

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg.

(Vom 20. Dezember 1909.)

Tit.

Ein durch die Herren Ad. Jordi, Handelsmann in Biel, Grossrat Joh. Stebler in Safnern und Gemeindepräsident Fr. Kunz in Meinisberg vertretenes Initiativkomitee ersucht mittelst Eingabe vom 15. Februar 1909 an den Bundesrat zu handeln der Bundesversammlung um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg.

Den Ausführungen des allgemeinen Berichtes ist zu entnehmen, dass die Bestrebungen behufs Erstellung einer Bahnlinie von Biel nach Meinisberg-Büren-Lüterswil eventuell mit Abzweigung nach Pieterlen oder Lengnau bis ins Jahr 1897 zurückreichen. Das damals von den Delegierten der interessierten Gemeinden bestellte und seither wieder ergänzte und reorganisierte Initiativkomitee beschränke aber heute sein Konzessionsgesuch auf die Linie Biel-Meinisberg, in der Meinung, dass vorerst die Stammlinie erstellt werden müsse und dass die Erweiterung derselben nach Büren-Lüterswil oder Pieterlen-Lengnau auf später verschoben werden könne.

Mit der projektierten Bahn von Biel nach Meisberg bezwecke man in erster Linie die Verbindung der Ortschaften am Fusse des Büttenberges mit ihrem Verkehrszentrum Biel-Nidau. Bis jetzt habe die Gegend am südlichen Hang des Büttenberges keine zweckdienliche Verbindung mit der rasch aufblühenden Stadt Biel und doch sei der Lokalverkehr der einzelnen Ortschaften unter sich und mit Biel ein beträchtlicher. Jede der zu bedienenden Ortschaften entsende ein starkes Kontingent junger Leute nach Biel, wo genügende Arbeitsgelegenheit vorhanden sei. Hauptabsatzgebiet für die landwirtschaftlichen Produkte sei wieder der Industriebezirk Biel und Umgebung. Ferner seien der Büttenberg und die Ortschaften am Fusse desselben beliebte Ausflugsorte der Bewohner der Stadt Biel, sodass auch in dieser Hinsicht die Bahn gute Dienste werde leisten können.

Die projektierte Linie habe ihren Anfang beim Personenbahnhofe in Biel, führe zum Zentralplatz, durch die Nidaugasse, die Dufourstrasse und den Mettweg. Von Biel bis nach Mett sei die Bahn als reine Strassenbahn gedacht. In Mett müsse die Linie Biel-Solothurn der Bundesbahnen gekreuzt werden. Die Bahn erreiche alsdann das Dorf Orpund, durchfahre den Besitz der städtischen Armenanstalt Gottstadt, kreuze die Staatsstrasse und gelange auf eigenem Bahnkörper nach Safnern. Von hier nach Meisberg folge das in Aussicht genommene Tracé durchwegs der Staatsstrasse.

Die technischen Hauptangaben sind folgende :

Bahnlänge : 10,300 m.

Spurweite : 1 m.

Maximalsteigung : 15 ‰.

Höhencoten : Biel S.B.B. 437, Mett 446¹⁵, Orpund 437⁹⁰,

Safnern 440, Meisberg 442.

Minimalradius : 30 m.

Zwischenstationen : 11 (wovon 4 fakultativ).

Betriebssystem : Elektrizität. Gleichstrom. Bezug der elektrischen Energie von der Kraftzentrale Hagnek.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen :

Vorarbeiten und Gründungskosten	Fr. 10,000
Verwaltung, Bauprojekt, Bauleitung	30,000
Kapitalbeschaffung und Bauzinsen	5,000
Landerwerb und Expropriationen	40,000

Übertrag Fr. 85,000

	Übertrag	Fr.	85,000
Unterbau		"	180,000
Oberbau		"	210,000
Elektrische Leitungen und Einrichtungen.		"	120,000
Hochbau		"	100,000
Abschlüsse, Signale		"	10,000
Rollmaterial und elektrische Ausrüstungen		"	180,000
Mobiliar und Gerätschaften		"	10,000
Unvorhergesehenes		"	85,000
Total		Fr.	980,000

Der Regierungsrat des Kantons Bern bemerkte in seiner Vernehmlassung vom 13. November 1909, dass es, wie von der Gemeinde Büren angeführt werde, angezeigt wäre, die Linie bis nach Büren fortzusetzen, da ihr Hauptzweck darin liegen sollte, eine bessere Verbindung nach Büren, seinem untern Amte und dem benachbarten solothurnischen Bucheggberg und umgekehrt zu schaffen. Um jedoch die Bestrebungen der übrigen Gemeinden nicht hintanzuhalten, könne sich die Regierung mit der Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Biel nach Meisberg einverstanden erklären, unter dem Vorbehalte jedoch, dass die Konzessionäre zu verhalten seien, die Fortsetzung der Linie von Meisberg nach Büren in absehbarer Zeit in Aussicht zu nehmen und seiner Zeit um eine bezügliche Ausdehnung der Konzession einzukommen. Das Eisenbahndepartement gab unterm 26. November 1909 dem Initiativkomitee von dem Begehren der Regierung des Kantons Bern Kenntnis und bemerkt gleichzeitig, dass später von einem Konzessionsausdehnungsgesuche Umgang genommen werden könnte, wenn man, wie in derartigen Fällen üblich, schon jetzt die Führung der projektierten Linie bis zum endgültigen Endpunkte, d. h. bis nach Büren in Aussicht nehme, dabei aber den sektionsweisen Bau der Gesamtlinie Biel-Meisberg und Meisberg-Büren beschliesse. Das Initiativkomitee erklärte aber mit Schreiben vom 30. November 1909, auf diesen Vorschlag nicht eintreten zu können, da man in Büren dieser Linie kein Interesse entgegenbringe. Aus den Verhandlungen mit den Vertretern der Gemeinde Büren habe sich ergeben, dass Büren nur eine Bahn, welche die Gemeinden Pieterlen und Lengnau dem Amtssitze näher bringe, unterstützen werde. Zurzeit sei aber die Lage noch zu wenig abgeklärt, um die Konzession für ein derartiges Bahnprojekt heute schon nachzusuchen.

In den konferenziellen Verhandlungen, welche am 14. Dezember in Bern stattgefunden haben, hat der Vertreter des Initiativkomitees, Herr A. Jordi in Biel, die weitere Erklärung abgegeben, dass sobald ein Bedürfnis für die Fortsetzung der Linie nach Büren sich geltend mache, die nötigen Schritte zum Zwecke der erforderlichen Ausdehnung der Konzession getan würden. Dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf wurde in der Konferenz allseitig zugestimmt. Den Konzessionsbewerbern wurde auf Antrag des Vertreters der Kantonsregierung eine kleine Erhöhung der Taxen für den Personen-, den Gepäck- und den Güterverkehr zugestanden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Konzessionsentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Dezember 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel
nach Meinisberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Erstellung einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg, vom 15. Februar 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1909,

beschliesst:

Einem durch die Herren Ad. Jordi, Handelsmann in Biel, Grossrat Joh. Stebler in Safnern und Gemeindepräsident Fr. Kunz in Meinisberg vertretenen Initiativkomitee wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg 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.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Biel.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

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 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 Einwohnergemeinderates der Stadt Biel vom 1. Mai 1909 und der Einwohnergemeinde Mett vom 4. September 1909, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern 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. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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

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. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

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 zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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 näheren 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 Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren 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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ 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 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat 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 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

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.

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 drei 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 der 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 Bern 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 Rückkäufern 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 Bern 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.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung des Kredites für die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Aarau.

(Vom 20. Dezember 1909.)

Tit.

Am 9. Dezember 1899 haben Sie behufs Ankaufs der Kernschen Besitzung an der Bahnhofstrasse in Aarau als Bauplatz für ein Post- und Telegraphengebäude einen Kredit von Fr. 150,000 bewilligt.

Wie schon in unserer Botschaft vom 25. September 1899 ausgeführt wurde, handelte es sich damals um einen vorsorglichen Ankauf eines sowohl für die eidgenössische Verwaltung als für die Stadt Aarau günstigen Bauplatzes. Für die Ausführung des Neubaues wurde ein späterer Zeitpunkt in Aussicht genommen, da der Mietvertrag über das jetzt von der Postverwaltung benutzte Gebäude beim Bahnhof auf eine feste Dauer von 25 Jahren, d. h. bis zum 1. Oktober 1916 abgeschlossen ist.

Die Gemeinde Aarau hatte den Mietvertrag schon unterm 18. August 1899 in Rechten und Pflichten übernommen, unter der

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg. (Vom 20. Dezember 1909.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.12.1909
Date	
Data	
Seite	650-662
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 605

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.