

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Triengen und Fristverlängerung für die elektrische Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee (Station der S. B. B.)

(Vom 28. Mai 1907.)

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 209) haben Sie den Herren V. Krell, Fürsprech in Triengen, und Häfliger-Amrhyn in Sursee, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee erteilt.

Mittelst Eingabe vom 22. Februar 1906 unterbreitete das Initiativkomitee Sursee-Triengen, vertreten durch die Herren Jos. Troller, Kaufmann, als Präsident, und Bernhard Krell, Gemeindeschreiber, als Aktuar, beide in Triengen, dem Bundesrate das Gesuch, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Sursee (Station S. B. B.) nach Triengen erteilt werden.

Gemäss dem allgemeinen Berichte hat sich schon vor mehr als drei Jahrzehnten im Suhrentale das Bestreben gezeigt, durch

eine Schienenverbindung mit den weiteren Landesteilen in engere Verbindung zu treten. Zu diesem Zwecke haben im Jahre 1893 die Herren Olivie Zschokke in Aarau und Häfliger-Amrhyn in Sursee um die Konzession für eine Normalspurbahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Kölliken nach Sursee nach-gesucht. Die Konzession ist am 29. Juni 1893 erteilt worden. Die Bahn habe jedoch nicht finanziert werden können. Auch die am 19. Dezember 1904 konzessionierte Schmalspurbahn Schöffland-Sursee sei noch nicht finanziert. Nachdem die mit der elektrischen Strassenbahn Aarau-Schöffland gepflogenen Unterhandlungen betreffend einheitlichen Betrieb und einheitliche Verwaltung der ganzen Strecke Aarau-Sursee zu keinem Resultate geführt hätten, sei namentlich in der Gemeinde Triengen das Projekt einer Normalspurbahn wiederum in den Vordergrund getreten. Nähere Studien hätten auch ergeben, dass es vorteilhaft wäre, vorerst die für den Bau kostspielige, aber infolge geringer Bevölkerungsdichtigkeit für den Betrieb wenig einträgliche Strecke von Schöffland bis Triengen fallen zu lassen und sich nur mit dem Bau der Strecke Sursee-Triengen zu befassen. Das heutige Vorgehen werde eine spätere Durchführung der Normalbahn bis Kölliken oder Entfelden oder eventuell eines Anschlusses der Aarau-Schöffland-Schmalspurbahn in Triengen nicht verunmöglichen.

Die Linie Sursee S. B. B.—Sursee-Stadt—Triengen sei 9,5 km. lang. Die Durchführung des Tracés bei der Station Sursee sei noch nicht ganz abgeklärt. Anfänglich sei als kürzeste Verbindung von Sursee nach Triengen das Tracé über Schaubermühle-Knutwil, Bürön in Aussicht genommen worden, in einer Baulänge von 8,5 km. und einer Maximalsteigung von 7,8 ‰. Verhandlungen hätten jedoch ergeben, dass Sursee unter allen Umständen in der Nähe der Stadt eine Station haben wolle. Im fernern komme dann noch in Betracht, dass bei Anlage der Station Sursee auf die Möglichkeit einer Quer-Verbindung Willisau-Sursee-Münster Rücksicht genommen werden müsse. Ferner sei auf den von den schweizerischen Bundesbahnen in Aussicht genommenen Umbau der Station Sursee S. B. B. Rücksicht zu nehmen. Es werden deshalb zurzeit die beiden Varianten Sursee-Stadt-Südbahnhof und Sursee-Stadt-Nordbahnhof durch Aufstellung von genauen Projekten und Kostenvoranschlägen geprüft und nach Eingang dieser Studien die definitiven Beschlüsse gefasst. Die Konzessionäre ersuchen deshalb um Erteilung der Konzession prinzipiell für alle drei

in den Konzessionseingaben aufgezeichneten Linien, sowie auch für die Variante, welche bei Büron eingezeichnet ist.

Gemäss dem technischen Berichte soll die Bahn mit normaler Spurweite erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben werden. Der Minimalradius beträgt 250 m. und die Maximalsteigung beim Projekt über Schaubernmühle 7,8 ‰ und beim Projekt über Geuensee 6,1 ‰.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:	Fr.	
A. Organisation und Verwaltungskosten	40,000	
B. Verzinsung des Baukapitals	5,000	
C. Expropriation	130,000	
D. Bahnbau:	Fr.	
1. Unterbau	152,000	
2. Oberbau	280,000	
3. Hochbau und Rampen	40,000	
4. Telephon, Signale etc.	15,000	
	<hr/>	487,000
		Fr.
Total I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	662,000	
II. Rollmaterial	170,000	
III. Mobiliar und Gerätschaften	20,000	
IV. Unvorhergesehenes	33,000	
	<hr/>	Total
		885,000
oder per Bahnkilometer		<hr/>
		93,160

Mittelst Vernehmlassung vom 14. April 1906 beantragte der Regierungsrat des Kantons Luzern, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen. Der Umstand, dass bereits für eine elektrische Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee eine Konzession erteilt sei, bilde kein Hindernis für die Erteilung der Konzession; es sei selbstverständlich ausgeschlossen, dass auf der Strecke Sursee-Triengen beide Projekte zur Ausführung kommen, denn es könne nur dasjenige Projekt ausgeführt werden, dem der Kanton Luzern seine Subvention zuwenden werde.

II.

Unterm 27. April 1906 teilte die Baudirektion des Kantons Aargau dem Eisenbahndepartement mit, die Finanzierung

der elektrischen Schmalspurbahn Schöffland-Sursee könne, soweit das Gebiet des Kantons Aargau in Frage komme, als gesichert betrachtet werden. Die Realisierung des Bahnunternehmens hange heute noch von zwei Fragen ab, nämlich von der Möglichkeit der Fusionierung der Bahn Schöffland-Sursee mit der bereits bestehenden Bahn Aarau-Schöffland und von der Finanzierung des auf luzernischem Kantonsgebiet liegenden Teilstückes. Was die erwähnte Fusion der beiden Bahngesellschaften anbetreffe, so werde die Generalversammlung der Bahn Aarau-Schöffland in nächster Zeit hierüber endgültig Beschluss fassen, und es sei anzunehmen, dass die Vereinigung zu stande kommen werde. Dagegen bestehen bezüglich der Finanzierung und Ausführung der Bahnstrecke Kantonsgrenze-Sursee noch einige Schwierigkeiten, weil vor einiger Zeit das Konkurrenzprojekt einer normalspurigen Bahn Sursee-Triengen aufgetaucht und dasselbe bereits zum Teil finanziert sei. Im Kanton Aargau müsse es als eine folgenschwere Kalamität für das ganze Suhrental angesehen werden, wenn neben der bestehenden schmalspurigen Bahn Schöffland-Aarau im obern Suhrentale eine Normalbahn Sursee-Triengen erstellt würde, wobei dann natürlich das Mittelstück von Triengen bis Schöffland auf unabhärbare Zeiten ohne Bahnverbindung bleiben müsse. Unter diesen Umständen hätten sich die Regierungen von Luzern und Aargau dahin verständigt, es sei zur Abklärung der Situation und zur Herbeiführung einer Verständigung über die Bahnbestrebungen im Suhrentale eine Konferenz von Vertretern der beidseitigen Regierungen und der Interessenten zu veranstalten, wobei das Eisenbahndepartement die Leitung der Konferenz übernehmen würde. Die Konferenz fand am 11. Mai 1906 in Bern statt. Auf Grund der Verhandlungen wurde vereinbart, die Regierung des Kantons Aargau und die aargauischen Gemeinden hätten sich hinsichtlich der Finanzierung der Bahnstrecke Schöffland-aargauisch-luzernische Kantonsgrenze bis Ende Juli 1906 darüber auszusprechen, ob zurzeit noch bindende Subventionsbeschlüsse ohne Bedingungen vorliegen, und sie hätten eine Vorlage für eine zukünftige Auseinandersetzung der Aarau-Schöfflandbahn mit der neuen Gesellschaft Schöffland-Sursee bezüglich der gemeinschaftlichen Rechnungsführung einzusenden. Das Eisenbahndepartement werde der Regierung des Kantons Luzern von der Antwort der Regierung des Kantons Aargau Kenntnis geben, und es werde alsdann die Regierung des Kantons Luzern über ihr weiteres Vorgehen bezüglich

der Subventionierung der durchgehenden Suhrental-Bahn das Eisenbahndepartement in Kenntnis setzen.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau, dem die Frist zur Abgabe seiner Erklärungen bis Ende September 1906 verlängert worden war, teilte unterm 28. September 1906 über die Finanzierung der Bahn auf aargauischem Gebiete folgendes mit:

Es seien von den beteiligten aargauischen Gemeinden Aarau, Staffelbach, Moosleerau, Kirchleerau, Attelwil und Reitnau Subventionen im Betrage von Fr. 227,000 bedingungslos bewilligt worden. Dazu komme ein vom aargauischen Grossen Rate unterm 19. Februar 1906 bewilligter Beitrag von Fr. 180,000 in Aktien. Es stehe somit zurzeit ein Aktienkapital von Fr. 407,000 zur Verfügung. Attelwil sei bereit, seine Subvention von Fr. 10,000 auf Fr. 20,000 zu erhöhen, wenn eine kleine Änderung im Tracé vorgenommen werde, was möglich sein dürfte. Die Kosten des aargauischen Bahnstückes seien auf Fr. 580,000 berechnet. Es bleibe somit noch ein Betrag von Fr. 173,000, eventuell Fr. 163,000 zu decken, und es werde dieser Betrag in Obligationen beschafft werden können.

Was die Frage der Fusionierung einer Bahn Schöftland-Sursee mit der bestehenden Bahn Aarau-Schöftland anbetreffe, so habe die Generalversammlung der letztgenannten Bahn unterm 30. Juli 1906 allerdings beschlossen, nur den gemeinsamen Betrieb zu übernehmen und hierfür einen Betriebsvertrag abzuschliessen, nach dem Muster des Vertrages, der zwischen den Bahngesellschaften Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wolhusen bestehe. Die früher verlangte gemeinsame Rechnung der beiden Bahnen sei damit abgelehnt. Allein diese Frage falle zunächst für die aargauischen Interessenten nicht mehr in Betracht, nachdem der Staat Aargau, wie die beteiligten Gemeinden ihre Nachsubventionen bedingungslos zugesichert und damit jene früher aufgestellte Bedingung fallen gelassen hätten. Der Regierungsrat zweifle indessen nicht daran, dass eine vollständige Fusion wenigstens des aargauischen Teiles der Bahn von Aarau bis zur Kantonsgrenze zu stande kommen werde. Sicher sei auf alle Fälle, dass die aargauische Bahnstrecke auf eigene Rechnung betrieben werden könne, und es falle damit der Einwand der luzernischen Behörden gegen die Verbindung des nach ihrer Ansicht weniger rentablen Mittelstückes mit der günstiger situierten Bahnstrecke Sursee-Triengen dahin. Es dürfte daher möglich sein, zwischen den beiden Strecken im Kanton Aargau und im Kanton Luzern einen Betriebsvertrag

abzuschliessen, womit offenbar auch die luzernischen Interessen gewahrt würden. Es könne somit konstatiert werden, dass aargauischerseits die vorbereitenden Schritte für die Realisierung des allein rationellen Projektes einer durchgehenden Schmalspurbahn im Suhrental in jeder Richtung getan und zu einem definitiven Abschlusse gebracht worden seien. Unter diesen Umständen glaube der Regierungsrat annehmen zu dürfen, dass man sich auch seitens des Kantons Luzern entschliessen könne, zur Realisierung dieser einzig richtigen Lösung der Bahnfrage im Suhrentale Hand zu bieten und auf das die Interessen einer ganzen Talschaft in hohem Masse schädigende Normalprojekt Sursee-Triengen zu verzichten.

Mittelst Eingabe vom 25. Oktober 1906 ersuchten die Gemeinderäte des luzernischen Suhrentales dringend um die Erteilung der Konzession Sursee-Triengen, indem sie geltend machten, die Finanzierung der Schmalspurbahn Schöftland-Sursee sei, nachdem die Aarau-Schöftlandbahn eine Fusion mit der Schöftland-Sursee-Bahn abgelehnt habe, nicht möglich. Die Subventionen der Gemeinden Triengen, Büron und Winikon seien dahingefallen, und neue Subventionen für eine Schmalspurbahn seien von der luzernischen Bevölkerung kaum zu erhalten, da die Volksstimmung entschieden zu gunsten der Normalspurbahn vorherrschend sei.

Weitere Eingaben zu gunsten der Schmalspurbahn Sursee-Triengen wurden eingereicht unterm 23. November 1906 vom Initiativkomitee der Normalspurbahn Sursee-Triengen und vom Gemeinderat von Triengen unterm 28. November 1906 im Auftrage der Gemeinderäte des luzernischen Suhrentales.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern, welchem das Eisenbahndepartement das Schreiben des Regierungsrates des Kantons Aargau vom 28. September 1906 mit der Einladung übermittelt hatte, er möchte sich über das weitere Vorgehen bezüglich der Subventionierung der durchgehenden Suhrentalbahn, beziehungsweise der Strecke Sursee-Triengen-luzernisch-aargauische Grenze bei Reitnau äussern, sprach sich unterm 19. November 1906 folgendermassen aus :

Er habe, wie das Initiativkomitee für eine Normalspurbahn Sursee-Triengen, die Überzeugung, dass nur eine Normalspurbahn im stande sein werde, den Anforderungen des Verkehrs des Suhrentales in jeder Beziehung zu genügen, eine Schmalspurbahn dagegen jederzeit ein unbefriedigender Notbehelf bleiben und die Anlagekosten keinesfalls lohnen würde. Der Re-

gierungsrat des Kantons Luzern hegt auch die Erwartung, dass aargauischerseits die Einsicht zum Durchbruche kommen werde, dass man dortseits mit der Erstellung der Schmalspurbahn Aarau-Schöffland falsche Bahnen beschriften habe, und dass das richtige Verkehrsmittel in der Normalspurbahn gesucht werden müsse. Aus diesen Gründen könne sich der Regierungsrat nicht entschliessen, dem Grossen Rate die Subventionierung einer durchgehenden schmalspurigen Suhrentalbahn, beziehungsweise der Strecke Sursee-Triengen-luzernisch-aargauischen Kantonsgrenze zu beantragen. Zugleich legte der Regierungsrat ein Gutachten des Herrn A. Laubi, Direktor der Südostbahn, in Wädenswil, vom 15. November 1905 vor, worin sich dieser gegen die Fortsetzung der schmalspurigen elektrischen Bahn Aarau-Schöffland bis nach Sursee und für die Erstellung einer normalspurigen Bahn von Sursee bis Triengen ausspricht.

III.

Unterm 7. November 1906 stellten die Herren V. Krell, Fürsprecher in Triengen und Häfliger-Amrhyn in Sursee namens des Initiativkomitees der Schmalspurbahn Schöffland-Sursee das Gesuch, es möchte die im Artikel 5 der Konzession vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 209) festgesetzte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschaftsstatuten um zwei Jahre, d. h. bis zum 1. Januar 1909, verlängert werden.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau unterstützte dieses Gesuch und beantragte zugleich, im Einverständnis mit den Konzessionsinhabern, den Artikel 6 der Konzession durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Es ist gestattet, die Bahn Schöffland-Sursee in zwei getrennte Sektionen, Schöffland-Kantonsgrenze und Kantonsgrenze-Sursee, zu bauen.“

Das Initiativkomitee für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee beschloss hierauf am 20. Dezember 1906 mit sechs Stimmen von luzernischen Mitgliedern gegen drei Stimmen von aargauischen Mitgliedern, das Fristverlängerungsgesuch vom 7. November 1906 zurückzuziehen und mithin auf die Konzession für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee zu verzichten. Am gleichen Tage erklärten dagegen die drei aargauischen Mitglieder des Komitees, dass sie ihrerseits an der bestehenden Konzession der Schmalspurbahn Schöffland-Sursee und dem Fristverlängerungsgesuche festhalten.

Sie fügten mittelst Eingabe vom 21. Dezember 1906 noch folgendes hinzu :

Die drei im Komitee verbleibenden Mitglieder hätten beschlossen, die Arbeiten des bisherigen Komitees fortzusetzen und an Stelle der ausgetretenen Komiteemitglieder die erforderliche Anzahl neuer Mitglieder beizuziehen. Es sei diese Ergänzung des Komitees seither erfolgt, indem vier neue Mitglieder als Vertreter der interessierten Talschaft dem Komitee beigetreten seien. Das bisherige Initiativkomitee werde somit auch in Zukunft bestehen und seine Arbeiten ohne Unterbruch fortsetzen ; lediglich im Personalbestand sei die durch die Verhältnisse gebotene Änderung eingetreten.

Das gegenwärtige Initiativkomitee müsse nun, im Interesse des gesamten Tales, sowohl im Kanton Aargau, wie im Kanton Luzern, unbedingt daran festhalten, dass ausschliesslich eine durchgehende Bahn Schöffland-Sursee im Anschlusse an die bestehende Bahn Aarau-Schöffland den Verkehrsbedürfnissen der gesamten Talschaft entspreche. Ein Grund, auf die Realisierung dieses allein den Verhältnissen angepassten Projektes zu verzichten, liege heute absolut nicht vor, um so weniger, als die Ausarbeitung der erforderlichen Pläne bereits an die Hand genommen, und die Finanzierung, wenigstens des aargauischen Teiles der Bahn, gesichert sei. Das Komitee spreche die bestimmte Erwartung aus, dass die Konzession, unter entsprechender Änderung der im Ingress enthaltenen Namen, für weitere zwei Jahre, d. h. bis 1. Januar 1909, erneuert werde. Dabei halte das Komitee an dem bisherigen Gesuche fest, dass in die Konzession eine Bestimmung aufgenommen werde, wonach unter Umständen ein getrennter Bau der auf den einzelnen Kantonsgebieten gelegenen Bahnstrecken gestattet werde.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern, dem dieses Gesuch des aargauischen Initiativkomitees zur Vernehmlassung zugestellt worden war, sprach sich unterm 22. Februar 1907 dahin aus, es sei, nachdem das bisherige Schmalspurbahnkomitee mit Mehrheit beschlossen habe, die Konzession und das Fristverlängerungsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöffland-Sursee zurückzuziehen, die fragliche Konzession tatsächlich erloschen, und es gehe nicht an, diese Konzession nunmehr auf ein neues ausschliesslich aus aargauischen Mitgliedern bestehendes Komitee zu übertragen, während die in Frage stehende Bahnstrecke auf mehr als die Hälfte ihrer Länge im Kanton Luzern ge-

legen sei. Der Regierungsrat müsse sich daher gegen das Gesuch des aargauischen Initiativkomitees aussprechen. Wenn ein aargauisches Komitee die Bestrebungen für die Fortsetzung der Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee wieder aufnehmen wolle, so hätte sich dasselbe um eine neue Konzession zu bewerben.

Nach Ansicht unseres Justiz- und Polizeidepartements ist die Konzession Sursee-Triengen nicht erloschen, weil die Konzession seinerzeit den einzelnen Mitgliedern zugleich erteilt worden war. Die Vertreter des Komitees konnten daher auch nur dann auf die Konzession der Behörde gegenüber gültig verzichten, wenn sie dazu durch alle Mitglieder des Initiativkomitees beauftragt worden wären, mit andern Worten, wenn alle mit dem Verzicht einverstanden gewesen wären. Auf die nähern Ausführungen des Justiz- und Polizeidepartements, denen wir beipflichten, treten wir hier nicht ein, und erlauben uns, auf das bei den Akten liegende Gutachten zu verweisen.

Laut Mitteilung des Initiativkomitees Sursee-Triengen, vom 9. März 1907, hat der Grosse Rat des Kantons Luzern unterm 7. März einstimmig den Beschluss gefasst, an die Normalspurbahn Sursee-Triengen eine Staatssubvention von Fr. 45,000 per Kilometer zu leisten, was einem Gesamtbetrage von Fr. 425,000 gleichkomme. Mit diesem Beschlusse sei die Finanzierung bis auf einen kleinen Rest komplett und das Komitee habe bereits den Fehlbetrag noch auf die Gemeinden verteilt, welcher in nächster Zeit durch Gemeindebeschlüsse mit ziemlicher Sicherheit gedeckt werde.

Die Finanzierung könne demnach als beendigt betrachtet werden.

IV.

Von diesem Beschlusse des Grossen Rates gab das Eisenbahndepartement der Regierung des Kantons Aargau und dem Initiativkomitee für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee Kenntnis und ordnete eine Konferenz auf den 22. März 1907 an, zu welcher Vertreter der Regierungen der Kantone Luzern und Aargau, sowie der beiden Initiativkomitees der Normalspurbahn Sursee-Triengen und der Schmalspurbahn Schöffland-Sursee eingeladen wurden. Der Zweck dieser Konferenz war, einen letzten Versuch zu machen, um die Bahnbestrebungen im Suhrentale zu einer rationellen Lösung zu führen. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements führte aus, dass eine solche

in einer durchgehenden Bahn Aarau-Sursee zu suchen sei. Hierbei könnte, wenn die Strecke Aarau-Schöftland nicht bereits erstellt, beziehungsweise im Betriebe wäre, die Frage offen gelassen werden, ob eine Schmalspur- oder Normalspurbahn erstellt werden sollte. Vor allem müsse angestrebt werden, auf der ganzen Strecke Aarau-Sursee die gleiche Spurweite zu haben. Nachdem nun die Schmalspurbahn Aarau-Schöftland bereits im Betriebe sei, sei es eine gegebene Sache, dass auch die Fortsetzung Schöftland-Sursee schmalspurig erstellt werde. Die Vertreter der Regierung des Kantons Aargau und des Initiativkomitees Schöftland-Sursee unterstützten diesen Standpunkt, während die Vertreter der Regierung des Kantons Luzern und des Initiativkomitees Sursee-Triengen daran festhielten, dass diese letztere Bahn normalspurig erstellt werde. Eine Normalspurbahn sei leistungsfähiger als eine Schmalspurbahn. Auch seien im Kanton Luzern alle Bahnen normalspurig erstellt, mit Ausnahme der Luzerner Trambahn und der Brünigbahn.

Eine Einigung kam nicht zu stande, da beide Parteien auf ihren bisherigen Standpunkten beharrten. Zu erwähnen ist nur noch, dass das aargauische Komitee auf seinem Begehren um Bewilligung des sektionsweisen Baues der Linie Schöftland-Sursee verzichtete.

V.

Da angesichts der Stellungnahme des Grossen Rates des Kantons Luzern, welcher einstimmig die Subvention für die Normalspurbahn Sursee-Triengen bewilligt hatte, es nicht wohl angeht, die Erteilung dieser Konzession zu verweigern, anderseits aber das Eisenbahndepartement die richtige Ansicht vertrat, dass an einer durchgehenden Schmalspurbahn Aarau-Sursee unbedingt festgehalten werden müsse, so erstellte das Eisenbahndepartement einen Konzessionsentwurf, welcher einen Kompromiss darstellt und sowohl den luzernischen als den aargauischen Interessen gerecht wird. Gemäss diesem Konzessionsentwurf, den wir zu dem unsrigen machen, soll nämlich dem Initiativkomitee Sursee-Triengen zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Sursee (Station der S. B. B.) nach Triengen unter den üblichen Bedingungen erteilt, und zugleich die im Artikel 5 der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 209) angesetzte Frist zur Einreichung der vorschritts-

mässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten um zwei Jahre, d. h. bis zum 1. Januar 1909 verlängert werden. Um aber zu verhindern, dass man auf der Strecke Triengen-Sursee neben der Normalspurbahn noch eine Schmalspurbahn auf eigenem Tracé erhält und andererseits doch zu ermöglichen, die Schmalspurbahnzüge Aarau-Triengen nach Sursee durchführen zu können, wurde im Konzessionsentwurfe im Dispositiv III folgende Bestimmung aufgenommen :

„Wird der Finanzausweis für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee geleistet, und ist dannzumal die Normalspurbahn Sursee-Triengen im Bau oder schon im Betrieb, so ist die Gesellschaft Sursee-Triengen verpflichtet, behufs Durchführung der Züge Schöffland-Triengen nach Sursee und umgekehrt eine dritte Schiene auf Kosten der Gesellschaft Schöffland-Sursee einzulegen.“

Die konferenziellen Verhandlungen, zu welchen die beiden Regierungen der Kantone Luzern und Aargau, sowie das Initiativkomitee für die Normalspurbahn Sursee-Triengen und das Initiativkomitee für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee eingeladen worden waren, fanden am 5. April 1907 statt. Mit dem Kompromissvorschlag des Eisenbahndepartements erklärten sich prinzipiell einverstanden der Vertreter des Regierungsrates des Kantons Luzern und die Vertreter des Initiativkomitees der Normalspurbahn Sursee-Triengen, obgleich sie es lieber gesehen hätten, wenn die Fristverlängerung für die Schmalspurbahn Schöffland-Sursee nur für die Strecke Schöffland-Triengen gewährt würde, in welchem Falle Dispositiv III des Konzessionsentwurfes fallen gelassen werden könnte. Die Vertreter der Regierung des Kantons Aargau und des Initiativkomitees Schöffland-Sursee lehnten den Kompromissvorschlag des Eisenbahndepartements ab und hielten an ihrem früheren Standpunkte fest, es solle das Konzessionsgesuch Sursee-Triengen abgelehnt und einzig die Fristverlängerung für die elektrische Schmalspurbahn Schöffland-Sursee erteilt werden. Sie erörterten nochmals eingehend ihren Standpunkt, wie er in den verschiedenen Zuschriften des Regierungsrates des Kantons Aargau und in den Schreiben des aargauischen Initiativkomitees enthalten ist, und fügten noch bei, dass der Staat Aargau, die Stadt Aarau und die elektrische Schmalspurbahn Aarau-Schöffland nunmehr bereit wären, zu einer gemeinschaftlichen Rechnungs- und Betriebsführung Aarau-Schöffland-Sursee Hand zu bieten, worauf die Vertreter des Initiativkomitees Sursee-Trien-

gen erklärten, dass sie selbst unter diesen Bedingungen bestimmt ablehnen müssen, die Strecke Sursee-Triengen schmalspurig zu erstellen. Der Vertreter der Regierung des Kantons Luzern erklärte sodann noch, dass der Grosse Rat des Kantons Luzern, selbst wenn das Initiativkomitee Sursee-Triengen sich entschliessen könnte, die Subvention auch für eine Schmalspurbahn zu verlangen, einem derartigen Gesuche voraussichtlich nicht entsprechen würde. Nach Erörterung der prinzipiellen Fragen verliessen die Vertreter der Regierung des Kantons Aargau und des Initiativkomitees Schöftland-Sursee im Einverständnis mit den übrigen Anwesenden die Konferenz. Bei der Detailberatung entspann sich noch eine Diskussion über die Personen- und Gepäcktaxen. Die Vertreter des Initiativkomitees Sursee-Triengen, unterstützt vom Vertreter der Regierung des Kantons Luzern, wünschten, dass die im Entwurfe des Eisenbahndepartements vorgesehenen Personentaxen von 7 Rappen in der II. und von 5 Rappen in der III. Wagenklasse per Kilometer der Bahnlänge auf 10, bzw. 7 Rappen, und dass die Gepäcktaxe von 5 Rappen per 100 kg. und per Kilometer auf 7,5 Rappen erhöht würden. Zur Begründung führten sie an, dass die Rentabilitätsrechnung, welche nur einen geringen Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben aufweise, auf den verlangten Taxen beruhe; bei den vom Eisenbahndepartement vorgesehenen Taxen würde sich zweifellos ein erhebliches Betriebsdefizit ergeben. Die Vertreter des Eisenbahndepartements anerkannten, dass die verlangten Taxen an und für sich nicht zu hoch seien, dass aber erhebliche Bedenken bestehen, dieselben zuzugestehen. Die vom Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Taxen sind nämlich diejenigen der Schöftland-Sursee-Bahn und an diesen Taxen sollte festgehalten werden, weil nämlich andernfalls, wenn Dispositiv III zur Verwirklichung gelangt, die Inkonvenienz eintreten würde, dass auf der Strecke Sursee-Triengen die Normalspurbahn höhere Taxen hätte, als die Schmalspurbahn. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements, dem die Frage zur Entscheidung vorgelegt wurde, gestand die von den Konzessionsbewerbern verlangten höheren Taxen zu, von der Annahme ausgehend, die Normalspurbahn werde, wenn die Schmalspurbahn nach Sursee durchgeführt werde, in ihrem eigenen Interesse die gleichen Taxen zur Anwendung bringen, wie die Schmalspurbahn.

VI.

Für die Erledigung der vorliegenden Gesuche um Erteilung der Konzession für die Normalspurbahn Sursee-Triengen und die Gewährung einer Fristverlängerung für die elektrische Schmalspurbahn Schöffland-Sursee sind drei mehr oder weniger annehmbare Lösungen möglich :

1. Ablehnung der Konzession Sursee-Triengen und Gewährung der Fristverlängerung Schöffland-Sursee.

2. Erteilung der Konzession Sursee-Triengen und Gewährung einer Fristverlängerung für die Strecke Schöffland-Triengen.

3. Erteilung der Konzession Sursee-Triengen und Gewährung der Fristverlängerung Schöffland-Sursee mit der oben angeführten, in Dispositiv III des Konzessionsentwurfes enthaltenen Bestimmung betreffend Einlegung einer dritten Schiene Sursee-Triengen.

Die erste Lösung hat den Nachteil, dass trotz des einstimmig gefassten Subventionsbeschlusses des Grossen Rates des Kantons Luzern das Konzessionsgesuch Sursee-Triengen abgelehnt werden müsste.

Die zweite Lösung hat den Nachteil, dass in Triengen ein Wechsel der Spurweite und die damit zusammenhängenden Inkonvenienzen des Umsteigens und Umladens stattfinden würden.

Die dritte Lösung ist unseres Erachtens die beste, weil sie die meisten Interessen befriedigt. Danach kann die Konzession Sursee-Triengen erteilt werden, ohne dass der Gedanke einer durchgehenden Bahn Aarau-Sursee preisgegeben werden muss.

Über die Bau- und Betriebsverhältnisse auf der Strecke Sursee-Triengen werden seinerzeit die Gesellschaften Sursee-Triengen und Schöffland-Sursee ein Übereinkommen miteinander abzuschliessen haben, wobei über allfällige Anstände der Bundesrat gemäss Art. 30 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zu entscheiden hat.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns der nachstehende Konzessionsentwurf keinen Anlass.

Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 28. Mai 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Normalspurbahn von Sursee nach Triengen
und Fristverlängerung für die elektrische Schmalspur-
bahn von Schöftland nach Sursee (Station der S. B. B.).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Sursee-Triengen vom 22. Februar 1906;
2. zweier Eingaben des Initiativkomitees für eine elektrische Schmalspurbahn Schöftland-Sursee vom 7. November und 21. Dezember 1906;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1907,

beschliesst:

I. Dem Initiativkomitee Sursee-Triengen, vertreten durch die Herren Jos. Troller, Kaufmann, als Präsident, und Bernhard Krell, Gemeindeschreiber, als Aktuar, beide in Triengen, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Sursee (Station der S. B. B.) nach Triengen 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.

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 Triengen.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren 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 mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen 12 Monaten, 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 1,435 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Luzern 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 Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen.

Art. 13. 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. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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 7,5 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 Gütertarife 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 3 Rappen, und deren niedrigste nicht über 1,5 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 Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1,5 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 besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 7 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 Bestimmungsstation 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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 sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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 aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern, 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 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 zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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.

II. Die im Artikel 5 der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 209) angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wird um 2 Jahre, d. h. bis zum 1. Januar 1909, verlängert.

III. Wird der Finanzausweis für die Schmalspurbahn Schöftland-Sursee geleistet, und ist dannzumal die Normalspurbahn Sursee-Triengen im Bau oder schon im Betrieb, so ist die Gesellschaft Sursee-Triengen verpflichtet, behufs Durchführung der Züge Schöftland-Triengen nach Sursee und umgekehrt eine dritte Schiene auf Kosten der Gesellschaft Schöftland-Sursee einzulegen.

IV. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (teilweise Strassenbahn) von Yverdon nach Ste Croix.

(Vom 28. Mai 1907.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 (E. A. S. X, 59) wurde den Herren J. Chappuis & Cie. in Nidau und V. de Sausure, Ingenieur in Yverdon, die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Yverdon nach Ste-Croix erteilt.

Unterm 24. Januar 1907 stellte die Eisenbahngesellschaft Yverdon-Ste-Croix ein Gesuch um Abänderung der genannten Konzession.

Sie wünscht Einführung einer zweiten Wagenklasse und Bewilligung eines Taxzuschlages von 40 % beziehungsweise 100 % für die Beförderung von lebenden Tieren und Gütern in Eilfracht.

In seiner Venehmlassung vom 1. März 1907 beantragt der Staatsrat des Kantons Waadt, dem Gesuche der Bahnverwaltung zu entsprechen und gleichzeitig einem Begehren des Gemeinderates von Yverdon um Reduktion der Personentaxen Rechnung zu tragen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Triengen und Fristverlängerung für die elektrische Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee (Station der S. B. B.) (Vom 28. Mai 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1907
Date	
Data	
Seite	87-109
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 437

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.