sind, unter Zustimmung der Kantonsregierung, nach den Wünschen der Petenten festgestellt. Die vorgesehene Erhöhung gegenüber den Normaltaxen giebt uns zu Einwendungen nicht Anlaß, da sie den Verhältnissen entspricht. Überdies enthält Art. 25 die bei Straßenbahnen übliche Bestimmung, wonach für die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn die kantonalen beziehungsweise lokalen Vorschriften gelten, soweit sie mit den Bestimmungen der Konzession und des Bundesrates nicht in Widerspruch stehen, womit sowohl die Rechte des Bundes wie des Kantons in ausreichender Weise abgegrenzt und gewahrt sind.

Die übrigen Artikel geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. Juni 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Heerbrugg,
eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht .

1. einer Eingabe der Herren A. Lutz, Kaufmann in Berneck, und Konsorten, eingelangt unterm 13. April 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1893,

beschließt:

Den Herren A. Lutz, Kaufmann in Berneck, J. Schmidheini, Ziegeleibesitzer auf Heerbrugg, J. Gallußer, Gemeindeammann in Berneck, C. Schräml, Kaufmann daselbst, J. Segmüller, Kantonsrichter, R. Custer, Gemeindeammann, und Fidel Eugster, Kaufmann, diese drei in Altstätten, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten 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 Berneck.

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 Bundesrate 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 einem Jahre, 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 Betriebe 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig 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 Eigentum des Kantons St. Gallen 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 Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, sofern das Betriebssystem es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. 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 Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

für die Befahrung der ersten, von zwei Stationen begrenzten Sektion 15 Rappen,

für die Befahrung jeder weitem Sektion 5 Rappen.

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 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 7 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillets einzuführen.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger 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. 18. Für die zum Transport angenommenen Güter sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 3 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 Landwirtschaft und Industrie 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 Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

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 25 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 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 Gold- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 20. Die in den Artikeln 16 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. 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 und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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 Obligationeukapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung eines genügenden 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 Bundesgesetze 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. 25. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von dem Großen Rate des Kantons St. Gallen durch Beschluß vom 2. Dezember 1892, von der Gemeinde Altstätten durch Beschluß vom 13. November 1892 aufgestellten und von der Gemeinde Berneck noch aufzustellenden Vorschriften, soweit sie mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen, 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 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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 welchem 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 St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daberiges 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 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 Straßenbahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten. (Vom 26. Juni 1893.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1893
Date	
Data	
Seite	638-647
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 220

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.