

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwyl nach Flühen, als Fortsetzung der Birsigthalbahn.

(Vom 12. Dezember 1887.)

Tit.

Mit Eingabe vom 22. Oktober 1887 bewerben sich die Herren Pümpin, Herzog & Cie., bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Therwyl nach Flühen, als Fortsetzung der seit Kurzem in Betrieb befindlichen Birsigthalbahn von Basel nach Therwyl.

Mit diesem Projekte bezwecken Petenten in erster Linie, die Vortheile einer Eisenbahnverbindung zwischen der Stadt Basel und dem Birsigthal auch den jenseits Therwyl, noch innerhalb der Schweizergrenze liegenden Gemeinden zu verschaffen. Denn wenn auch von letztern schon die Linie Basel-Therwyl lebhaft begrüßt worden sei, so hätten sie sich doch seit Inbetriebsetzung derselben je länger je mehr überzeugen müssen, daß ihnen die Wohlthat einer Schienenverbindung mit Basel nur dann in vollem Maße zu Gute komme, wenn die Eisenbahn unmittelbar ihr Gemeindegebiet berühre. Die Entfernung Basels sei in der That verhältnißmäßig zu gering, als daß es sich z. B. für den Marktverkehr der Bewohner von Flühen lohnen könnte, ihre Fuhrwerke auf halbem Wege in Therwyl einzustellen und ihre Produkte auf die Eisenbahn um-

zuladen. Dadurch entgehe aber der Linie Therwyl-Basel ein wesentlicher Theil ihrer naturgemäßen Alimentirung.

Anderseits sei auch für die Bewohner Basels, welche das Birsigthal namentlich zu Ausflügen zu wählen pflegen, Therwyl vom Exkursionsgebiet noch zu weit entfernt und bilde vielmehr das Bad Flühen den eigentlichen Ausgangspunkt für eine Reihe lohnender Ausflüge. In der That liege Flühen unmittelbar am Fuße des Bergrückens, den die gewaltige Festungsrüne Landskrone und das als Wallfahrtsort bekannte Mariastein zieren. Weiter südlich liege der aussichtsreiche und schön bewaldete Hauptkamm des Blauen mit dem lieblichen Schloße Burg, wie überhaupt die Gegend besonders reich sei an interessanten Ueberresten aus einer ritterlichen Vorzeit.

Die Ortschaft Flühen bilde überdies den passenden Anschlußpunkt für eine Weiterführung der Bahn nach dem elsässischen Leimenthal und für die Herstellung einer Verbindung mit der projektierten elsässischen Sekundärbahn Altkirch-Pfirt bei Werenzhausen. Durch diese Linien würde endlich Basel einem Gebiete näher gerückt, das, obwohl seit Jahrhunderten das eigentliche wirthschaftliche Hinterland der Stadt, seit Erstellung der Eisenbahnen merkwürdig vernachlässigt worden sei.

An der projektierten Linie Therwyl-Flühen liegen die durch Zwischenstationen zu bedienenden Dörfer Ettingen (mit Bad), Witterswyl und Bättwyl. Das in erster Linie vorgesehene Tracé würde in circa 1 km. Entfernung an Ettingen vorbeiführen, während letzteres dagegen durch das eventuelle, um circa 1 Kilometer längere Tracé direkt berührt würde. Die Wahl zwischen beiden Projekten behalten sich Petenten für später vor.

Ferner wird die Linie noch eine Reihe anderer, durchschnittlich weniger als 5 Kilometer entfernter Ortschaften bedienen, welche mit Basel nicht bloß in Bezug auf Einfuhr und Ausfuhr von Gütern, sondern auch durch das zahlreiche Arbeiterkontingent, das sie täglich in die Fabriken und Geschäfte Basel liefern, in diesem Wechselverkehr stehen. Als solche werden erwähnt: Hofstetten, Mariastein, Metzleren, Burg, Leimen, Liebentsweiler, Rodersdorf, Biederthal etc.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse und insbesondere auch im Hinblick auf die Wohlhabenheit der Gegend, gelangen die Gesuchsteller zu einer sehr günstigen Rentabilitätsberechnung.

Die technische Anlage würde naturgemäß ganz derjenigen der Birsigthalbahn, soweit solche auf eigenem Bahnkörper erstellt ist, entsprechen. Die Länge der Fortsetzung nach Flühen beträgt

4,7 Kilometer nach dem einen, 5,66 Kilometer nach dem andern Projekt. Variante I weist eine Maximalsteigung von 22 ‰ auf, während bei der Variante II Steigungen bis 24,6 ‰ in Aussicht genommen sind. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist ein solcher von 60 Meter vorgesehen.

Die Kosten werden folgendermaßen veranschlagt:

	Variante I.	Variante II.
1. Allgemeine u. Kapitalbeschaffungskosten . . . . .	Fr. 20,000	Fr. 20,000
2. Projektverfassung und Bauleitung	" 10,000	" 10,000
3. Grunderwerb . . . . .	" 60,000	" 65,000
4. Unterbau . . . . .	" 68,000	" 80,000
5. Oberbau . . . . .	" 75,000	" 89,000
6. Hochbau . . . . .	" 18,000	" 20,000
7. Telephoneinrichtungen, Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	" 5,000	" 5,000
8. Rollmaterial . . . . .	" 42,000	" 42,000
9. Unvorhergesehenes . . . . .	" 2,000	" 4,000
zusammen	Fr. 300,000	Fr. 335,000

oder rund Fr. 60,000 per Kilometer.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse der Birsigthalbahn und der Verkehrsverhältnisse des durch die Fortsetzung zu bedienenden Gebietes werden die Betriebseinnahmen berechnet wie folgt:

a. Personenverkehr:		
100,000 Fahrten à 5 Kilometer zu 6,5 Rp. . . . .		Fr. 32,500
10,000 " " 3 " " 6,5 " . . . . .		" 1,950
200 Arbeiter à Fr. 36 per Jahr . . . . .		" 7,200
b. Gütertransport:		
4600 Tonnen II. Klasse, 5 Kilometer à Fr. 1. 20 . . . . .	"	5,520
3000 " I. " 5 " " " 2. — . . . . .	"	6,000
1700 Liter Milch per Tag, à 40 Rp. per Tag und 100 Liter . . . . .	"	2,480
Total-Einnahmen		Fr 55,650

Dem gegenüber stehen die Betriebsausgaben, nämlich:

2 × 4 regelmäßige tägliche Züge à 5 Km. = 40 Zugskm.	
2 × 2 fakultative Züge . . . . à 5 " = 20 "	
zusammen	60 Zugskm.

an 305 Werktagen = . . .	18,300	Zugskilometer per Jahr,
2 × 20 Züge an Sonn- und Fest-		
tagen à 5 Kilometer = 200 Zug-		
kilometer an 60 Tagen . . .	12,000	" " "
	<hr/>	
zusammen	30,300	Zugskilometer per Jahr,
à Fr. 1. 20 = Total-Ausgaben	Fr. 36,360.	

Der sich ergebende Einnahmenüberschuß von rund Fr. 19,300 wäre nach der Angabe der Petenten folgendermaßen zu vertheilen:

Allgemeiner Reservefond . . . . .	Fr. 800
Erneuerungsfond, 5 Kilometer à Fr. 500 . . . . .	" 2,500
Obligationenzins, Fr. 100,000 à 4 % . . . . .	" 4,000
Dividende an die Aktien (Fr. 200,000 à 6 %) . . . . .	" 12,000
	<hr/>
	Fr. 19,300

Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn, deren Gebiet für die Linie in Anspruch genommen wird, erheben gegen das ihnen zur Vernehmlassung mitgetheilte Projekt grundsätzlich keine Einwendungen, nur betonen sie übereinstimmend die Nothwendigkeit, daß bei der Wahl des Tracé für die projektirte Lokalbahn die Ortschaften möglichst berücksichtigt werden. Sie sprechen sich demgemäß beide für die Variante II aus, indem Baselland im Interesse der Gemeinde Ettingen das bestimmte Begehren stellt, es sei das Tracé I ganz fallen zu lassen und das Tracé II, ebenso wie die Station, möglichst nahe an das Dorf zu rücken. Den gleichen Wunsch äußert Solothurn bezüglich Witterswyl.

Die konferenziellen Verhandlungen im Sinne von Art. 2, Eisenbahngesetz, zu denen auf ihren Wunsch auch die Direktion der Birsigthalbahn, als späterer Uebernehmerin der Konzession, beigezogen wurde, fanden am 1. Dezember 1887 statt.

Es gab dabei der nachstehende Konzessionsentwurf nur in einigen untergeordneten Punkten, von denen hienach die Rede sein wird, zu Bemerkungen und Begehren Anlaß.

Da es sich bei der Konzession für die Verlängerung der Birsigthalbahn um wenige Kilometer nicht um eine selbstständige, für sich bestehende Unternehmung mit eigenem Betrieb handeln kann, so haben wir einerseits in der Präambel die Ertheilung der Konzession an die Bewerber „zu Händen der Birsigthalbahn“, nicht allgemein zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, vorgesehen, wogegen die Petenten keine Einwendung erhoben, und auf der andern Seite die Konzessionsbedingungen ganz an die für die Birsigthalbahn s. Z. aufgestellten angeschlossen.

In Art. 2 ist die Konzessionsdauer genau wie für die Birsigthalbahn festgestellt.

Der Konzessionsertheilung zu Handen der Birsigthalbahn entspricht es, in Art. 5 nicht die Vorlage der Statuten, sondern der abgeänderten Statuten der Birsigthalbahn vorzuschreiben.

In Art. 12 ist die Minimalzahl der täglichen Züge nach beiden Richtungen, wie für Basel-Therwyl, auf fünf normirt, womit sich die Petenten einverstanden erklärten, wenn sie auch in ihrem Gesuche bloß drei tägliche Züge vorgesehen hatten.

Was die Taxen betrifft, so sind überall die für die Birsigthalbahn geltenden Ansätze und besondern Bestimmungen aufgenommen. Bei Art. 15, Alinea 4, wurde von Seite der Regierungsvertreter von Baselland mit Rücksicht auf die vorkommenden kleinen Distanzen die Herabsetzung der Minimalgepäcktaxe auf 20 Rappen befürwortet. Mag dieses Begehren auch an sich begründet sein, so kann unseres Erachtens darauf nicht eingetreten werden, weil sonst für die nämliche Linie zwei verschiedene Minimalgepäcktaxen eingeführt würden. Im Entwurf ist daher der überall geltende Ansatz von 40 Rappen beibehalten.

Zu den Gütertaxen ist zu bemerken, daß von Seite der Regierungsvertreter gegen die Ansätze von 4 und 3 Rappen keine Einwendung erfolgte, sowie ferner, daß sich die Petenten, in Uebereinstimmung mit den Vertretern der Birsigthalbahn, zur Einführung eines ermäßigten Milchtransporttarifs bereit erklärt haben.

Im Uebrigen geben uns die, wie gesagt, ganz mit der Konzession für die Birsigthalbahn übereinstimmenden Bedingungen zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Indem wir beantragen, dem Gesuche im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, benutzen wir den Anlaß, um Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Dezember 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwyl nach Flühen, als Fortsetzung der Birsigthalbahn.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Pümpin, Herzog und Cie. in Bern, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, vom 22. Oktober 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 12. Dezember 1887,

beschließt:

Den Herren Pümpin, Herzog und Cie. in Bern, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, zu Handen der Birsigthalbahngesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwyl nach Flühen, als Fortsetzung der Birsigthalbahn, unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 bis zum 11. Januar 1917 ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, nebst den abgeänderten Statuten der Birsigthalbahn zur Genehmigung einzureichen.

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

Art. 6. Innert einem Jahre nach stattgefundener Plangenehmigung ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünf Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aende-

rungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen, }	per Kilometer der Bahnlänge.
in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen, }	

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden. Die Minimaltaxe beträgt 40 Rappen.

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

Für Abonnementsbillets wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Die Gesellschaft hat sich den hierüber vom Bundesrathe aufzustellenden Vorschriften zu unterziehen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen	20 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	15 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde	7 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Die Minimaltaxe für einzelne Sendungen beträgt 10 Rappen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 3 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.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen blos den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum von Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Stationen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten oder dasselbe bei einer Gesellschaft versichern. Die auf Grund dieser Bestimmung aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone Baselland und Solothurn gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den Kantonen, abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen — unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Haben die Kantone Baselland und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Baselland und Solothurn haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer  
schmalspurigen Eisenbahn von Therwyl nach Flüen, als Fortsetzung der Birsigthalbahn.  
(Vom 12. Dezember 1887.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1887
Date	
Data	
Seite	824-835
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 770

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.