

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Strassenbahn) von Langenthal nach Oensingen.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1893 (E. A. S. XII, 337) haben Sie den Herren Dr. Jakob Kummer und Alfred Egger in Aarwangen zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Oensingen erteilt.

Die im Artikel 5 der Konzession angesetzte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde wiederholt, letztmals durch Bundesratsbeschluss vom 26. Juli 1904 (E. A. S. XX, 195) um weitere zwei Jahre, d. h. bis zum 28. Juni 1906, verlängert.

Die Normalspurbahn konnte nicht finanziert werden und es bildete sich nun ein Initiativkomitee für eine elektrische Schmalspurbahn (teilweise Strassenbahn) Langenthal-Oensingen. Die bisherigen Konzessionsinhaber traten unterm 19. Dezember 1904 ihre Konzession an Herrn Grossrat Rufener in Langenthal, Präsident des genannten Initiativkomitees, ab.

Mittelst Eingabe vom 11. August 1905 stellte das Initiativkomitee das Gesuch, die Konzession Langenthal-Oensingen möchte auf das Komitee übertragen und zugleich in folgenden Punkten abgeändert werden:

Der Sitz der Gesellschaft sei in Langenthal.

Artikel 6 a, wonach die Linie in die Sektionen Langenthal-Aarwangen und Aarwangen-Oensingen zerfalle, sei zu streichen.

Die Bahn solle teilweise als Strassenbahn und mit Spurweite von einem Meter erstellt und elektrisch betrieben werden.

Es werde nur eine Wagenklasse vorgesehen.

Gemäss dem dem Konzessions-Übertragungs- und Änderungs-gesuche beigelegten Berichte nimmt die Bahn ihren Anfang nördlich des Geleises der schweizerischen Bundesbahnen in unmittelbarer Nähe des Strassentüberganges beim Bahnhof Langenthal und endigt beim Schulhaus im Dorf Oensingen mit einer totalen Baulänge von 14,790 m. Stationen seien vorgesehen in Langenthal, Aarwangen, Bannwil, Niederbipp und Oensingen; dazu kommen noch einige Haltestellen. Die Umformanlage für den elektrischen Betrieb werde im Elektrizitätswerk Wynau, die Wagenremise nebst Reparaturwerkstätte in Langenthal in Aussicht genommen. An besondern Anlagen seien erwähnenswert eine neue eiserne Brücke über die Aare unmittelbar oberhalb der bestehenden Brücke; ferner eine Unterführung der schweizerischen Bundesbahnen vor der westlichen Einfahrt im Dorf Niederbipp und eine Rollbockanlage zum Aufladen und Mitführen von Normal-Eisenbahnwagen. Das Rollmaterial bestehe aus 4 Personenwagen, 2 Gütermotorwagen, 2 Personenanhängewagen, 2 Güteranhängewagen, Montagewagen etc.

Die Anlagekosten setzen sich wie folgt zusammen:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	Fr.	932,000
II. Kraftzentrale und Rollmaterial (inkl. Reserve- Kraftgasanlage Fr. 40,000)	n	288,009
III. Mobililar und Gerätschaften	n	20.000
		<hr/>
Gesamtanlagekosten	Fr.	<u>1,240,000</u>

II.

Das Initiativkomitee schritt unverzüglich zur Finanzierung des Unternehmens und es konstituierte sich unterm 18. September 1905 die Aktiengesellschaft Langenthal-Jura-Bahn, die gemäss Artikel 1 ihrer Statuten die Erstellung der elektrischen Bahn Langenthal-Oensingen zum Zwecke hat.

Die Direktion der Langenthal-Jura-Bahn erneuerte nun mittelst Eingabe vom 14. Dezember 1905 das vom Initiativkomitee am 11. August 1905 gestellte Gesuch um Übertragung und Änderung

der Konzession vom 28. Juni 1903, indem sie sich zugleich darüber auswies, dass die Frage der Bewilligung zur Strassenbenützung in abschliesslicher Weise erledigt sei.

Gemäss den vorgelegten Ausweisen hat der Grosse Rat des Kantons Bern durch Beschluss vom 29. November 1905 die Strassenbenützung auf dem Gebiete des Kantons Bern bewilligt für eine Strecke von zirka zwei Kilometer durch das Dorf Aarwangen; im übrigen soll die Bahn auf eigenem Bahnkörper erstellt werden.

Die Bewilligung wurde nach Massgabe des Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Bern vom 2. August 1905 erteilt, jedoch an einige Vorbehalte geknüpft, was zur Folge hatte, dass der Regierungsrat seinen Beschluss unterm 14. Dezember 1905 entsprechend abänderte.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn erteilte die Bewilligung zur Strassenbenützung durch Beschluss vom 10. Oktober/18. Dezember 1905.

Da bei Berücksichtigung des Gesuches der Direktion der Langenthal-Jura-Bahn vom 14. Dezember 1905 ein grosser Teil der Artikel der Konzession vom 28. Juni 1893 (E. A. S. XII, 337) hätte abgeändert werden müssen, sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, einen neuen Bundesbeschluss unter Aufhebung der bisherigen Konzession zu entwerfen.

Von konferenziellen Verhandlungen wurde, da es sich im Grunde nur um die Änderung einer bereits bestehenden Konzession handelt, Umgang genommen, dagegen der Beschlussesentwurf der Bahnverwaltung und den Regierungen der beiden beteiligten Kantone Bern und Solothurn zur Rückäusserung zugestellt.

Die Bahnverwaltung und die beiden Regierungen erklärten sich mit dem Entwurfe einverstanden. Dem Gesuche der Regierung des Kantons Solothurn, im Artikel 8 des Beschlussesentwurfes beim Beschlusse des Regierungsrates des Kantons Solothurn betreffend die Bewilligung zur Strassenbenützung das Doppeldatum 10. Oktober/18. Dezember 1905 einzusetzen, wurde entsprochen. Bezüglich der Bemerkung der genannten Regierung, es werde angenommen, dass die Konzession nicht nur bis Oensingen-Station, sondern via Station bis Dorfmitte beziehungsweise Schulhaus Oensingen erteilt werde, erlauben wir uns, darauf hinzuweisen, dass sowohl der von der Bahnverwaltung eingereichte Bericht und Plan, als auch der Beschluss des Regierungsrates des Kantons Solothurn betreffend die Bewilligung zur Strassenbenützung die Fortsetzung der Bahn bis zum Schulhausplatz Oensingen vorsehen. Die Bahnverwaltung ist daher gehalten, die Bahn bis dorthin zu erstellen.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen die unveränderte Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. März 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise
Straßenbahn) von Langenthal nach Oensingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Schmalspurbahn Langenthal-Oensingen vom 11. August 1905;
2. einer Eingabe der Direktion der Langenthal-Jurabahn vom 14. Dezember 1905;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1906,

beschließt:

Der Aktiengesellschaft Langenthal-Jura-Bahn in Langenthal wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Straßenbahn) von Langenthal nach Oensingen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschuß vom 28. Juni 1893 (E. A. S. XII, 337) erteilte Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Oensingen aufgehoben.

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen zwei Jahren, 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und einleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften der Beschlüsse des Grossen Rates des Kantons Bern vom 29. November 1905 und des Regierungsrates des Kantons Solothurn vom 10. Oktober/18. Dezember 1905 betreffend Bewilligung zur Benützung der Staatsstraßen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens sechsmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen: Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwi-

schen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der G ertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 5 Rappen und deren niedrigste nicht über 2½ 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 2 $\frac{1}{2}$ Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck-, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation 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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates. Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
- 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 welchen 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 zusammenhangende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Haben die Kantone Bern und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Schwamendingen über Maur nach Uessikon.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 27. Juli 1904 unterbreiteten namens eines Initiativkomitees die Herren J. Pfister-Weber, als Präsident, und Wilhelm Hofmann, als Aktuar, beide in Fällanden, dem Bundesrate das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Oerlikon über Maur nach Uessikon.

Unterm 2. Mai 1905 teilte sodann das Initiativkomitee mit, es ziehe sein Gesuch, soweit die Strecke Oerlikon-Schwamendingen in Frage komme, zu gunsten der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach, welche die Konzession für diese Strecke zu erwerben wünsche, zurück.

Durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 (E. A. S. XXI, 192) haben Sie die Konzession der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach auf die Strecke Oerlikon-Schwamendingen ausgedehnt. Diese Strecke wird demnächst erstellt werden.

Es handelt sich also heute noch um die Erteilung der Konzession Schwamendingen-Uessikon.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Strassenbahn) von Langenthal nach Oensingen. (Vom 19. März 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1906
Date	
Data	
Seite	279-291
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 869

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.