

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lugano nach Ponte Tresa, eventuell nach Caslano (Grenze).

(Vom 4. Dezember 1905.)

Tit.

Am 18. Juni 1905 lief die letztmals durch Bundesratsbeschluß vom 8. Mai 1903 (E. A. S. XIX, 88) verlängerte Frist für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten für eine Normalspurbahn von Lugano nach Ponte Tresa ab. Bis zu diesem Zeitpunkt waren dem Eisenbahndepartement eingereicht worden:

1. ein Konzessionsgesuch eines Initiativkomitees (Quadri, Riva und Mithafte) für eine normalspurige Eisenbahn von Lugano bis zur Schweizergrenze bei Caslano;
2. ein neues Fristverlängerungsgesuch des Inhabers der Konzession Lugano-Ponte Tresa.

Es war von vornherein klar, daß die Bundesbehörde nicht daran denken konnte, beiden Gesuchen zu entsprechen. Beide Linien hatten das gleiche Tracé; einzig der Endpunkt, der zugleich den Anschluß an das italienische Bahnnetz bedeutete, war verschieden.

Unter diesen Umständen gelangte das Eisenbahndepartement, nachdem es mit den Interessenten, wie mit der Kantonsregierung

mehrmals Korrespondenzen gewechselt hatte, dazu, am 26. August abhin den Staatsrat des Kantons Tessin zu ersuchen, sich darüber auszusprechen, welche der beiden konkurrierenden Linien den Vorzug verdiene mit Rücksicht auf

1. bessere Bedienung der Landesgegend;
2. besseren Anschluß an Italien;
3. bessere Aussichten auf Verwirklichung.

Am 25. September 1905 erklärte der Staatsrat, daß diejenige Linie den Vorzug verdiene, für welche die Fristverlängerung verlangt werde, also das Projekt Stoppani. Da sich das Eisenbahndepartement dieser Ansicht anschloß, entwarf es einen Bundesbeschluß in diesem Sinne und lud die Interessenten zu den vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen ein. Diese fanden am 10. November 1905 in Bern statt. Bei diesem Anlasse erklärte der Vertreter des Komitees Quadri-Riva, nachdem er sich mit dem Vertreter des Komitees de Stoppani verständigt hatte, daß er namens seines Komitees und unter den im Protokoll niedergelegten Bedingungen das Konzessionsgesuch zurückziehe.

Der hiernach folgende Beschlussesentwurf wurde von der Konferenz einstimmig angenommen. Derselbe gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß.

An Stelle der verlangten Fristverlängerung soll eine neue Konzession erteilt werden, um diese mit den neueren Konzessionsbestimmungen in Einklang zu bringen und der veränderten Sachlage, welche die ganze Konzession, und zwar schon den Titel und den Eingang beeinflußt, Rechnung zu tragen.

Titel. Die bisherige Konzession handelte nur von einer Bahn von Lugano nach Ponte Tresa, während die neue sich auf eine Bahn von Lugano nach Ponte Tresa oder nach Caslano (Grenze) bezieht. Die Verhandlungen, welche das Initiativkomitee in Italien führen wird, können ergeben, daß der eine oder der andere dieser beiden Punkte oder auch beide zugleich den vorteilhaftesten Anschluß bieten; deshalb soll in der Konzession für jede dieser Möglichkeiten Raum gelassen werden.

Eingang. Die alte Konzession lautete zuletzt auf den Namen des Herrn Leone de Stoppani in Ponte Tresa; die neue wird zu gunsten eines Initiativkomitees erteilt, das durch den genannten und durch Herrn Giuseppe Soldati in Neggio vertreten wird.

Artikel 1 erklärt die zu konzessionierende Linie implicite als Hauptbahn. Diese Klassifikation ist deshalb angezeigt, weil die Linie nach der Absicht der Konzessionsbewerber einen direkten Zugverkehr zwischen Lugano und Mailand vermitteln soll. Mit Rücksicht auf diese Perspektive hatte das Eisenbahndepartement die Bundesbahnverwaltung angefragt, ob sie sich den Bau der Linie vorzubehalten wünsche. Die Antwort lautete verneinend, jedoch mit dem Zusatz, die Konzession sollte dem Bunde die gleichen Rückkaufsrechte wahren, wie sie in der Konzession Locarno-Valmara vom 31. März 1905 (E. A. S. XXI, 154) enthalten seien. Diesem Verlangen wird durch Artikel 30 und 31 des Beschlussesentwurfes entsprochen.

Artikel 4. Die Bestimmung, daß das Strecken- und Stationspersonal schweizerischer Nationalität sein müsse, wird von nun an grundsätzlich in alle Konzessionen für Bahnlinien, die an der Landesgrenze endigen, eingesetzt. Wir bemerken ausdrücklich, daß das Maschinen- und Zugpersonal nicht davon betroffen wird, weil hier den Betriebsvereinbarungen freie Hand gelassen werden muß.

Artikel 5. Die Frist von sechsunddreißig Monaten für Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen überschreitet die übliche Dauer. Es ist aber zu beachten, daß die neue Linie nur gebaut werden kann im Zusammenhang mit der italienischen Ergänzungslinie, für welche nach Ansicht des Initiativkomitees längere Verhandlungen erforderlich sein werden.

Artikel 8 nimmt als Betriebskraft in erster Linie Elektrizität in Aussicht, will aber auch die Möglichkeit des Dampfbetriebes wahren.

Artikel 14 wurde zwar vom Initiativkomitee angenommen, jedoch mit dem Vorbehalt, ein Konzessionsänderungsgesuch einzureichen, wenn die Zukunft dazu führen sollte, sich auf zwei Wagenklassen zu beschränken.

Artikel 15 und 16. Die vorgesehenen Taxen sind die gleichen, welche nach dem Tarifgesetz für die Bundesbahnen gelten.

Artikel 30 und 31 handeln vom Rückkauf der Bahn im Sinne unserer Bemerkungen zum Artikel 1.

Wir schließen unseren Bericht mit dem Antrage, Sie möchten den nachfolgenden Konzessionsentwurf zum Beschluß erheben.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

**Konzession einer Eisenbahn von Lugano nach Ponte Tresa,
eventuell nach Caslano (Grenze).**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn Leone de Stoppani in Ponte Tresa vom 1. März 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1905,

beschließt:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Leone de Stoppani in Ponte Tresa und Giuseppe Soldati in Neggio, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Lugano (Bahnhof) nach Ponte Tresa, eventuell nach Caslano (Grenze) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschuß vom 18. Juni 1887 (E. A. S. IX, 290) erteilte Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Lugano nach Ponte Tresa 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.

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 Lugano.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das Strecken- und Stationspersonal soll ebenfalls schweizerischer Nationalität sein.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 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 2 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 normaler Spurweite (1,435 Meter) und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampfes 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 Tessin 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.

Ebensø 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 viermal 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.

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

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller 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. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10,4 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7,3 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5,2 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendergepäck 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 1,7 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,1 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 1 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 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxé 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 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 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.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im

Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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 Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht 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 gemäß diesen Vorschriften 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 besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Es bleibt dem Bunde vorbehalten, auf dem Gesetzgebungswege zu beschließen, daß die Linie, welche den Gegenstand dieser Konzession bildet, von den schweizerischen Bundesbahnen zu bauen sei. In diesem Falle wird die Konzession ohne weiteres hinfällig, und sind die Bundesbahnen gehalten, den Konzessionären die zur Erlangung der Konzession und zum Studium des Projektes notwendigen Ausgaben zu ersetzen.

Art. 31. Ist die Linie von den Konzessionären gebaut worden, so gelten für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin, folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann auf 1. Januar jedes 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.

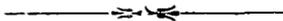
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

Sollte der Rückkauf früher als 30 Jahre nach der Eröffnung des Betriebes erfolgen, so daß die Entschädigungssumme nicht weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds, betragen.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebsinnahmen 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. 32. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen der Gesellschaft der Bulle-Romont-Bahn und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages.

(Vom 4. Dezember 1905.)

Tit.

Von den sechs Betriebsverträgen, welche die ehemalige Jura-Simplon-Bahn mit Nebenbahnen abgeschlossen hat und in welche die Bundesbahnen durch die von Ihnen am 6. November 1903 genehmigten sechs Nachträge eingetreten sind, sind seither alle bis auf den Vertrag mit der Eisenbahn Bulle-Romont durch neue Verträge ersetzt worden. Am 15. Mai 1905 ist nun auch mit dieser Eisenbahngesellschaft ein neuer Vertrag betreffend den Betrieb ihrer Linie und die Mitbenützung der Station Romont vereinbart worden. Mit Zuschrift vom 26. September abhin sucht die Generaldirektion um Genehmigung des neuen Vertrages nach.

Die Motive, welche sie zum Abschluß dieses Vertrages führten, seien die gleichen Motive öffentlichen Interesses gewesen, welche für den Abschluß früherer Betriebsverträge maßgebend waren (siehe unsere Botschaft betreffend Betriebsvertrag Pruntrut-Bonfol, Bundesbl. 1904, VI, 583).

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lugano nach Ponte Tresa, eventuell nach Caslano (Grenze). (Vom 4. Dezember 1905.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1905 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 6 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 50 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 06.12.1905 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 207-219 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 021 711 |

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.