

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt.

(Vom 27. März 1914.)

In den letzten Jahren sind von Gemeinde und von Initiativkomitees verschiedene Konzessionsgesuche für eine Tram-  
bahnverbindung von Basel in der Richtung nach Liestal und weiter eingereicht worden. Da es aber keinem der Konzessionsbewerber gelang, von der Regierung des Kantons Basel-Landschaft die erforderliche Bewilligung für die Benützung der Staatsstrasse zu erhalten, konnte diesen Gesuchen keine weitere Folge gegeben werden. Unterm 27. Dezember 1913 reichte sodann der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft selbst ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, ein.

Im allgemeinen Berichte führt der Regierungsrat im wesentlichen aus, die Erstellung einer elektrischen Strassenbahn von Basel über Muttenz und Pratteln nach Liestal werde seit mehr als zehn Jahren von den interessierten Gemeinden erörtert und sei der Gegenstand wiederholter Prüfung seitens der Behörden gewesen. Um der zu erstellenden Bahn den Charakter eines staatlichen Unternehmens zu verleihen, habe der Landrat einstimmig den Beschluss gefasst, es sei die Regierung zu beauftragen, die Konzession auf den Namen des Kantons zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft zu erwerben und mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt Verhandlungen behufs Beteiligung derselben bei der zu gründenden Gesellschaft anzuknüpfen.

Das Bedürfnis der Erstellung der geplanten Bahnverbindungen für den Verkehr zwischen Stadt und Land und den Gemeinden von Baselland unter sich sei durch das grosse Interesse gekenn-

zeichnet, das die Bevölkerung dieser Gemeinden dem Projekte in allen seinen Entwicklungsstadien entgegengebracht habe. Insbesondere würden von den Ortschaften MuttENZ und Liestal grosse wirtschaftliche Vorteile aus einer besseren Bahnverbindung mit der Stadt Basel erhofft. Die Bundesbahnlinie biete, trotz ihrer zahlreichen Züge, keine ausreichende Fahrgelegenheit für den gegenwärtigen und den zukünftigen Lokalverkehr. Von den Bundesbahnen könne aber wegen der überaus starken Belastung der Bahnstrecke Basel-Pratteln und mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit des Betriebes kurzer Strecken eine Vermehrung ihrer Lokalzüge kaum erwartet werden. Die neue Bahnverbindung werde daher für die Bundesbahnen eine willkommene Entlastung des Lokalverkehrs bedeuten.

MuttENZ, das wirtschaftlich als Vorort von Basel zu betrachten sei, wünsche mit der Stadt in ähnlicher Weise verbunden zu werden wie die Ortschaften der Vorortslinien nach Dornach und Arlesheim. In Pratteln werde die Trambahn voraussichtlich eine Vermehrung der industriellen Niederlassungen zur Folge haben, und auch Liestal werde aus einer bequemen Bahnverbindung mit den in Betracht fallenden Gemeinden und mit Basel Nutzen ziehen.

Hinsichtlich des Betriebes werde vorausgesetzt, dass die Wagen von Liestal bis Basel, Aeschenplatz, verkehren und auf baselstädtischem Gebiete bestehende oder noch zu erstellende Geleiseanlagen benützen können. Hierüber müsse noch eine Vereinbarung mit Basel-Stadt abgeschlossen werden. Die Übertragung des Betriebes an die Basler Strassenbahnen sei für den Fall in Aussicht genommen, dass ihn die zu gründende Aktiengesellschaft nicht selbst übernehme.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, dass die Linie an der Kantonsgrenze bei St. Jakob, dem Endpunkt der von den Basler Strassenbahnen projektierten Linie Aeschenplatz-St. Jakob, beginnen soll. Die Bahn kommt nach Überbrückung der Birs bis km 1,5 neben der Staatsstrasse zu liegen und durchschneidet hierauf in gerader Strecke das Gelände, um bei km 2,7 die Hauptstrasse des Dorfes MuttENZ zu kreuzen. Die Fortsetzung nach Pratteln erfolgt in beinahe gerader Linie. Das Tracé erreicht die Verbindungsstrasse zwischen Dorf und Station S. B. B. zirka 150 m südlich der Station, berührt hierauf mit einer Kurve das Dorf und gewinnt in leichter Steigung das Buholz, wo die Geleise der Bundesbahnlinie überbrückt werden. Nach dem Hülftengraben gelangt die Bahn an die Landstrasse Pratteln-Liestal, welcher sie auf

eigenem Bahnkörper bis unmittelbar vor Liestal folgt. Bis zur Endstation beim Exerzierplatz in Liestal muss sodann die Strasse zur Aufnahme der Bahngeleise in Anspruch genommen werden.

Für die allfällige Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt kommen zwei Varianten in Frage, welche beide an die Haltestelle „Neuwelt“ der Birseckbahn anschliessen. Während sich das Tracé der ersten Variante nach Überbrückung der Birs in gerader Linie nach Nordosten wendet, um bei km 1,330 in die Stammlinie Basel-Liestal einzumünden, folgt die Linie nach der anderen Variante via Baselweg der Strasse nach Muttenz und benützt im Dorfe die Hauptstrasse bis zum Anschlusse an die Stammlinie. Beide Varianten sind einspurig und, mit Ausnahme der Dorfstrecke, auf eigenem Bahnkörper projektiert.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Länge der Bahn: 13,300 m für die Stammlinie; 1960 m für die Abzweigung nach der ersten Variante via Stammlinie; 3140 m für die Abzweigung via Baselweg.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 42 ‰.

Höhenpunkte: Kantonsgrenze bei St. Jakob 261,32; Muttenz 289,50; Pratteln (Bahnhofstrasse) 293,55; Liestal (Endstation) 328,27.

Kleinster Halbdurchmesser: 22 m beim Rillenschienengeleise; 100 m beim Vignolgeleise.

Zwischenstationen: 16.

Betriebsart: Elektrizität. Gleichstrom von 600—1000 Volt. Kontaktleitung an Holzmasten und Rückleitung durch die Schienen. Energiebezug voraussichtlich von der Elektra Basel-land in Liestal.

Die Bahn wird vorläufig nur die Beförderung von Reisenden und ihres Gepäckes übernehmen.

Der summarische Kostenvoranschlag für die Stammlinie setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr.	40,000
Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„	85,000
Expropriationen . . . . .	„	205,000
Unterbau . . . . .	„	320,000
Oberbau . . . . .	„	362,000
Hochbau . . . . .	„	83,000

Übertrag Fr. 1,095,000

	Übertrag	Fr. 1,095,000
Stromzuführungsanlage . . . . .	„	200,000
Rollmaterial . . . . .	„	580,000
Signale und Verschiedenes . . . . .	„	25,000
	Zusammen	Fr. 1,900,000

oder Fr. 141,880 für den Bahnkilometer.

Die Kosten der Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt sind auf Fr. 190,000 für die erste Variante (via Stammlinie) und auf Fr. 295,000 für die zweite Variante (via Baselweg) veranschlagt.

Das Konzessionsgesuch wurde vom Eisenbahndepartement der Generaldirektion der S. B. B. wegen der der Bundesbahnlinie im Personenverkehr entstehenden Konkurrenz zur Vernehmlassung zugestellt. In ihrem Berichte vom 20. Februar 1914 machte die Generaldirektion geltend, die projektierte Bahn, welche eine bessere Bedienung des vorhandenen und künftigen Lokalverkehrs zwischen Basel, Muttenz, Pratteln, Niederschöntal und Liestal bezwecke, werde den Bundesbahnen im Personenverkehr eine fühlbare Konkurrenz bereiten. Die zu erwartende Verkehrseinbusse sei allerdings keine derartige, dass von der Verletzung wichtiger Interessen der Bundesbahnen gesprochen werden könne. Die aus der Verwirklichung des Projektes der Bundesbahnlinie erwachsende Konkurrenz bilde daher für die Bundesbahnverwaltung keinen hinreichenden Grund, um sich gegen die Konzessionserteilung auszusprechen. Immerhin müsse bemerkt werden, dass die projektierte Bahn keinem wirklichen Bedürfnisse der interessierten Landesgegend entspreche. Die Zugverbindungen zwischen Basel, Pratteln und Liestal seien heute schon nach Zahl und Lage so günstige, dass ihre Vermehrung zur Bedienung des gegenwärtigen und künftigen Verkehrs beinahe überflüssig erscheine. Nach dem Winterfahrplan für 1913/14 verkehrten an Werktagen

von Basel nach Pratteln . . . . .	26	} Richtung Basel-Zürich- Basel inbegriffen
„ Pratteln nach Basel . . . . .	27	
„ Basel nach Liestal . . . . .	18	
„ Liestal nach Basel . . . . .	21	

Personenzüge, Schnellzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung, und zwar in der Zeit von etwa 5 Uhr früh bis Mitternacht. Dass zwischen diesen Orten vermehrte Verbindungen nötig seien, werde man kaum behaupten können.

Einen Vorteil werde die projektierte Linie höchstens aus dem Grunde bieten, weil die Dörfer Muttenz, Pratteln und Frenken-

dorf etwas weit entfernt von den Stationen der Bundesbahnen lägen. Aber auch durch diese Entfernungen werde der Bau und Betrieb einer neuen Bahn neben der bestehenden, noch lange nicht am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangten normalspurigen Linie keineswegs gerechtfertigt, da die Distanzen nicht gross seien, und die Dörfer bei weiterer Entwicklung sich in der Richtung gegen die Stationen der Bundesbahnen ausdehnen würden.

Nach der Auffassung der Generaldirektion müsse also die Bedürfnisfrage verneint werden; auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen von Belang sei mit der Verwirklichung des Projektes nicht verbunden.

Der Regierungsrat des Kantons Basellandschaft, dem die Bemerkungen der Bundesbahnverwaltung zur Kenntnis gebracht wurden, äusserte sich unterm 28. Februar abhin folgendermassen über die Bedürfnisfrage:

„In erster Linie machen wir darauf aufmerksam, dass die Linie Basel-Liestal als erstes Teilstück der Stammlinie eines künftigen kantonalen Kleinbahnnetzes gedacht ist. Dass ein solches aber von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung ist, wird man im Ernste nicht bestreiten wollen. Diese Erkenntnis hat das basellandschaftliche Volk mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht, als es im Jahre 1908 das Gesetz betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen annahm; denn gerade um die Realisierung eines Kleinbahnnetzes zu ermöglichen, ist das Gesetz erlassen worden.

„Durch unser Projekt soll sodann das Birseck mit dem Hauptorte Liestal und dem obern Kantonsteil eine direkte Verbindung erhalten, was von unserm Landrate als eine politische und wirtschaftliche Notwendigkeit bezeichnet wurde.

„Ferner weisen wir darauf hin, dass die Stadt Basel das Verkehrszentrum auch unseres Kantons bildet. Es liegt deshalb selbstverständlich in unserm wirtschaftlichen Interesse, dass wir möglichst viele Verbindungen mit der Nachbarstadt erhalten. Die Verbindungen aber, die uns die schweizerischen Bundesbahnen gewähren, genügen keineswegs; denn bei dem intensiven Verkehre, der zwischen Stadt und Land herrscht, darf es nicht vorkommen, dass während zwei Stunden keinerlei Fahrgelegenheit sich bietet.

„Schon längst haben sämtliche Ortschaften in der Nähe Basels Tramverbindungen mit der Stadt, ausgenommen Muttenz. Durch unser Projekt wird endlich auch diesem Übelstand abgeholfen; denn zwischen Basel und Muttenz ist von Anfang an der Tram-

verkehr in Aussicht genommen. Wir wollen im weitem nicht unterlassen, hervorzuheben, dass auch Baselstadt mit unserm Projekte einverstanden ist und selbst die Anregung gemacht hat, dass das Unternehmen durch die beiden Kantone Baselland und Baselstadt, in Verbindung mit den interessierten Gemeinden, finanziert werden soll.<sup>4</sup>

Bei dieser entschiedenen Stellungnahme der Kantonsregierung sind wir der Ansicht, dass die nachgesuchte Konzession erteilt werden sollte, dies um so mehr, als keine eigentliche Einsprache der Bundesbahnverwaltung vorliegt.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen fanden am 17. März 1914 in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf wurde u. a. dahin abgeändert, dass die höchste Taxe für die Personenbeförderung auf nachdrückliches Begehren der Vertreter des Kantons Basel-Landschaft von 7 auf 10 Rappen erhöht wurde. Diese Taxerhöhung wurde jedoch in der Meinung zugestanden, dass die Taxen der anderen Überlandbahnen in der Umgebung von Basel ordentlicherweise nicht überschritten werden sollen. Schon die Konkurrenz mit der Bundesbahnlinie würde es nicht erlauben, die konzessionsmässige Maximaltaxe zu erheben.

Die bei derartigen Bahnen übliche Bestimmung betreffend die Benützung der öffentlichen Strassen wurde in Art. 8 gestrichen, weil der Kanton Basel-Landschaft keine generellen Vorschriften über die Strassenbenützung durch Transportanstalten besitzt. Diese Frage wird seinerzeit mit der zu gründenden Aktiengesellschaft geregelt werden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 27. März 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Hoffmann.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel  
(Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit all-  
fälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft, vom 27. Dezember 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. März 1914,

beschliesst:

Dem Kanton Basel-Landschaft wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt, 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 Liestal.

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

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

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

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Linie Basel-Liestal zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Basel-Liestal zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Im Falle der Erstellung der Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt wird der Bundesrat die erforderlichen Fristen festsetzen.

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 erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Basel-Landschaft 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 übernimmt die Beförderung von Personen und Handgepäck. Der Bundesrat kann die Einführung des Gepäck- und Güterverkehrs bewilligen, falls sich hierfür ein Bedürfnis geltend machen sollte.

Zum Transport von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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 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. Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei 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 ermässiger Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Art. 19. Im Falle der Einführung des Gepäck- und Güterdienstes setzt der Bundesrat die erforderlichen Taxen und Bestimmungen fest.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer 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. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines 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 Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 25. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Basel-Landschaft 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 des Erneuerungs-

fonds 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 des Erneuerungsfonds.

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 dem Erneuerungsfonds 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. 26. Hat der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 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. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt. (Vom 27. März 1914.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	523
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1914
Date	
Data	
Seite	381-391
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 322

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.