

# Schweizerisches Bundesblatt.

61. Jahrgang. IV.

№ 33

18. August 1909.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.*

*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession für die Birsigtalbahn.

(Vom 11. August 1909.)

Tit.

Die Birsigtalbahn ist im Besitze folgender Konzessionsakten: Konzession für eine schmalspurige Strasseneisenbahn von Basel nach Therwil (Birsigtalbahn), vom 23. Dezember 1886 (E. A. S. IX, 171), Konzession betreffend eine schmalspurige Eisenbahn von Therwil nach Flüen, als Fortsetzung der Birsigtalbahn, vom 21. Dezember 1887 (E. A. S. IX, 406), und Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1902 (E. A. S. XVIII, 186) betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flüen durch das Leimental nach Rodersdorf. Erstellt und im Betriebe ist bis zurzeit die Strecke Basel-Therwil-Flüen. Schon im Jahre 1905, bei Anlass der Verhandlungen, welche der Ermächtigung der Birsigtalbahn zur Einführung des elektrischen Betriebes vorangingen, hatte das Eisenbahndepartement die aus verschiedenen Gründen wünschbare Zusammenlegung dieser drei Konzessionsakten angeregt. Die Birsigtalbahn glaubte damals diesen Vorschlag nicht annehmen zu können.

Nachdem die Bahngesellschaft nun unterm 6. Oktober 1908 die in Ziffer 1 des Bundesbeschlusses betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flüen durch das Leimental nach Rodersdorf erwähnten technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die revidierten Gesellschaftsstatuten, eingereicht hatte, stellte sie mit Zuschrift vom 8. Oktober 1908 an das Eisenbahndeparte-

ment das Gesuch um Erteilung einer einheitlichen Konzession. Dabei setzte sie voraus, dass die Dauer der neuen Konzession die gleiche sein werde, wie die der Konzession für die Bahn Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf (E. A. S. XXIII, 320), nämlich 80 Jahre, und ersuchte das Eisenbahndepartement um Aufstellung eines Konzessionsentwurfes. Da vor allem die Frage der ferneren Strassenbenützung geregelt werden musste, wurde die Bahngesellschaft eingeladen, sich vorerst noch diesbezüglich mit den beteiligten Kantonsregierungen ins Einvernehmen zu setzen. Die Regierung des Kantons Basel-Stadt erklärte sich ohne weiteres unterm 5. Dezember 1908 mit der ferneren Benützung der Strassen im Gebiete ihres Kantons einverstanden. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft aber, ohne die Strassenbenützung zu verweigern, machte mit Schreiben vom 2. Dezember 1908 an die Birsigtalbahn geltend, dass nach den bezüglichen Bestimmungen der beiden Konzessionen vom 23. Dezember 1886 und vom 21. Dezember 1887 der Rückkauf der Bahn vom 1. Mai 1903 an jederzeit erfolgen könne, und dass ferner diese Konzessionen auf Anfang des Jahres 1917 ablaufen würden. Letzterer Umstand sei insofern von besonderer Bedeutung, als für den Rückkauf im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession wesentlich andere, unter Umständen günstigere Rückkaufsbedingungen vorgesehen seien. Der in Aussicht genommenen Zusammenlegung der drei Konzessionsakten könne der Kanton Basel-Landschaft daher nur zustimmen, sofern eine Lösung gefunden werde, gemäss welcher seine bisherigen Rechte in bezug auf den Rückkauf der Bahn voll und ganz gewahrt bleiben würden.

Angesichts dieser Stellungnahme des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft konnte von einer Konzessionsdauer von 80 Jahren keine Rede sein. Das Eisenbahndepartement machte daher der Birsigtalbahn unterm 11. Januar 1909 den Vorschlag, es sei die Konzessionsdauer nur bis 1. Januar 1950 zu erstrecken. An Stelle der früheren Rückkaufsbestimmungen, die nur den Rückkauf zum 25fachen Wert des Reinertrages bzw. bei Ablauf der Konzession die Vergütung der erstmaligen Anlagekosten oder eine durch das Bundesgericht festzusetzende Entschädigung erwähnen, schein es angezeigt, die übliche Abstufung der Kapitalisierung des Reinertrages zum Zwecke der Festsetzung des Rückkaufspreises aufzunehmen. Dabei könne, das Einverständnis der beteiligten Kantone vorbehalten, die Frist für den Rückkauf zum 25fachen Wert des Reinertrages mit Rücksicht auf die noch zu erstellende Linie Flühlen-Rodersdorf etwa bis

zum 1. Januar 1925 verlängert werden. Auf diese erste Rückkaufsperiode würden alsdann die üblichen zwei Perioden folgen, in denen der Rückkauf zum  $22\frac{1}{2}$ fachen und 20fachen Wert des Reinertrages stattzufinden hätte.

Auch mit diesem Vorschlage konnte sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, wenigstens in bezug auf die neuen Rückkaufsbestimmungen, nicht einverstanden erklären. Im Laufe der weiteren Unterhandlungen der Birsigtalbahn mit dieser Kantonsregierung beliebte für den sogenannten Rückkaufsartikel eine Fassung, gemäss welcher der Rückkauf der gesamten Linie Basel-Therwil-Flühen-Rodersdorf sofort nach Eröffnung der noch zu erstellenden Strecke Flühen-Rodersdorf erfolgen kann, und zwar zum 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen. Dabei wurde vereinbart, dass für eine Teilstrecke, die in der Zeit des Rückkaufes noch nicht während 10 Jahren betrieben worden wäre, die Anlagekosten vergütet werden sollten. Auf die Aufnahme der üblichen zwei Perioden, in denen der Rückkauf zum  $22\frac{1}{2}$ fachen und 20fachen Wert des Reinertrages stattfinden kann, wurde verzichtet.

Mit dem nachstehenden Konzessionsentwurf, der im Sinne dieser Abmachung und nach dem neueren Konzessionsschema erstellt ist, haben sich die Regierungen der beteiligten Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn, sowie die Birsigtalbahn einverstanden erklärt. Die in demselben vorgesehenen Transporttaxen entsprechen durchwegs den in den früheren Konzessionen festgesetzten Taxen.

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

Bern, den 11. August 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Erteilung einer einheitlichen Konzession für die  
Birsigtalbahn.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Birsigtalbahn vom 8. Oktober 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. August 1909,

beschliesst:

Der Birsigtalbahn A.-G. in Basel wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel über Flühen nach Rodersdorf unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1886 (E. A. S. IX, 171) betreffend Ermächtigung des Bundesrates zur Erteilung der Konzession für eine schmalspurige Strasseneisenbahn von Basel nach Therwil (Birsigtalbahn), der Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1887 (E. A. S. IX, 406) betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwil nach Flühen, als Fortsetzung der Birsigtalbahn, und der Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1902 (E. A. S. XVIII, 186) betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.

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 erlischt am 1. Januar 1950.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel.

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

Art. 6. Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Strecke Flühén-Rodersdorf zu beginnen.

Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Strecke Flühén-Rodersdorf zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von den zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt unterm 26. November/4. Dezember 1886 und vom Landrate des Kantons Basel-Landschaft unterm 28. Dezember 1886 aufgestellten Vorschriften, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und sind 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 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. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal 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. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

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

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 6 Rappen pro 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen pro Stück und Kilometer für die höchste und 7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern auf die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung

des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungs-  
gütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Ver-  
ladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines  
Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für  
volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg  
für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je  
10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze  
Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500  
als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind  
Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens  
drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird,  
dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nachein-  
ander 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 Betriebs-  
kosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu  
decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger  
Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundes-  
versammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung ge-  
nügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das  
Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder  
dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzu-  
stellenden 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 Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecke Flühlen-Rodersdorf 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 der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Erfolgt der Rückkauf in einem Zeitpunkte, in welchem eine Teilstrecke noch nicht 10 Jahre im Betriebe ist, so sind für diese die Anlagekosten zu bezahlen.

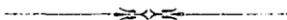
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- 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 einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die beteiligten Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. November 1909 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession für die Birsigtalbahn. (Vom 11. August 1909.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.08.1909
Date	
Data	
Seite	407-417
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 443

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.