

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sissach nach Gelterkinden.

(Vom 17. März 1888.)

Tit.

Mit Eingabe vom 11., eingelangt am 13. Februar 1888 bewerben sich die Herren Th. Gerster-Bussinger und Bernhard Handschin, als Präsident und Sekretär eines Komite, um die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Sissach nach Gelterkinden.

Das Gesuch ist von den vorgeschriebenen Beilagen begleitet und wird im Wesentlichen begründet, wie folgt:—

Die Gemeinde Gelterkinden, in Uebereinstimmung mit den hinterliegenden Gemeinden des Gelterkinder-, beziehungsweise Ergolz- und Eithals, habe schon seit vielen Jahren das Projekt einer Schienenverbindung mit der den Kanton durchziehenden Centralbahnlinie in's Auge gefaßt und als Anschlußpunkt die benachbarte Station Sissach in Aussicht genommen. Die ersten, für das gegenwärtige Gesuch benützten Studien reichten bis in das Jahr 1872 zurück. In dem am 15. Juli gleichen Jahres zwischen der Regierung von Baselland und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn abgeschlossenen, vom Volke genehmigten Vertrage betreffend die Wasserfallenbahn habe in Art. 7 eine noch heute in Kraft bestehende Bestimmung Aufnahme gefunden, welche die Centralbahn verpflichte, sich bei dem Bau und der Beschaffung des Betriebsmaterials einer Bahn von Sissach in's Gelterkinderthal mit einem Drittheil der

Kosten in gleichen Rechten und Pflichten mit den andern zwei Drittheilen zu betheiligen und überdies auf Verlangen den Betrieb dieser Bahn gegen Vergütung der Kosten zu übernehmen, unter welchen aber eine Verzinsung des Anlagekapitals des gegenwärtigen Bahnhofes Sissach und seiner Einrichtungen nicht in Rechnung gebracht werden dürfe. Damit sei für das projektierte Unternehmen bereits eine feste Grundlage gegeben.

Die projektierte Bahn entspreche übrigens einem wirklichen Bedürfnisse des Gelterkinderthales, dessen Güter- und Personenverkehr nach und von der Station Sissach ein sehr bedeutender sei. So seien im Jahr 1887 nach 12 mit Gelterkinden in direkter Verbindung stehenden Gemeinden von der Station Sissach 640 Tonnen Stückgüter und 1297 Tonnen Wagenladungsgüter versandt und durch Privatfuhrwerke nach und von der Station Sissach transportirt worden: 880 Tonnen Stückgüter und 1170 Tonnen Wagenladungsgüter, im Ganzen also rund 4000 Tonnen, wovon etwa 50 % auf die rückwärts von Gelterkinden gelegenen Ortschaften entfallen. Bezüglich des Personenverkehrs hätten vorgenommene Zählungen auf der Straße Gelterkinden-Sissach ergeben, daß zwischen diesen beiden Ortschaften jährlich rund 206,000 Personen und 29,200 Fuhrwerke in beiden Richtungen sich bewegen.

Die Verkehrszone der projektierten Bahn umfasse 19 Gemeinden mit circa 11,000 Einwohnern, welche sich wesentlich mit Landwirtschaft und Seidenbandweberei beschäftigen. In den betreffenden Gemeinden zähle man circa 1150 Posamenter oder 9,5 % der Bevölkerung.

Es ist eventuell auch die spätere Fortsetzung der Bahn von Gelterkinden aufwärts, in der Richtung nach Rothenfluh, in's Auge gefaßt, und es soll auf diese Eventualität bei der definitiven Wahl des Tracé und der Stationsanlage in Gelterkinden Rücksicht genommen werden.

Die Bahn, deren Tracé übrigens noch nicht definitiv festgestellt ist, beginnt am östlichen Ende der Station Sissach (Cote 379,25), wo der Geleiseanschluß stattfinden soll, zieht sich, ohne besondern Terrainschwierigkeiten zu begegnen, das Dorf Böckten berührend, bis Gelterkinden (Cote 405,35), an dessen westlicher Seite an leicht zugänglicher und für eine allfällige Fortsetzung der Bahn günstiger Stelle der Bahnhof zu liegen kommt. Die Länge beträgt 3125 Meter, wovon 430 Meter eine Steigung von 3,5 und 2050 Meter eine solche von 12‰ erhalten, während die übrige Strecke horizontal verläuft. Die Bahn soll mit normaler Spurweite (1,435 m.) und eingleisig erstellt werden; die normale Spurweite ist namentlich

in Voraussicht der Betriebsübernahme durch die Centralbahn gewählt, welche in Sissach stets Reservemaschinen hält, die in der Zwischenzeit den Dienst von Sissach bis Gelterkinden besorgen könnten.

Als kleinster Kurvenradius ist ein solcher von 300 Meter vorgesehen.

Der Unterbau soll entsprechend den Normalprofilen der Centralbahn und so solide erstellt werden, daß seitens der letztern mit ihrem Material der Betrieb ohne Anstand ausgeführt werden kann. Als Schienenprofil ist dasjenige der Emmenthalbahn vorgesehen (23 kg. per Laufmeter), um das Befahren mit Tenderlokomotiven mittleren Gewichts zu gestatten.

In Böckten würde nur eine Haltestelle mit bedecktem Perron, in Gelterkinden dagegen eine Station mit Aufnahmsgebäude, Güterschuppen und Laderampe errichtet werden.

Was den Betrieb anbelangt, so ist, wie schon erwähnt, vorgesehen, daß derselbe von der Centralbahn übernommen werde. Entsprechend dem jeweiligen Fahrplan der Linie Basel-Olten sollen auch die Anschlüsse und die Zahl der Züge zwischen Sissach und Gelterkinden festgestellt werden.

Die Baukosten werden auf zusammen Franken 250,000 oder Fr. 83,333 per km. veranschlagt, nicht inbegriffen allfällige Bauzinse und Geldbeschaffungskosten. Besonderes Betriebsmaterial sieht das Gesuch nicht vor. Eine Rentabilitätsberechnung fehlt in demselben.

Die Regierung von Basel-Landschaft erhebt in ihrer Vernehmlassung gegen das Projekt im Allgemeinen keine grundsätzlichen Einwendungen, macht aber einige spezielle Begehren geltend. Sie unterstützt zunächst den Wunsch des Gemeinderathes von Böckten, es möchte das Tracé möglichst nahe der Ortschaft gelegt werden. Weiter wird verlangt, daß die Zahl der täglichen Züge auf wenigstens 7 in beiden Richtungen festgesetzt werde und daß die Transporttaxen für den Personen- und Güterverkehr niedriger angesetzt werden als bei der Waldenburgerbahn und der Birsigthalbahn. Für den Güterverkehr rechtfertige sich dies um so mehr, als die projektirte Bahnlinie in Sissach direkten Anschluß an die Centralbahn erhalte und ein Uebergang der Wagen stattfinden könne.

Die konferenziellen Verhandlungen nach Vorschrift von Art. 2 des Eisenbahugesetzes fanden am 10. März laufenden Jahres statt.

Wir beantragen Ihnen, dem Konzessionsgesuche nach dem untenfolgenden Beschlußentwurfe zu entsprechen, den wir mit nachstehenden Bemerkungen begleiten.

In Art. 12 ist nach dem Wunsche der Kantonsregierung und unter Zustimmung der Petenten die Zahl der täglichen Züge nach beiden Richtungen auf sieben normirt. Auf Verlangen der Geschwinder, welchem sich die Regierungsvertreter anlässlich der Konferenz nicht widersetzen, ist für das nur geringen Verkehr aufweisende und von der Anfangs- und Endstation wenig entfernte Böckten bloß viermalige tägliche Bedienung nach beiden Richtungen zugelassen.

Art. 15 setzt nach dem Antrage der Petenten die Personentaxen, gegenüber 10,5 und 7 Rp. bei der Waldenburgerbahn und 10 und 7 Rp. bei der Birsigthalbahn, auf 9 und 6 Rp. fest, womit sich die Vertreter der Regierung einverstanden erklärten. Wir halten eine etwaige Erhöhung gegenüber den Ansätzen der Normalkonzession gerechtfertigt, da sich bei einer so kurzen Strecke die Betriebskosten verhältnißmäßig hoch stellen.

Als Gepäck- und Viehtransporttaxen sind, wesentlich mit Rücksicht auf direkte Abfertigung über Sissach hinaus und im Einverständnis der Petenten, diejenigen der Normalkonzession aufgenommen, während in Art. 18 die Taxe für die höchste Güterklasse nach dem von der Regierung nicht beanstandeten Begehren der Petenten auf 3 Rp. normirt ist, was uns gerechtfertigt erscheint. Für Gepäck- und Gütertransport ist die Minimaltaxe auf 20 Rp. festgesetzt, was den Verhältnissen entsprechen dürfte.

Art. 27 behält für die mit der Centralbahn über den Anschluß in Sissach zu treffenden Vereinbarungen die Genehmigung des Bundesrathes vor.

Im Uebrigen enthält der Entwurf die üblichen Bedingungen, denen die Petenten bei der Konferenz zustimmten.

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

Bern, den 17. März 1888.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Sissach nach Gelterkinden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Komite für Erstellung einer Eisenbahn von Sissach ins Gelterkinderthal, vom 11., eingelangt am 13. Februar 1888;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 17. März 1888,

beschließt:

Den Herren Theophil Gerster-Bussinger und Bernhard Handschin in Gelterkinden, handelnd Namens eines Komite, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Sissach nach Gelterkinden 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 auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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 Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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

• Art. 7. Die Bahn wird normalspurig und eingeleisig erstellt.

Art. 8. 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. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Basel-Landschaft 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 sieben Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt von wenigstens je 4 Zügen in Böckten, erfolgen.

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

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen für nöthig erachtet, 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 9 Rappen,	} per Kilometer der Bahnlänge.
in der zweiten Wagenklasse 6 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden. Die Minimaltaxe beträgt 20 Rappen.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 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 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 20 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 niedrigern 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 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 sämtlichen 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 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 ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber auf-

zustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Die mit der Schweizerischen Centralbahn über den Anschluß in Sissach zu treffenden Vereinbarungen sind dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Basel-Landschaft 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 Drittmannsrechte 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 des 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 Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 welch' 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. 29. Hat der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Basel-Landschaft hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend das
Begnadigungsgesuch des Johann Jakob Cottier, von
Arni (Bern).

(Vom 15. März 1888.)

Tit.

Das korrektionelle Gericht von Bern hat unterm 28. April 1887 wegen Uebertretung von Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Werbung und den Eintritt in den fremden Kriegsdienst, vom 30. Juli 1859, verurtheilt:

- 1) Johann Jakob Cottier, Schneider, von Arni bei Biglen, Kantons Bern, geboren 1829, zu 15 Monaten Gefängniß, Fr. 300 Geldbuße und zum Verluste des Aktivbürgerrechts auf die Dauer von 5 Jahren, und
 - 2) dessen Sohn Albert Cottier, Schuster, geboren 1860, zu 4 Monaten Gefängniß, Fr. 100 Geldbuße und zum Verluste des Aktivbürgerrechts auf die Dauer von 1 Jahr,
- sowie beide solidarisch und gemeinsam zur Tragung der Kosten.

Der diesem Erkenntniß zu Grunde liegende Thatbestand ist im Wesentlichen folgender:

Vater und Sohn Cottier haben im Jahre 1886 zu Belfort (Frankreich) eingestandenermaßen eine größere Anzahl von Personen für den holländisch-indischen Militärdienst angeworben. Ihre Thätigkeit bestand vornehmlich darin, daß sie über die Bedingungen für den Eintritt in diesen Dienst und über die Beschaffung der

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sissach nach Gelterkinden. (Vom 17. März 1888.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1888
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.03.1888
Date	
Data	
Seite	673-684
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 884

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.