

747

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf.

(Vom 16. März 1917.)

Mittels Eingabe vom 9. November 1916 stellte ein durch die Herren E. Schenker, Fürsprecher, F. Stüdi, Ingenieur, P. Dieter, Ingenieur, und W. Belart, Architekt, alle in Olten, vertretenes Initiativkomitee das Gesuch, es möchte ihm zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf erteilt werden.

Im allgemeinen Berichte weisen die Konzessionsbewerber auf die sich schon seit vielen Jahren geltend machenden Bestrebungen hin, das solothurnische Niederamt unter sich und mit den Orten Olten und Schönenwerd durch ein geeignetes Verkehrsmittel in bessere Verbindung zu bringen. Die Bevölkerung des Niederamtes habe ihren hauptsächlichsten Verdienst in den Industrieorten Olten und Schönenwerd. Täglich legen die hier beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen zusammen über 8000 Kilometer zurück. Die landwirtschaftltreibende Bevölkerung stehe mit dem Amts- und Marktort Olten in regem Verkehr und umgekehrt seien die geschäftlichen Beziehungen Oltens mit dem Niederamt sehr gross. Olten sei mit dem Bad Lostorf zurzeit nur mit einem zweimaligen Postkurs verbunden. Das neue Kraftwerk Olten-Gösgen werde vermehrte industrielle Tätigkeit im Niederamt hervorrufen.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: Olten-Niedererlinsbach 11,366 m, Obergösgen-Lostorf 2711 m, zusammen 14,077 m, wovon ungefähr 5000 m auf der Strasse;

Spurweite: 1 m;

Höchste Steigung: Olten-Niedererlinsbach 42 ‰, Obergösgen-Lostorf 60 ‰;

Höhenpunkte: Olten 399,80, Obergösgen 396,00, Niedererlinsbach 404,50, Lostorf 442,40 m;

Kleinster Halbdurchmesser: 60 m und ausnahmsweise 40 m;

Zwischenstationen: Olten-Niedererlinsbach 3, Obergösgen-Lostorf 0;

Betriebsart: Elektrizität.

Aus dem technischen Berichte sind ferner noch folgende Angaben zu erwähnen:

Der Ausgangspunkt der Bahn befinde sich in Olten gegenüber dem Hauptbahnhof der S. B. B. Von hier benütze die Bahn die Staatsstrasse und überfahre bei km 2,2 die bestehende Aarebrücke (Rankwaag), um von da auf eigenem Trasse, unterhalb des Dorfes Winznau, weiter geführt zu werden. Bei km 2,8 kreuze die Bahn die Kantonsstrasse in der Hard. Von hier führe die Bahn wieder auf eigenem Trasse zur Station Obergösgen, die auf den Hardmatten vorgesehen sei. Das Dorf Obergösgen durchfahre die Bahn teils auf eigenem Trasse und teils auf der Kantonsstrasse. Nach dem Dorfe werde bis Mühlefeld die Kantonsstrasse weiter benützt und letztere bei km 7,1 gekreuzt. Bei km 8,1 münde die Bahn neben der Kantonsstrasse in den östlichen Teil des Dorfes Niedergösgen ein. Die Stationsanlage sei ungefähr 150 m von der bestehenden, hölzernen Aarebrücke vorgesehen. Die Weiterführung der Bahn nach Niedererlinsbach erfolge auf eigenem Trasse bis zum Dorfeingang. Von hier bis zum Endpunkt der Bahn (Strassenkreuzung Aarau-Stüsslingen) werde die zu korrigierende Dorfstrasse benützt. Auf der Abzweigung Obergösgen-Lostorf werde die Bahn auf eigenem Trasse erstellt. Sie kreuze die Strasse bei km 5,0. Der Endpunkt der Abzweigung sei bei der Weggabelung nach Stüsslingen vorgesehen. Die Steigungs- und Richtungsverhältnisse seien sehr günstig. Die elektrische Traktion solle genau wie bei der Langenthal-Jura-Bahn durchgeführt werden. Die Beschaffung der nötigen Energie solle durch das Kraftwerk Olten-Gösgen erfolgen. Rollschemelbetrieb werde vorderhand nicht nötig sein, immerhin solle

bei Anlage der Bahn auf diese Möglichkeit Rücksicht genommen werden. An Wagenmaterial seien vorgesehen 2 zwei- und 2 vierachsige Drehgestellmotorwagen, 6 Anhängewagen und 3 Güterwagen. Laut dem summarischen Kostenvoranschlag berechnen sich die Baukosten auf Fr. 2,097,000, oder für den km auf Fr. 149,000.

Mit Vernehmlassung vom 9. Dezember 1916 teilt der Regierungsrat des Kantons Solothurn mit, dass die interessierten Gemeinden gegen das Konzessionsgesuch keine grundsätzlichen Einwendungen zu machen haben. Einzig die Einwohnergemeinde Olten stelle das Begehren auf Beschränkung der Frist für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen auf 4 Jahre, damit die Gemeinden für den Fall, dass es den Konzessionsbewerbern nicht gelingen sollte, die Bahn zu finanzieren, ihrerseits dann wieder freie Hand haben. Der Regierungsrat hält dieses Begehren, da die Bahn ohne Mithilfe der Gemeinden überhaupt nicht gebaut werden könne, für berechtigt.

Gegen die Benützung der Kantonsstrasse erhebt der Regierungsrat keine Einwendungen, behält sich jedoch vor, seinerzeit bezügliche Bedingungen aufzustellen.

Die mit Rücksicht auf eine etwaige Konkurrenzierung der Strecke Olten-Schönenwerd ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladene Generaldirektion der S. B. B. erklärt unterm 22. Dezember 1916, dass vom Standpunkte der S. B. B. aus kein Anlass vorliege, gegen die Erteilung der Konzession Einwendungen zu erheben.

Auch vom militärischen Standpunkte aus ist gegen die Erstellung der Schmalspurbahn nichts einzuwenden. Solange der Krieg dauert, kann aber im Gebiet der Hauensteinbefestigung daran nicht gearbeitet werden.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 21. Februar 1917 in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf erklärte man sich nach Vornahme einiger Änderungen untergeordneter Natur einverstanden.

Zum Konzessionsentwurf haben wir folgende Bemerkungen anzubringen:

Um eine Vereinfachung zu erzielen, haben wir alle diejenigen Bestimmungen weggelassen, welche sich bereits in der Eisenbahngesetzgebung vorfinden, insbesondere im Bundesgesetz vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen und im Bundesgesetz vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. Sodann sind die im Transportreglement der

schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen enthaltenen Bestimmungen, die ohne weiteres für alle konzessionierten Transportunternehmungen gelten, nicht mehr aufgenommen worden. Ferner ist vorgesehen, dass für die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Tieren die Tarife der S. B. B. anzuwenden sind (Art. 14 und Art. 16), wie dies im Laufe der letzten Jahre bei neuen Konzessionen für Bahnen, die voraussichtlich in den direkten Verkehr einbezogen werden, in der Regel vorgeschrieben worden ist. Es ergeben sich dadurch Erleichterungen für die Erstellung der direkten Tarife.

Da die Bahngesellschaft, um genügende Einnahmen zu erzielen, genötigt ist, ihre Taxen erheblich höher als diejenigen der Bundesbahnen zu halten, wird ihr nach Art. 18 gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen im Personenverkehr 100 %, im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr 150 % zugerechnet werden.

Eine wesentliche Neuerung enthält Art. 19, Absatz 2. Die bezügliche bisherige Bestimmung lautet folgendermassen: „Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung der Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.“ Nach der neuen Bestimmung des Art. 19, Abs. 2, erlangt die Gesellschaft schon ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des vorgesehenen Entfernungszuschlages, wenn der auf das Aktienkapital der Gesellschaft entfallende Reingewinn während drei aufeinanderfolgende Jahre 2 % nicht erreicht. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung. Dieser neuen Bestimmung liegt der Gedanke zugrunde, dass die Aktionäre nicht während einer längern Zeitdauer auf eine Dividende verzichten sollen, sondern dass es der Billigkeit entspreche, den Aktionären nach einigen Jahren durch Erhöhung der Taxen eine bescheidene Dividende zu sichern. Die Gefahr, dass die fragliche Bestimmung die Bahngesellschaften dazu führen könnte, die Taxen übermässig zu erhöhen, ist zum vornherein dadurch ausgeschlossen, dass über das Mass der Erhöhung die Bundesversammlung zu entscheiden hat und zu hohe Taxen auf die Benützung der Bahn nachteilig wirken.

Art. 20 a enthält nähere Bestimmungen über die Äufnung und die Zweckbestimmung des Reservefonds. Die Äufnung hat zu erfolgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Rein-

gewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind, wobei der Fonds sicher anzulegen ist. Anlässlich der Genehmigung der Statuten von Eisenbahngesellschaften ist die Aufnahme derartiger Bestimmungen über den Reservefonds schon seit längerer Zeit verlangt worden. Da aber diese Bestimmungen wiederholt zu Auseinandersetzungen mit Eisenbahngesellschaften Anlass gegeben haben, empfiehlt es sich, sie inskünftig in die Konzessionen aufzunehmen.

Art. 20 c verpflichtet die Bahngesellschaft, für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % übersteigt. Diese Bestimmung liegt im Interesse des Personals; es handelt sich übrigens um eine Auflage, die den Bahngesellschaften füglich zugemutet werden darf. Eine analoge Bestimmung enthält bereits Artikel 42 der Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910.

Endlich ist noch zu bemerken, dass Art. 6 des Konzessionsentwurfes, einem mündlich geäußerten Wunsche der Konzessionsbewerber entsprechend, der Gesellschaft gestattet, die Bahn in drei Sektionen auszuführen.

Soweit es sich bei diesem Konzessionsentwurfe um grundsätzliche Änderungen handelt, werden wir diese, sofern Sie sich durch Gutheissung des nachstehenden Beschlussesentwurfes damit einverstanden erklären, auch inskünftig zur Anwendung bringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen die Gelegenheit, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. März 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Erstellung einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf, vom 9. November 1916;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1917,

beschliesst:

Einem durch die Herren E. Schenker, Fürsprech, F. Stüdi, Ingenieur, P. Dieter, Ingenieur, und W. Belart, Architekt, alle in Olten, vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Olten.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das ständige Personal soll die schweizerische Staatsangehörigkeit besitzen.

Art. 6. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in drei Sektionen auszuführen, nämlich:

- I. Olten-Niedergösgen;
- II. Niedergösgen-Niedererlinsbach;
- III. Obergösgen-Lostorf.

Binnen 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die erste Sektion nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Binnen 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der ersten Sektion zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze erste Sektion zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die übrigen Sektionen wird der Bundesrat die Fristen nach Anhörung der Bahngesellschaft und der Kantonsregierung festsetzen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für eine Sektion hat nur den Hinfall der Konzession für die betreffende Sektion zur Folge.

Art. 7. Mit der Erstellung der Bahn und der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen darf erst begonnen werden, nachdem der Bundesrat die von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfe genehmigt hat. Der Bundesrat ist berechtigt, nachträglich Änderungen der von ihm genehmigten Entwürfe zu verlangen, wenn er es für notwendig erachtet.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter erstellt. In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die vom Regierungs-

rate des Kantons Solothurn noch aufzustellenden Vorschriften, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlicher Bedeutung, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen usw., sind Eigentum des Kantons Solothurn und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung des Bahnbaues und Bahnbetriebes obliegt, ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchungen nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 12. Es sollen täglich mindestens vier Personenzüge in beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen geführt werden.

Art. 13. Die Personenzüge führen nur eine Wagenklasse.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass die Personenzüge eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Sitzplätze enthalten.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden. Hinsichtlich der Preise der Abonnements können jedoch Abweichungen zugestanden werden.

Art. 15. Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 16. Für die Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

Für eine einzelne Sendung dürfen mindestens 40 Rappen erhoben werden.

Die im Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgesehene Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Traglasten wird auf das Gewicht bis zu 15 Kilogramm beschränkt.

Art. 17. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrate festgesetzt werden.

Art. 18. Der Gesellschaft wird gestattet, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen im Personenverkehr 100%, im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr 150% zugerechnet werden. Dabei sich ergebende Bruchteile eines Kilometers dürfen, sofern sie mindestens 1 Meter betragen, für einen ganzen Kilometer gerechnet werden.

Art. 19. Der nach Art. 18 zulässige Entfernungszuschlag ist herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Gewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6% übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der auf das Aktienkapital der Gesellschaft entfallende Reingewinn während drei aufeinanderfolgender Jahre 2% nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des in Art. 18 vorgesehenen Entfernungszuschlages. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 20. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äfnung eines sicher anzulegenden Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge

- von Naturereignissen, Unfällen und Krisen dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Reingewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
 - c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % übersteigt;
 - d. die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband für diejenigen Unfallverpflichtungen zu versichern, die sich aus den für die Haftpflicht der Eisenbahnen geltenden gesetzlichen Bestimmungen ergeben.

Art. 21. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Solothurn gelten folgende Bestimmungen:

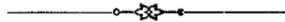
- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit 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 des Erneuerungsfonds 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. Januar 1955 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 1955 und 1. Januar 1970 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1970 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte 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 letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 22. Hat der Kanton Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 21 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. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1917 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Olten nach Niedererlinsbach mit Abzweigung von Obergösgen nach Lostorf. (Vom 16. März 1917.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	747
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1917
Date	
Data	
Seite	405-415
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 319

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.