

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisen-
bahn von Bulle nach Thun.

(Vom 28. Juli 1873.)

Tit.!

Herr von St. Léger, aus Frankreich, niedergelassen in Frei-
burg, und Genossen (als welche sich unterzeichnet haben die Herren

J. Rebmann, Regierungsstatthalter in Wimmis,
F. Reichenbach, Regierungsstatthalter in Saanen,
Fritz Reichenbach, Holz- und Käsehändler in Saanen,
Morier, Préfet in Château d'Oex,
Louis Zulauf, Straßenmeister, aux Moulins,
Franz Moura, Großrath, Holzhändler, in Grand Villard,
Jules Dupré, Notar und Gerichtsschreiber, in Bulle,
F. Perrier, Ingenieur, in Freiburg)

suchen um die Konzession nach zum Bau und Betrieb einer unge-
fähr 85 Kilometer langen, normalspurigen Eisenbahn von Bulle nach
Thun über das Gebiet der Kantone Freiburg, Waadt und Bern.
Da auf den letztgenannten Kanton etwa 46 Kilometer fallen, so haben
die Gründer sich veranlaßt gesehen, die Stadt Bern als Siz der Ge-
sellschaft zu bezeichnen. An den beiden Endpunkten der Bahn
gedenken die Unternehmer in die bereits bestehenden Bahnhöfe

Bulle und Thun einzumünden, überdies sollen 14 Stationen errichtet werden, nämlich in Wimmis, Erlenbach, Weissenburg-Reichenbach Boltigen-Reidenbach, Littisbach-Garstatt, Zweisimmen, Saanenmöser, Saanen, Rougemont, Château d'Oex, Rossinières, Montbovon, Grandvillard, Epagny. Der Kanton Bern erhielt sonach 8, Waadt 3 und Freiburg 3 Stationen. Die Bahn soll, indem sie das Greyerzerland, das Pays d'Enhaut, das kleine und das ganze Nidersimmenthal, eine neue Verbindung zwischen einem Theile der Westschweiz und dem Gotthard schaffen, nicht weniger aber dem bedeutenden Verkehr des Simmenthales in Holz, Vieh u. s. w. dienen. In Bezug auf Gefällsverhältnisse, Curvenradien, Betriebsmaterial, erklären die Unternehmer, nach den nämlichen Grundsätzen verfahren zu wollen, denen die Brünigbahn, welche sie sich überhaupt zum Vorbild nehmen, folge. Die Maximalsteigungen taxiren sie bei den Saanenmösern auf 4—5 ‰, den Minimalradius der Curven auf 200 Meter. Ein vorläufiger Kostenvoranschlag für das Projekt ist uns erst spät eingereicht worden. Er devisirt den Bau auf

	Fr. 12,441,620
das Betriebsmaterial auf	„ 1,290,000
was per Kilometer ausmacht:	
Bau	„ 146,372
Betriebsmaterial	„ 15,176

Nach Angabe der Herren de St. Léger und Perrier würde ein englisches Finanzkonsortium das Baukapital beschaffen.

Ueber den Konzessionsentwurf erlauben Sie uns folgende Bemerkungen:

1) In Uebereinstimmung mit den bisher durchberathenen Konzessionen wurde über das Schicksal der betreffenden Unternehmung nach Ablauf der 99 Jahre nichts aufgenommen, während die Delegationen der Regierungsräthe von Freiburg, Waadt und Bern einem Antrage beipflichteten, wonach die Eisenbahn auf jene Zeit in das Eigenthum der von ihr durchgezogenen Kantone übergehen soll. Für die Interessen neuer Unternehmungen hielten wir die Schaffung eines den bisherigen Grundsätzen entgegenlaufenden Rechtes in dieser Hinsicht für bedenklich, und möchten es jedenfalls nur durch gesetzliche Bestimmung, nicht aber durch einen Paragraphen einer einzelnen Konzession aufgestellt wissen.

2) Immer den Standpunkt konsequent festhaltend, daß der Bund es sei, von dem die Konzessionen ausgehen, mußten wir unzum Antrag der freiburgischen Delegation ablehnend verhalten, des in § 11 auch die Kantone berechtigen wollte, Ersetzung von Be-

amten und Bediensteten, die zu gegründeten Klagen über die Ausübung ihrer Dienstpflichten Stoff bieten, zu verlangen. Anzeigen der kantonalen Regierungen an den Bundesrath werden in gleicher Weise zum gewünschten Ziele führen.

3) Auf Vorschlag der Delegation des Kantons Bern erklärte sich Herr von St. Léger bereit, die Personentaxen in der Weise zu normiren, daß

die erste Klasse	15	statt	10	Rappen,
„ zweite „	8	„	7	„
„ dritte „	4	„	5	„

per Person und Kilometer bezahle. Da hierdurch die am stärksten frequentirte Klasse eine billigere Taxe als auf den übrigen Linien erhält, wollten wir den guten Absichten der Konzessionsbewerber nicht entgegenreten.

4) Für den Transport von Langholz verlangte das Komite einen Rappen (statt 0,8) per Kilometer und 50 Kilogramm. Da aber für das Verladen von Langholz ohne Zweifel besondere Gebühren zugestanden werden müssen, fanden wir nicht für angezeigt, dem einzigen Artikel höhere Taxen einzuräumen.

5) Dem Antrage der Abordnung des freiburgischen Staatsrathes, wonach jeder Kanton für sich berechtigt sein soll, den auf seinem Gebiet befindlichen Theil der Eisenbahn zurückzukaufen, stimmten auch die Repräsentanten von Waadt und Bern bei. Wir glauben jedoch nicht, daß die Konzession hiefür eines Zusazes bedürfe, denn wir halten dies Recht der einzelnen Kantone schon durch den Art. 27 des Eisenbahngesetzes als gewährleistet. „Die gleichen Gründe“, sagte unsere Botschaft vom 16. Juni 1871 zum Gesetze, „welche einen Kanton veranlassen können, zum Mittel des Selbstbaues einer Linie zu schreiten, mögen gestützt auf gemachte Erfahrungen in noch viel höhern Grade vorhanden sein, um sich einer bisherigen Eisenbahnverwaltung zu entledigen und sich die Freiheit der Disposition wieder zu verschaffen.“

6) Einige andere ergänzende Vorschläge, welche von der Abordnung der Regierung des Kantons Freiburg ausgingen, wie bezüglich Steuerbefreiung der Gesellschaft, Genehmigung der Statuten, Kautionsleistung, Verhältniß der Reservefonds beim Rückkauf, finden sich entweder in unserer Botschaft vom 10. Juli (Normalkonzession) besprochen oder durch das Gesetz ausreichend behandelt.

Wir haben die Ehre, Ihnen, Tit., die Annahme des beigefügten Beschlusentwurfes zu empfehlen und Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Juli 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Bulle nach Thun.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Konzessionsgesuches des Herrn von St. Léger und
Genossen (ohne Datum) und zweier darauf bezüglicher Drukschriften
von Herrn F. Perrier, Ingenieur in Freiburg, vom 26. Jänner und
28. Februar
13. Mai 1873;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 28. Juli 1873,

b e s c h l i e ß t :

Dem Herrn von St. Léger, aus Frankreich, niedergelassen in Freiburg, als Vertreter eines Initiativkomite, wird zuhanden einer zur Ausführung des Unternehmens zu gründenden Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bulle nach Thun 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. der Kantone Freiburg, Waadt und 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 zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die im Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1879 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 Trace zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

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

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kan-

tons, auf dessen Gebiet sie gefunden worden sind, 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 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 vom 1. Mai bis 31. Oktober täglich mindestens dreimal, vom 1. November bis 30. April täglich mindestens zweimal 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 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

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

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren: Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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 Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenblasse 15 Rappen;
- in der zweiten Wagenklasse 8 Rappen;
- in der dritten Wagenklasse 4 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.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann die nämliche Taxe wie für Waaren, die mit Personenzügen Beförderung erhalten (Eilgut) 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. Ein vom Bundesrathe nach Anhörung der bethelligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement 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 Rappen;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

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

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

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wegenladungen 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 Franken 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 Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe mit 0,8 Rappen per Kilometer und 50 Kilo 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 fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rappen für volle 5 Rappen 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 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 oder 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 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 sämmtlichen durch diese Konzession geforderten 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 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.

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

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundesrathes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und 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 der Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds, und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. der Kantone Freiburg, Waadt und Bern übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bund, resp. den Kantonen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, 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 $\frac{1}{2}$ 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 erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämmtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Ab-

schreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Freiburg, Waadt und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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
Ermächtigung zur Genehmigung der Uebertragung der
Konzession für den auf Bernergebiet liegenden Theil
der Broyethalbahn.

(Vom 28. Juli 1873.)

Tit. I

Unterm 29. März d. J. beschloß der Große Rath des Kantons Bern, den Finanzausweis der Broyethalbahn (Palézieux-Lyß) nicht zu genehmigen und für den Bau und Betrieb des auf Bernergebiet liegenden Theils derselben (von Lyß bis zur Grenze bei Fräschelz) selbst zu sorgen.

Am 31. gl. Mts. wurde unter Ratifikationsvorbehalt zwischen den Direktionen der Broyethalbahngesellschaft und der Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale ein Fusionsvertrag abgeschlossen, wonach die erstere Gesellschaft die Bahn unter eventueller finanzieller Mithilfe der Suisse occidentale für eine feste Summe baut, letztere aber nach Vollendung derselben das nöthige Betriebsmaterial liefert, das Baukapital (die emittirten Aktien und Obligationen) durch eigene Aktien und Obligationen zurückbezahlt und in das Eigenthum der Broyethalbahn eintritt.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bulle nach Thun. (Vom 28. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	273-284
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 781

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.