

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl.

(Vom 7. Dezember 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 1. Mai 1891 stellten die Herren Nationalrath G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal, Namens eines Initiativkomite's, das Gesuch um Konzessionirung einer Normalspurbahn von Langenthal nach Wauwyl.

Zur Begründung führen die Petenten Folgendes an: Schon im Jahre 1872 habe die schweizerische Centralbahn die Konzession für eine Bahn Langenthal-Wauwyl erworben; sie habe deren Bau auch in Angriff genommen und bereits gegen 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken darauf verwendet, sei aber durch die allgemeine Finanz- und Eisenbahnkrisis gezwungen worden, im Jahre 1874 den Bau einzustellen.

Nur schwer habe sich der volks- und verkehrsreiche Oberaargau in diese durch die Ungunst der Verhältnisse bewirkte Aufgabe des Unternehmens gefügt, das ihn, statt wie bisher über Olten, um volle 21 km. Luzern, der Innerschweiz und namentlich dem Gotthard näher gebracht hätte. Das Bedürfnis nach dieser nähern Verbindung sei geblieben, und es habe nur eines geeigneten Anlasses bedurft, um die Frage auf's Neue in den Vordergrund zu drängen.

Dieser Anlaß sei durch das Auftauchen zweier neuen Projekte gegeben worden, welche nur im Zusammenhang mit dem vorliegenden so recht eigentlich lebensfähig würden, nämlich:

1. der Weißensteinbahn Münster-Solothurn, für welche die Finanzierung bereits in vollem Gange sei und deren Realisirung außer allem Zweifel zu stehen scheine, und

2. der Schmalspurbahnen der Balsthalerklus: Langenthal-Balsthal-Langenbruck-Waldenburg und Balsthal-Gänsbrunnen-Münster, für welche die Konzession nachgesucht sei. Auch das Zustandekommen dieser Linien dürfe als gesichert angenommen werden, da die Finanzierung bei der Einfachheit und Billigkeit des in Aussicht genommenen Systems den interessirten Gemeinden nur mäßige Opfer auferlege.

Für beide Projekte bilde die Linie Langenthal-Wauwyl eine natürliche Verlängerung und bedeute für die Verbindung Delle-Luzern via Weissenstein gegenüber der Route über Basel eine Abkürzung von 30 km., gegenüber derjenigen über Huttwyl-Wohlhusen eine solche von 10 km.

Zweifellos würde, wenigstens theilweise, der enorme Güterverkehr der französischen Ostbahn und des nördlichen Jura nach dem Gotthard über Weissenstein-Langenthal-Wauwyl und nicht weniger der Touristenverkehr über Balsthal geleitet werden.

Welche Bedeutung die Linie für den Verkehr zwischen Luzern und einem großen Theil der Westschweiz überhaupt hätte, gehe aus folgender Distanzentabelle hervor:

Linie	über					
		km.		km.		km.
Langenthal-Luzern	Olten	70	Huttwyl-Wohlhusen	59	Wauwyl	49
Yverdon- " "	Bern-Langnau	176	Burgdorf-Langnau	188	do.	164
Neuchâtel- " "	do.	157	do.	152	do.	128
Chauxdefonds- " "	do.	172	do.	167	do.	143
Biel- " "	do.	128	do.	122	do.	98
Lyß- " "	do.	118	do.	111	do.	97
Delsberg- " "	do.	179	do.	173	do.	104
			Basel-Olten	134		

Außerdem böten die lebhaften, wechselseitigen Geschäftsbeziehungen zwischen Luzern und dem Oberaargau der Bahn auch mit Bezug auf den Lokalverkehr eine Menge Alimentationselemente, und schließlich dürfe derselben auch in strategischer Beziehung eine gewisse Bedeutung zuerkannt werden, indem sie die Entwicklungsfähigkeit für größere Truppenkörper von der Innerschweiz nach dem Jura und umgekehrt erleichtere.

Das Projekt ist nach seiner technischen Seite genau dasjenige der schweizerischen Centralbahn vom Jahre 1872.

Die Linie zweigt bei der Station Langenthal der schweizerischen Centralbahn östlich ab, steigt bis Altbüron, überschreitet dort die Kantonsgrenze und gelangt durch einen 2 km. langen Tunnel nach

Ebersecken, von wo aus sie in gleichmäßigem Gefäll die Station Schötz erreicht und hierauf circa 1½ km. vor Wauwyl in die Linie Olten-Luzern einmündet.

Die Betriebslänge der projektirten Bahn beträgt 21,690, die Baulänge circa 20 km., die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung 16 ‰, die Höhendifferenz 100 m., der Minimalradius 300 m.

An Zwischenstationen sind vorgesehen 1 Haltstelle, St. Urban, und 4 Stationen, Melchnau, Altbüron, Ebersecken und Schötz.

Dem summarischen Kostenvoranschlag dienen die effektiven Baukosten der Langenthal-Huttwyl-Bahn als Grundlage, welche Anfangs der 70er Jahre auf Fr. 200,000 per km. veranschlagt, bei der Ausführung aber nur auf Fr. 80,000 zu stehen kamen.

Um nicht zu tief zu greifen, berechnen die Petenten indessen den km. zu Fr. 120,000, also bei rund 20 km. . . Fr. 2,400,000
und für den Tunnel einen Zuschlag von „ 1,500,000

Total Fr. 3,900,000

oder circa Fr. 195,000 per km.

Die Regierungen der Kantone Bern und Luzern, welchen das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, erheben keine Einwendungen gegen dasselbe.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 16. September abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Beschlußentwurf, dessen Bestimmungen durchweg denjenigen der Normalkonzession entsprechen, mit Ausnahme von Art. 13, wo die Bestimmung, daß allfällig als nöthig erachtete Aenderungen an dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden können, fallen gelassen wurde. Hiebei war die Erwägung maßgebend, daß diese eventuelle Einschränkung der absoluten Geltung des Reglements bei Bahnen von untergeordneter Bedeutung aus Gründen lokaler Natur ihre Berechtigung haben könne, daß sie dagegen bei den dem großen Verkehr dienenden Bahnen im Interesse der Einheit des Transportwesens nicht statthaft wäre. Die projektirte Bahn von Langenthal nach Wauwyl hat nun keineswegs den Charakter einer Lokalbahn, sondern sie wird von den Petenten als Theilstück einer großen, die französische Ostbahn mit der Gotthardbahn verbindenden Transitlinie betrachtet, unter der Voraussetzung, daß die Bahn Solothurn-Münster zu Stande komme.

Diese Bedeutung der Langenthal-Wauwyl-Bahn hat auch zur Erörterung der Frage geführt, ob nicht die doppelspurige Anlage, wenigstens des Tunnels, vorbehalten werden sollte. Wir haben hievou Umgang genommen, geleitet durch folgende Erwägungen:

Unterm 23. September 1873 wurde der schweizerischen Centralbahn die Konzession für diese Linie ertheilt mit der Bestimmung, daß die Bahn mit einspurigem Unterbau erstellt, die Expropriation aber für eine doppelspurige Bahn auszuführen und für Tunnels der Unterbau zweispurig anzulegen sei. Die Bauarbeiten begannen Ende 1874, und zwar mit Durchbrechung des Haupttunnels bei Altbüron. Der Richtstollen wurde von beiden Seiten in Angriff genommen und bis zu $\frac{2}{3}$ der Tunnellänge durchgetrieben, auch die Ausmauerung war schon ziemlich weit vorgeschritten, als die Generalversammlung der schweizerischen Centralbahn unterm 26. Oktober 1875 die einstweilige Unterbrechung der Arbeiten beschloß, da der Vollendungstermin (31. März 1879) durch das rasche Fortschreiten des Baues in hohem Maße antizipirt erscheine und da der Nutzen der Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn sich geltend machen könne. Die in der Folge nachgesuchten Fristverlängerungen für die Wiederaufnahme der Arbeiten ließen aber deutlich erkennen, daß der Petentin die Absicht ferne lag, die Linie wirklich fertig zu bauen, weshalb unterm 13. Dezember 1886 die weitere Fristverlängerung verweigert wurde, infolge dessen die ertheilte Konzession erlosch. Es erscheint nun wohl als selbstverständlich, daß die neue Gesellschaft bei Ausführung der Bahn nicht hinter den durch die alte Konzession bestimmten Grenzen zurückbleibe, um so mehr, als der Tunnel, soweit dessen Ausmauerung vollendet ist, bereits doppel­spurig angelegt ist und die Petenten überdies in ihrem Gesuch das Projekt der schweizerischen Centralbahn nach seiner technischen Seite voll und ganz acceptiren. Wir halten es aber für richtiger, die Frage in der Konzession offen zu lassen und erst anläßlich der Planvorlagen definitiv zu entscheiden. Ueberdies gibt ja Art. 14 des Eisenbahngesetzes dem Bundesrathe das Recht, im Falle des Bedürfnisses die Erstellung eines zweiten Geleises zu verlangen. Art. 8 des Konzessionsentwurfes bestimmt demnach einfach, daß die Bahn normalspurig zu erstellen sei.

Indem wir Ihnen nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir den Anlaß, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Dezember 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Nationalrath G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal, handelnd Namens eines Initiativkomites, vom 1. und 11. Mai 1891;
2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 7. Dezember 1891,

beschließt:

Den Herren Nationalrath G. Bangerter und C. F. Geiser in Langenthal, handelnd Namens eines Initiativkomites, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl unter den in den 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 auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener 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 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 normalspurig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

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,
in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personen-

taxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 16 Rp.;
- Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 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.

Die der Landwirthschaft 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 Fr. 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 besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 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 Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß 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 der 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Luzern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen 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 welch' 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 27. Haben die Kantone Bern und Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. 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 normalspurigen Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl. (Vom 7. Dezember 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1891
Date	
Data	
Seite	588-598
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 518

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.