

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn von Thun nach Konol-
fingen.

(Vom 18. Juni 1873.)

Tit. I

Die Bahn, deren Konzession wir Ihnen mit dieser Botschaft beantragen, bezweckt eine bessere, direktere Verbindung des obern Theiles des Kantons Bern mit dem Emmenthal, Entlibuch, mit Luzern und der Ostschweiz überhaupt, indem sie den Weg gegenüber der bestehenden Eisenbahnlinie Konolfingen-Gümligen-Thun um zirka 20 Kilometer abkürzt. Sie soll von der Station der bernischen Staatsbahn in Stalden-Konolfingen ausgehen und über Dießbach, Herbligen, Oppligen und Heimberg nach Thun, eventuell, wenn die Konzessionsinhaber dies vorziehen, von Oppligen aus nach Kiesen in die schweizerische Zentralbahn führen. Das erste Tracé hat eine Länge von zirka 15, das zweite eine solche von zirka 10, resp. (mit Einschluß der Zentralbahnstrecke Kiesen-Thun) 17 Kilometern. Die stärkste Steigung beträgt 17,33 ‰, der kleinste Kurvenradius 300 Meter. Wenn auch verhältnißmäßig nicht unbedeutende Kunstbauten nöthig sind, so bietet der Bau im Allgemeinen doch keine besondern Schwierigkeiten dar. Die Kosten sind, das für selbstständigen Betrieb berechnete Betriebsmaterial und beim zweiten Projekt die mutmaßliche Entschädigung an die Zentralbahn für die Mitbenutzung der Strecke Kiesen-Thun inbegriffen, auf zirka Fr. 3,420,000, resp. Fr. 3,065,000 veranschlagt.

Die Wahl der einen oder andern Zugsrichtung ist wesentlich abhängig von der größern oder geringern Unterstützung der beteiligten Gemeinden.

In den allgemeinen Bestimmungen stimmt der vorliegende Konzessionsentwurf genau überein mit dem Formular, nach welchem die Konzessionen künftig zu erteilen wir Ihnen vorzuschlagen uns die Ehre geben, und welches wir unter dem Namen „Normalkonzession“ als Instruktion unserer Delegation für die nach Art. 2 des neuen Eisenbahngesetzes anzuordnenden Verhandlungen festgestellt haben.

Die in diesem Formular offen gelassenen speziellen, nur für das Unternehmen Thun-Konolfingen geltenden Bestimmungen in den Artikeln 2, 3, 5, 6, 8 und 12 sind ein Produkt der vorerwähnten Verhandlung.

Emigen in dieser Verhandlung von der Abordnung der Regierung von Bern gemachten Anregungen glauben wir nicht Folge geben zu können. Es sind nachstehende:

1) Zusatz zum Artikel 3: „Die konzessionirte Bahn unterliegt der Besteuerung durch Kanton und Gemeinden erst, sobald ihr Reinertrag 5 % erreicht.“

Wir lassen diesen Zusatz weg, weil der Bund, welcher ja die Konzession erteilt, nicht ein Recht einräumen, resp. eine Pflicht auferlegen kann, worüber der Kanton allein zu entscheiden hat. Es muß den Konzessionspetenten und der genannten Regierung überlassen werden, außerhalb des Rahmens der Konzession den angestrebten Zweck nach Maßgabe der bernischen Kantonalverfassung, resp. Gesetzgebung zu verfolgen.

2) Als neuer Artikel 28: „Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuer für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständniß mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.“

Diese Bestimmung ist herübergenommen aus bisherigen kantonalen Konzessionen. Wir halten es aber für unnöthig, in Dingen für die Kantone zu sorgen, wo sie sich selbst helfen können. Das Recht, den Verkehr der Eisenbahnen in der fraglichen Richtung zu kontrolliren und im Wege der Verordnung das diesfällige Verfahren festzusetzen, ist ein selbstverständlicher Ausfluß allgemeiner staatsrechtlicher Grundsätze, und dem Kanton Bern überdies durch § 3 der Konzession ausdrücklich gewahrt.

3) Als zweiter Satz des Art. 31: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Kanton Bern den Konzessionsakt in einer vom Regierungsrathe zu bestimmenden Anzahl von Exemplaren zuzustellen.“

Es ist wünschbar, diesen untergeordneten Punkt aus der Konzession wegzulassen. Die Bundeskanzlei, welche den Druck der Konzessionen anordnet, wird den diesfälligen Wunsch der Regierung entgegennehmen und ausführen.

4) Die Regierung des Kantons Bern wünscht endlich noch Aufnahme der Bestimmung, daß, wenn die Konzession abgetreten würde, der Kanton Bern das Recht hätte, die Bahn nach Maßgabe dieser Konzession selbst zu bauen und zu betreiben. Der Vertreter der Konzessionspetenten erhebt dagegen keine Einwendung.

Trotzdem beantragen wir Weglassung. In einem Spezialfall haben wir uns bereits gegen eine solche Ausdehnung des Art. 10 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 ausgesprochen. Das in Anspruch genommene Recht ist so wichtig und eingreifend, kommt so häufig in Frage, und es lag, nachdem Art. 4 unmittelbar vorher durchberathen worden war, so nahe, dasselbe auch in den sonst so vielfach an den Art. 4 erinnernden Art. 10 aufzunehmen, daß nothwendig der bewußten Absicht des Gesetzgebers es zugeschrieben werden muß, wenn Art. 10 davon schweigt. Wir glauben, es gehe nicht an, bei Gelegenheit einer einzelnen Konzession, auch wenn der gegenwärtige Petent oder Inhaber damit einverstanden ist, vom allgemeinen Gesetze abzuweichen. Es würde das ein Ausschlußrecht des Kantons begründen, während doch das neue Gesetz die Privilegien verbannte und die Freiheit der Bewegung schützt. Dem Kanton bleiben immerhin nach Art. 10 noch sehr wirksame Rechte: er wird über die beabsichtigte Uebertragung der Konzession angefragt; er kann dagegen opponiren, und um die abzutretende Konzession konkurriren und durch das Gewicht der Gründe eine, öffentliche Interessen gefährdende Konzessionsübertragung hindern. Die von Bern gewünschte Bestimmung in die Konzession aufnehmen, hieße Verzicht leisten auf die Prüfung der Verhältnisse, welche der Bund durch Art. 10 sich vorbehalten hat.

Nach diesen Bemerkungen und unter Hinweisung auf unsern allgemeinen Bericht betreffend die neuen Eisenbahnkonzessionen, empfehlen wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme, und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Juni 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Konzessionsgesuches des Initiativkomites für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen, d. d. 26. März 1873, und der Eingaben desselben ans eidg. Departement des Innern, d. d. 19., 22. und 27. Mai 1873, nebst Beilagen;

2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 18. Juni 1873,

beschließt:

Dem Initiativkomite für Erstellung einer Eisenbahn Thun-Konolfingen, repräsentirt durch dessen Präsidenten, Hrn. Gemeinderathspräsident J. Zürcher in Thun, wird zuhanden einer von ihm zu gründenden Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Konolfingen-Diesbach-Thun, eventuell Konolfingen-Diesbach-Kiesen, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die 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 neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Bern.

Mit Vorbehalt, der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. des Kantons 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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die in Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Hornung 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Wintermonat 1874 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Heumonate 1876 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Tracé zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichlichen Begehren und Vorschriften ohne Anspruch auf Entschädigung Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgeleise anzubringen.

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 Betriebs obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Züge, welche Personen befördern, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen und den dahe- rigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur An- wendung gelangen.

Dem Bundesrathe bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürf- niß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzuliegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundes- rathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung ver- schiedene Wagenklassen nach amerikanischem System aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizu- geben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewahren. Die so- genannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kur- siren.

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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Be- trag 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 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 allen Wagenklassen zu zahlen.

20 Kilogramm des Reisendengepaks sind frei, sofern es ohne Belastigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20% niedriger anzusezen, 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 Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Eine besondere Vereinbarung wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 40% zu ermäßigen.

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per 50 Kilo und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

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 besonderen Wagen, mit den

Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je 5 Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Fr.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

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 Bestimmungstation 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 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.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens 6 Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

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.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Gütertarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Der Bundesrath ist berechtigt, eine angemessene Publikation der jeweiligen Fahrplanprojekte, sobald dieselben ausgearbeitet sind, ebenso nachträglicher Modifikationen, von der Gesellschaft zu verlangen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrtordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Einräumung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch macht, des Kantons Bern, gelten nachfolgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903, von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.

b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich den Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. des Kantons Bern übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bund, resp. dem Kanton Bern abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth, — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth, — wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen ursprünglichen Anlagekosten betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf ausschließlich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definirt worden, jederzeit auszuüben und der Kanton Bern 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. 30. 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 hohe Bundesversammlung, betreffend
zwei Verfassungsgesetze des Kantons Genf.

(Vom 18. Juni 1873.)

Tit. I

Der Staatsrath des Kantons Genf hat uns mit Schreiben vom 30. April a. c. zwei Gesetze, welche eine theilweise Abänderung der bestehenden Verfassung dieses Kantons enthalten, mit dem Gesuche eingeschickt, dieselbe Ihnen zur Ertheilung der Gewährleistung vorzulegen.

Es sind dies folgende zwei Gesetze:

A. das Verfassungsgesetz zur Modifikation von Kapitel II des Titels X der Verfassung, betreffend den katholischen Kultus (Loi constitutionnelle modifiant le chapitre II du titre X de la Constitution sur le Culte catholique), vom Großen Rathe des Kantons Genf unterm 19. Februar a. c. erlassen, und

B. das Verfassungsgesetz über die Beteiligung der Schweizerbürger aus andern Kantonen bei den Gemeindewahlen (Loi constitutionnelle sur la participation des Suisses des autres Cantons aux élections communales), erlassen unterm 26. Februar a. c.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffen Konzession einer Eisenbahn von Thun nach Konolfingen. (Vom 18. Juni 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.07.1873
Date	
Data	
Seite	919-929
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 717

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.