

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigung zur Ausgabe weiterer Bundesbahnobligationen.

(Vom 2. Juni 1903.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 28. Juni 1899 wurde der Bundesrat ermächtigt, für Rechnung der Bundesbahnverwaltung $3\frac{1}{2}\%$ ige Obligationen bis zum Betrage von 200 Millionen Franken auszugeben, zum Zweck der Erwerbung von Obligationen der in den Rückkauf einbezogenen Eisenbahngesellschaften, sei's auf dem Wege des Umtausches, sei's auf demjenigen des Ankaufs.

Durch Bundesbeschluß vom 29. März 1901 wurde der Bundesrat ermächtigt, die durch Begebung von $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen des 1899er Anleihs von 200 Millionen Franken beschafften Gelder für die Bedürfnisse der Bundesbahnverwaltung im allgemeinen zu verwenden.

Durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1901 wurde der Bundesrat sodann zur Ausgabe neuer $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen

ermächtigt, und zwar zum Behufe der Bezahlung des Kaufpreises der verstaatlichten Eisenbahnen, der Beschaffung der nötigen Mittel für den Baukonto der Bundesbahnverwaltung und des eventuellen Umtausches der vom Bunde garantierten $3\frac{1}{2}$ % Jura-Simplon-Obligationen.

Endlich wurde der Bundesrat durch Bundesbeschluß vom 24. April 1902 ermächtigt, die Anleihen der Nordostbahn von 1887, 1889, 1898 und 1899, sowie diejenigen der Centralbahn von 1892 und 1900 und der Vereinigten Schweizerbahnen, III. Hypothek, von 1892 zur Rückzahlung zu kündigen und den Inhabern dieser Titel die Konversion in $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen anzubieten.

Kraft dieser Bundesbeschlüsse wurden bis jetzt betreffend die Ausgabe von $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen die nachstehenden Operationen vorgenommen:

Umtausch gegen $3\frac{1}{2}$ % Obligationen der Hauptbahnen	Fr.	58,449,000
Direkter Verkauf von 1899 bis November 1901	„	61,551,000
Als Kaufpreis für Erwerbung der Nordostbahn ausgegebene Obligationen	„	80,000,000
Als Kaufpreis für Erwerbung der Vereinigten Schweizerbahnen ausgegebene Obligationen	„	22,000,000
Vorzeitiger Umtausch gegen vom Bunde garantierte $3\frac{1}{2}$ % Jura-Simplon-Obligationen .	„	20,000,000
Für Bauzwecke der Bundesbahnen ausgegebene Obligationen	„	5,000,000
Für Konversion des Nordostbahnanleihe von 1889 von Fr. 5,000,000 und des Anleihe der Vereinigten Schweizerbahnen, III. Hypothek, von Fr. 5,000,000 ausgegebene Obligationen	„	10,000,000
	Total	Fr. 257,000,000

Diese 257 Millionen umfassen:

Die vier Serien (A, B, C, D) der Emission von 1899	Fr.	200,000,000
Die Serie E der Emission von 1902	„	50,000,000
7 Millionen der Serie F des Anleihe von 1902	„	7,000,000
		Fr. 257,000,000

Die zirkulierenden Titel tragen die Nummern 1 bis 257,000.

Überdies wurde durch Beschluß vom 2. April 1903 den Inhabern von Prioritätsaktien oder Stammaktien der J. S. der Umtausch ihrer Titel gegen $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen angeboten; diese Operation umfaßte ein Kapital von Fr. 44,226,000.

Es wurde somit zur Ausführung der vorerwähnten Beschlüsse geschritten, je nachdem die Bedürfnisse der Bundesbahnen, der freihändige Rückkauf der Hauptbahnen und die Verhältnisse des Geldmarktes es erlaubten. Der antizipierte Umtausch von Fr. 20,000,000 durch den Bund garantierter Jura-Simplon-Obligations von 1898 bezweckte die Vereinfachung des Umtauschgeschäftes, welches gemäß den vom Bunde übernommenen Verpflichtungen drei Monate nach Übernahme des Jura-Simplon-Netzes für ein Gesamtkapital von Fr. 60,000,000 zur Ausführung kommen soll. Die Ausgaben des Baukontos der Bundesbahnen konnten in den Jahren 1901 und 1902 aus den verfügbaren Beständen dieser Verwaltung bestritten werden, es wurde aber nötig, für Fr. 5,000,000 Titel zur Deckung der Baukosten des ersten Semesters 1903 auszugeben. Sodann waren bei zwei Anleihen der frühern Bahngesellschaften die speziellen Verumstände derart, daß sie deren Konversion angezeigt erscheinen ließen; die Coupons der Titel des 4 % Anleihe III. Hypothek der Vereinigten Schweizerbahnen waren zu Ende, und es war um so eher gerechtfertigt, von der Anfertigung neuer Couponbogen abzusehen, als die Titel in drei verschiedenen Abschnitten, von Fr. 5000, 1000 und 500, existierten. Das 4 % Nordostbahnanleihen von 1889 ist ohnedies am 1. Dezember 1903 rückzahlbar; es war daher gegeben, diese beiden Schuldposten von je Fr. 5,000,000 sofort in $3\frac{1}{2}$ %ige Bundesbahnobligationen umzuwandeln.

Dagegen hielten wir es nicht für nötig, von der uns durch Beschluß vom 24. April 1902 erteilten Ermächtigung vollständig Gebrauch zu machen, um noch andere Nordostbahnanleihen und zwei Centralbahnanleihen im ursprünglichen Totalbetrage von Fr. 143,000,000, wovon noch Fr. 140,800,000 in Zirkulation bleiben, zu konvertieren, und zwar einerseits weil es sich nicht empfahl, diesen Schritt in dem Momente zu tun, wo die Verhandlungen für den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn, mit ihrer Wirkung, 100 Millionen Franken $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen auf den Markt zu werfen, im Gange waren, und andererseits weil die Konjunktoren des Geldmarktes sich derart ge-

bessert hatten, daß sich die Frage aufdrängte, ob der anno 1899 angenommene Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ aufrechterhalten werden solle.

Wenn im Jahre 1899 der jetzige Typus der $3\frac{1}{2}\%$ igen Bundesbahnobligationen geschaffen wurde, so geschah dies in Wirklichkeit deshalb, weil die Finanzlage relativ ungünstig war; der Geldmarkt war beengt, und es war noch durchaus ungewiß, welches die Bedingungen für den Vollzug des Rückkaufs der Hauptbahnen sein würden. Die Lage verschlimmerte sich noch im Laufe des Jahres 1900; die als Gegenwert für das Aktienkapital der Centralbahn ausgegebene Bundesbahnrente hatte auf dem Fuße von 4% berechnet werden müssen, und die ersten Verkäufe von $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen im Herbst 1900 erfolgten zum Kurse von 92 bis 93 $\%$.

Wir hatten uns aber zu Beginn der Eisenbahnverstaatlichungsmaßnahmen keineswegs in absoluter Weise für den Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ ausgesprochen; in unserer Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 wurde die Rentabilität ebensowohl auf Grund von 3% wie von $3\frac{1}{2}$ und 4% berechnet, und die Errichtung einer Eisenbahnschuld zu 3% war um so weniger ausgeschlossen, als dieser Zinsfuß schon 1890 für die Bundesbahnrente angenommen worden und es nur einem Zusammentreffen ungünstiger Verhältnisse zuzuschreiben war, wenn er später aufgegeben wurde.

Heute hat sich die allgemeine Lage bedeutend verbessert; der Geldknappheit von 1899 und 1900 folgte ein immer zunehmender Überfluß an verfügbaren Kapitalien; die Bundesbahnrente von 1900 (4%) stieg allmählich von pari bis über 109% ; die $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen überschritten zu mehreren Malen den Kurs von 101, und das letzte eidgenössische Anleihen von Fr. 70,000,000 zu 3% , welches Sie mit Beschluß vom 26. März 1903 ratifizierten, wurde unter Bedingungen abgeschlossen, welche wir früher unmöglich erlangt hätten.

In Anbetracht dieser Besserung des Geldmarktes ersuchte uns die Generaldirektion der Bundesbahnen um Prüfung der Frage, ob nicht die Beschlüsse betreffend die Bundesbahnanleihen in dem Sinne abzuändern seien, daß der Bundesrat sowohl für die Konversion der Anleihen der früheren Bahngesellschaften wie für die Bedürfnisse des Baukontos zur Ausgabe neuer Obligationen, zu 3% , ermächtigt würde.

Sie begründet ihr Gesuch mit folgenden Erwägungen:

„Die $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen verdanken die ganz spezielle Gunst, deren sie sich beim Publikum erfreuen, u. a. dem Um-

stande, daß sie ein weites Absatzgebiet haben; sechs und bald sieben Serien, ein Gesamtkapital im Nennwert von 350,000,000 Franken darstellend, werden sich in Zirkulation befinden. Gleichzeitig an den schweizerischen Börsen und in Paris cotiert (demnächst auch in London, Berlin und Frankfurt), wird mit ihnen daselbst täglich in oft beträchtlichen Beträgen gehandelt; Käufer und Verkäufer sind sicher, leicht eine Gegenpartie zu finden.

„Daraus folgt aber nicht, daß der Kurs der 3 $\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen parallel mit der Besserung des Geldmarktes und der stetigen Steigerung des Kredits des Bundes steigen müsse. Diese Anleihen sind nur bis 1911 fest; dann können sie zum Nennwerte zurückbezahlt oder konvertiert werden, so daß ein Käufer, welcher z. B. in 1 oder 2 Jahren Obligationen zum Kurse von 105 erwerben würde, bei Rückzahlung al pari im Jahre 1911 riskierte, sein Geld tiefer als zu 3 % per Jahr angelegt zu haben. Hier liegt also ein ernstliches Hindernis für eine Höherwertung vor, was übrigens bei allen über pari stehenden Staatspapieren mit relativ kurzer Rückzahlungsmöglichkeit der Fall ist. Man könnte ohne Zweifel einwenden, daß es zur Hebung dieses Übelstandes genügen würde, die Rückzahlungs- und Amortisationsbedingungen der neu zu emittierenden Serien zu ändern. Dann wäre man aber genötigt, jede Serie mit speziellem Amortisationsplan unter einer besonderen Rubrik cotieren zu lassen, was uns wieder um den Vorteil eines Marktes bringen würde, der ausgedehnt genug wäre, um durch die Menge des täglichen Umsatzes eine gewisse Kursbeständigkeit zu schaffen.“

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hält den Augenblick für gekommen, der Bundesbahnverwaltung die Vorteile eines 3%igen Zinsfußes zu teil werden zu lassen, welchen wir soeben selber für das neue Bundesanleihen festgesetzt haben und welcher schon durch die Eisenbahnrente von 1890 inaugurirt worden war.

Der diesem Zinsfuß gemachte Haupteinwand ist der, daß die 3% Titel nicht im Lande bleiben, da die schweizerischen Kapitalisten und kleinen Rentner im allgemeinen der Geldanlage zu 3 % abgeneigt sind. Wir glauben jedoch mit der Generaldirektion, daß dieser Grund, durch welchen wir uns übrigens am Abschluß des neuen eidgenössischen Anleihens nicht hindern ließen, einen großen Teil seines Wertes einbüßt, wenn man sieht, daß auch die zu höherem Zinsfuß ausgegebenen Bundesanleihen den Weg ins Ausland nehmen. Und wirklich sind die Kurse von 109 für die Rente von 1900 und von 101 für die 3 $\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen nicht vorzugsweise schweizerischen Käufen zu ver-

danken, sondern vielmehr dem fortwährend stattfindenden Aufkauf unserer nationalen Papiere durch die fremden Kapitalisten, trotz des für diese bestehenden möglichen Übelstandes, ihre Zinsen in Schweizergeld zu erhalten. Zudem beschränkten sich die Käufe des Auslandes nicht auf die direkt vom Bunde ausgegebenen Obligationen; sie erstreckten sich auch auf die Titel der zurückgekauften Bahngesellschaften, von denen ein beträchtlicher Teil nicht mehr in schweizerischen Händen liegt. Vor einigen Jahren glaubte man, es sei möglich, diesen Abfluß unserer Papiere durch Festsetzung eines höheren Zinsfußes (4 und $3\frac{1}{2}\%$) zu verhüten, aber die Ankäufe von seiten des Auslandes wirkten hinlänglich auf die Kurse ein, um einen großen Teil der schweizerischen Titelinhaber zur Veräußerung ihrer Titel zu bewegen. Zum gleichen Zwecke ging man von der Zahlung der Coupons in Gold oder in fremder Valuta ab und beschränkte sich auf die Zahlung der Zinsen in Schweizergeld; aber nach einigen Schwankungen wurde auch dieses dem Fortwandern unserer Titel in den Weg gelegte Hindernis überwunden.

Unter solchen Umständen müssen wir darauf verzichten, den größten Teil unserer Bundesanleihen in Händen unserer Landsleute zu sehen, und wir haben uns daher bei der Bestimmung des Zinsfußes nur noch von Rücksichten auf den Kredit der Schweiz und auf die finanziellen Interessen der Bundesbahnen leiten zu lassen. Die Wahrung dieser Interessen erfordert gebieterisch, daß wir die Besserung des Marktes zur Erleichterung unseres Eisenbahnbudgets innert den Schranken der Möglichkeit benutzen. Wir dürfen nicht vergessen, daß das Besoldungsgesetz vom 29. Juni 1900 und das Arbeitsgesetz vom 19. Dezember 1902 eine beträchtliche Ausgabenvermehrung für dieses Budget zur Folge haben, daß die Tarifreduktionen wenigstens momentan eine merkbare Einnahmenverminderung bewirken und daß endlich die zur Vervollkommnung unseres nationalen Verkehrswesens unbedingt erforderliche Vollendung und Verbesserung des Netzes bedeutende Ausgaben bedingen werden.

Wenn demnach die Umstände für die Ausgabe eines neuen Typus von 3% Bundesbahnobligationen günstig sind, so dürfen wir nicht zaudern, ihn zu schaffen und dafür eine hinreichend lange Periode der Unkonvertierbarkeit (z. B. 10 Jahre) anzusetzen, damit er sich einer genügenden Stabilität erfreuen kann.

Wir haben für die neuen Bedürfnisse des Baukontos der Bundesbahnen zu sorgen, die Rückzahlung und die Konversion der im Bundesbeschlusse vom 24. April 1902 ins Auge gefaßten

4 % Anleihen ins Werk zu setzen und an die mögliche Konversion der 3 1/2 % Anleihen der früheren Bahngesellschaften zu denken.

Die zu konvertierenden 4 % Anleihen sind in unserer Botschaft vom 4. März 1902 aufgezählt; von diesen Anleihen wurden bis jetzt, wie wir oben erwähnten, nur zwei zur Konversion gerufen, es sind dies das 1889er 4 % Nordostbahnanleihen von Fr. 5,000,000 und das 4 % Anleihen III. Hypothek der Vereinigten Schweizerbahnen von Fr. 5,000,000. Es bleibt noch zurückzuzahlen oder zu konvertieren ein Kapital im Nennwert von Fr. 140,800,000 welches die Nordostbahnanleihen von 1887, 1898 und 1899 und die Centralbahnanleihen von 1892 und 1900 umfaßt.

Zu den 3 1/2 % Anleihen der ehemaligen Bahngesellschaften mit kurzer Kündigungsfrist gehören:

a. Centralbahn.

3 1/2 % Anleihen von 1894 mit Zinscoupon
auf 15. September Fr. 30,000,000
rückzahlbar durch Auslosungen von 1915 bis 1957, unter Vorbehalt gänzlicher oder teilweiser Rückzahlung vom 15. September 1904 an.

3 1/2 % Anleihen von 1894 mit Zinscoupon
auf 15. Dezember Fr. 30,000,000
rückzahlbar durch Auslosungen von 1915 bis 1957, unter Vorbehalt gänzlicher oder teilweiser Rückzahlung vom 15. Dezember 1904 an.

b. Nordostbahn.

3 1/2 % Anleihen von 1894 Fr. 10,000,000
rückzahlbar von 1904 bis 1924, unter Vorbehalt gänzlicher oder teilweiser Rückzahlung vom 28. Februar 1905 an.

3 1/2 % Anleihen von 1895 Fr. 7,000,000
rückzahlbar von 1905 bis 1925, unter Vorbehalt gänzlicher oder teilweiser Rückzahlung vom 31. Dezember 1905 an.

c. Jura-Simplon-Bahn.

3 1/2 % Anleihen von 1894 Fr. 138,172,500
rückzahlbar auf 31. Dezember 1957, unter Vorbehalt gänzlicher oder teilweiser Rückzahlung vom 1. Januar 1904 an.

$3\frac{1}{2}$ % Anleihen der Jura-Bern-Luzern-Bahn
 von 1889 Fr. 29,000,000
 rückzahlbar vom 30. September 1906 an.

$3\frac{1}{2}$ % Anleihen der Brünigbahn. von 1889 Fr. 5,000,000
 rückzahlbar vom 30. September 1906 an.

Was die neuen Bedürfnisse der Bundesbahnen betrifft, so sind sie durch das von der Bundesversammlung in ihrer Dezember-session 1902 angenommene Baubudget und durch das das Jura-Simplon-Bahn-Netz umfassende Nachtragsbaubudget, welches im Juni vorgelegt werden wird, festgestellt.

Der Bundesrat beabsichtigt, wenn er dazu ermächtigt wird und soweit es die Umstände gestatten werden, diese Ausgaben durch die Emission von 3 % Obligationen zu decken und eine günstige Lage des Marktes zu benutzen, um die im Bundesbeschluß vom 24. April 1902 erwähnten und noch nicht zur Rückzahlung gerufenen 4 % Anleihen in Titel von diesem Typus umzuwandeln. Was die hiervoor erwähnten $3\frac{1}{2}$ % Anleihen der Hauptbahnen anbelangt, so wird man sie allmählich, wenn die Verhältnisse günstig sind, nach Maßgabe des Auslaufs der Unkonvertierbarkeitsfristen konvertieren können, in einer Weise, daß die Klassierung der neuen Titel nicht ungünstig beeinflusst wird, und es ist gut, wenn man dem Bundesrate schon jetzt die nötigen Vollmachten erteilt, damit er im günstigen Momente handeln kann.

Betreffend die Modalitäten für den neuen Typus der 3 % Bundesbahnobligationen hält es der Bundesrat für angezeigt, Serien von 50 Millionen Franken analog derjenigen des jetzigen $3\frac{1}{2}$ % Titels zu erstellen, eine Niehrückzahlbarkeit von wenigstens 10 Jahren vorzusehen und den Amortisationsplan so einzurichten, daß die vollständige Rückzahlung gemäß den bestimmten Vorschriften des Eisenbahnrückkaufgesetzes in sechzig Jahren gesichert sein wird. Wir bemerken hier noch, daß während der Unkonvertierbarkeitsperiode die Bundesbahnverwaltung nichtsdestoweniger in ihren Budgets und ihren Rechnungen die jährliche Quote der gesetzlichen Amortisation aufführen soll, wobei sie diese Beträge in eine spezielle Amortisationsrechnung eintragen mag, wenn sie dieselben nicht sofort zur teilweisen Rückzahlung anderer Anleihen verwenden kann.

Die Wahl des Zeitpunktes für die jeweiligen Emissionen, die Konvertierungsofferten und die Feststellung der anderweitigen speziellen Bedingungen werden, gemäß der bisanhin befolgten

Praxis, dem Ermessen des Bundesrates anheimgestellt werden müssen, welcher in Übereinstimmung mit der Bundesbahnverwaltung handeln wird.

Wir unterbreiten den nachstehenden Beschlussesentwurf Ihrer Genehmigung und benutzen diesen Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 2. Juni 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigung zur Ausgabe weiterer Bundesbahnobligationen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
2. Juni 1903;

in Ausführung von Art. 7 des Bundesgesetzes betreffend
die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung
des Bundes und die Organisation der Verwaltung der
schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897,

beschließt:

Art. 1. Von dem Berichte des Bundesrates betreffend
die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899,
29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902
wird Vormerk genommen. Die Bestimmungen dieser Beschlüsse
bleiben in Kraft, insoweit der Bundesrat nicht von
der ihm in Art. 3 dieses Beschlusses erteilten Ermächtigung
ganz oder teilweise Gebrauch machen wird.

Art. 2. Der Bundesrat wird ermächtigt, in dem ihm geeignet scheinenden Zeitpunkte die von den durch den Bund zurückgekauften Bahnen ausgegebenen $3\frac{1}{2}$ % Anleihen, gemäß den besonderen Bestimmungen jedes einzelnen Anleihens, zur Rückzahlung zu kündigen.

Falls nicht die Kündigung eines ganzen Anleihens beabsichtigt wird, ist der Bundesrat ermächtigt, nach Maßgabe der Bestimmungen über die Amortisation des bezüglichen Anleihens, den Betrag der Teilrückzahlungen zu erhöhen.

Art. 3. Der Bundesrat wird ermächtigt, 3 % Bundesbahnobligationen auszugeben und den Emissionskurs sowie die speziellen Bedingungen dieses Anleihens innert den Grenzen des allgemeinen Amortisationsplanes der Bundesbahnschuld festzusetzen.

Diese Emissionen können stattfinden:

- a. zur Beschaffung der nötigen Gelder für die Ausgaben des Baukontos der Bundesbahnen, soweit die eigenen Mittel dieser Verwaltung hierzu nicht ausreichen;
- b. zur Konversion derjenigen im Bundesbeschluß vom 24. April 1902 aufgeführten 4 % Anleihen, welche noch nicht zur Rückzahlung gekündet wurden;
- c. zur Konversion der von den durch den Bund zurückgekauften Bahnen ausgegebenen $3\frac{1}{2}$ % Anleihen.

Art. 4. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.



Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über das Postulat
betreffend Verbesserung der Lage der Postillone.

(Vom 22. Mai 1903.)

Tit.

Am 11. Juni 1902 haben die Herren Nationalräte Rossel, Locher, von Planta und Défayes im Nationalrat folgendes Postulat gestellt:

„Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob nicht die gegenwärtige Lage der Postillone hinsichtlich Arbeitszeit, Lohnverhältnisse, sowie Krankheiten, und Unfälle, welchen sie ausgesetzt sind, verbessert werden sollte.“

Dieses Postulat ist am 8. Oktober 1902 vom Nationalrat und am 10. gleichen Monats vom Ständerat angenommen worden. Wir erlauben uns, ihnen auf dasselbe folgenden Bericht zu erstatten.

I.

Die Postverwaltung vergibt die Führung der Postkurse und Fourgonkurse, bei welchen die Postillone Verwendung finden, auf Grund einer allgemeinen Instruktion — der Instruktion für die Postpferdhalter, vom 1. August 1892 — und speziellen Verträgen an Unternehmer, sog. Postpferdhalter. Diese Unternehmer liefern in allen Fällen die für die Führung der Postwagen erforderlichen Pferde und stellen den dazu notwendigen Postillon. Der

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Vollziehung der Bundesbeschlüsse vom 28. Juni 1899, 29. März 1901, 20. Dezember 1901 und 24. April 1902, die Konversion der Anleihen der verstaatlichten Eisenbahnen und die Ermächtigu...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1903
Date	
Data	
Seite	219-230
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 570

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.