

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Waldenburg nach Balsthal mit Abzweigung von St. Wolfgang nach Mümliswil.

(Vom 30. November 1909.)

Tit.

Ein durch Herrn Arthur Bider in Langenbruck und Herrn E. Jenny in Waldenburg vertretenes Initiativkomitee stellte mittelst Eingabe vom 29. Mai 1909 das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Waldenburg über Langenbruck nach Balsthal, mit Abzweigung von St. Wolfgang nach Mümliswil.

Im allgemeinen Bericht führen die Konzessionsbewerber aus, es sei schon öfters die Rede davon gewesen, den seit Jahren aufblühenden Kurort Langenbruck an das Bahnnetz anzuschliessen und Projektstudien seien hierüber bereits gemacht worden. Nun scheine die Angelegenheit spruchreif, so dass man zur Einreichung eines Konzessionsgesuches habe schreiten können. Die heutigen Initianten seien aber der Meinung, dass das Projekt nur dann Aussicht auf Erfolg habe, wenn man den ursprünglichen Gedanken einer Bahn Waldenburg-Langenbruck zu einem Bahnprojekte Waldenburg-Langenbruck-Balsthal mit Abzweigung von St. Wolfgang nach Mümliswil erweitere und damit auch die solothurnischen Gemeinden jenseits des oberen Hauensteins an der Sache interessiere. So sei das nun zur Konzessionierung angemeldete Projekt einer

durchgehenden Überschienung des oberen Hauensteins von Waldenburg bis Balsthal mit einer Zweiglinie von St. Wolfgang nach Mümliswil entstanden.

Die projektierte Linie schaffe eine Verbindung zwischen den landschaftlich schönsten Gegenden des Basler und des Solothurner Jura und sei überdies bestimmt, dem Touristenverkehr zu dienen. Durch die Bahn würde der frühere sehr frequentierte Pass des oberen Hauensteins neu belebt werden.

Das in Aussicht genommene Tracé schliesse im Bahnhof Waldenburg an die Waldenburgerbahn an, umfahre das Städtchen in östlicher Richtung am Fusse des Schlossberges, gewinne bei der Uhrenfabrik Thommen die Strasse und die linke Talseite und steige im Walde durch die romantische Bergschlucht des Neunbrunn bis zum Hofgut Spittel empor. Sodann gewinne die Bahn wieder die Strasse, welcher sie auf eigenem Bahnkörper bis zur Passhöhe beim Kurhaus folge, und erreiche die Station Langenbruck. Bis Balsthal befinde sich nun das Tracé durchwegs auf der linken Talseite und bediene unterwegs die vorgesehene Haltestelle Alt Bechburg, das Dorf Holderbank und die Haltestelle St. Wolfgang. In Balsthal schliesse die Bahn an die Balsthal-Oensingen-Bahn an. Bei der Haltestelle St. Wolfgang zweige die Nebenlinie nach Mümliswil ab.

Die projektierte Bahn ersetze die heutigen Postkurse Waldenburg-Langenbruck und Balsthal-Mümliswil und bediene eine Wohnbevölkerung von 7200 Seelen. Ausser dem Einwohner-Verkehr werde sie aber auch eine starke Frequenz von Kurgästen und Touristen aufweisen; denn zweifellos werde der heute schon starke Verkehr des Kurortes Langenbruck sich sehr entwickeln.

Für die Bahn sei, trotzdem sie einerseits an die Dampfbahn Liestal-Waldenburg (Spurweite 75 cm) und andererseits an die mit Dampf betriebene Normalbahn Balsthal-Oensingen anschliesse, Meterspur und elektrischer Betrieb vorgesehen. Die Waldenburgerbahn werde durch die gesteigerte Frequenz, welche ihr die projektierte Linie zuführen werde, wie auch durch die ebenfalls in absehbarer Zeit zu erstellende elektrische Strassenbahn Basel-Liestal gezwungen werden, den Umbau ihrer Linie auf Meterspur vorzunehmen und den elektrischen Betrieb einzuführen. Auf der Strecke Balsthal-Oensingen werde sich vielleicht nach der Betriebseröffnung der zu konzessionierenden Bahn ebenfalls in Bälde die Legung der Meterspur und der Übergang zum elektrischen Betrieb als angezeigt erweisen. Damit sei alsdann die Möglichkeit gegeben, eventuell unter Fusion der verschiedenen Gesellschaften, eine durchgehende elektrisch betriebene Meterspurlinie Basel-Liestal-Waldenburg-Langenbruck-Balsthal-Oensingen-Langenthal zu schaffen.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: Waldenburg-Balsthal	12,935 m
St. Wolfgang-Mümliswil	2,520 m
	Total 15,455 m

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 61,67 ‰.

Höhencoten: Waldenburg 518,84 m, Kulminationspunkt 732,50 m,
Balsthal 492 m, Mümliswil 555,20 m.

Minimalradius: 50 m.

Zwischenstationen: 9, wovon 1 auf der Zweiglinie nach Mümliswil.

Betriebssystem: Elektrische Adhäsionsbahn. Bezug der elektrischen Energie vom Elektrizitätswerk Wynau oder vom Rheinwerke in Augst in Form von Gleichstrom.

Der Kostenvoranschlag enthält nachstehende Hauptposten:

Organisation, Verwaltung und Bauleitung	Fr.	73,000
Verzinsung des Baukapitals	"	17,000
Landerwerb	"	119,000
Unterbau	"	312,000
Oberbau	"	250,000
Elektrisches Leitungsnetz	"	195,000
Hochbau und Stationseinrichtungen	"	165,000
Telephon, Signale, Einfriedung	"	24,000
Rollmaterial	"	325,000
Mobilien und Gerätschaften	"	33,000
	Total Fr.	1,513,000

oder Fr. 97,897 per Bahnkilometer.

Die Regierungen der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft haben unterm 12. Juli beziehungsweise 11. August 1909 die Erteilung der nachgesuchten Konzession befürwortet.

In den konferenziellen Verhandlungen vom 18. November 1909, die in Bern stattfanden, wurde dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf zugestimmt. Einer Anregung der Konzessionsbewerber, welche die Aufnahme einer Bestimmung wünschten, die der Bahngesellschaft erlauben würde für den Transport von Fahrzeugen und von aussergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen zu erheben, konnte keine Folge gegeben werden. Den Bahnen werden durch die „Allgemeinen Tarifvorschriften der schweizerischen Eisenbahnen“ genügende Einnahmen aus dem Transport von Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Gegenständen zugesichert. Seit einer Reihe von Jahren wird daher keine derartige Bestimmung mehr in den Konzessionen aufgenommen.

Wir haben noch beizufügen, dass die Bundesbahnen vom Eisenbahndepartement betreffend die ihnen unter Umständen entstandene Konkurrenz durch das im Konzessionsgesuche erwähnte eventuelle Zustandekommen einer durchgehenden elektrisch betriebenen Meterspurlinie Basel-Liestal *)-Waldenburg-Langenbruck-Balsthal - Oensingen - Langenthal zur Vernehmlassung eingeladen wurden. In ihrer Rückäusserung vom 16. September 1909, die bei den Akten liegt, erklärte jedoch die Generaldirektion der S. B. B., dass sie trotz der eventuellen Konkurrenzierung ihrer Linie Basel-Liestal-Olten-Langenthal keine Einwendung gegen die Erteilung der Konzession erhebe.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen ihnen den nachstehenden Konzessionsentwurf zur Annahme und benützen diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. November 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

*) Es sind bereits zwei Konzessionsgesuche für eine elektrische Schmalspurbahn Basel-Liestal eingereicht worden.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Waldenburg nach Balsthal mit Abzweigung von St. Wolfgang nach Mümliswil.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 29. Mai 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. November 1909,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch seinen Präsidenten, Herrn Arthur Bider in Langenbruck, und durch seinen Sekretär, Herrn E. Jenny in Waldenburg, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Waldenburg nach Balsthal mit Abzweigung von St. Wolfgang (Balsthal) nach Mümliswil 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 Langenbruck.

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

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie 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 ein-geleisig 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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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 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 viermal 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.

Auf der Abzweigung St. Wolfgang-Mümliswil sind jedoch nur Wagen der dritten Klasse zu führen.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben befördert werden können.

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

in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 10 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 10 Rappen per 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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ 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 Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens $2\frac{1}{2}$ 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 besonderen 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 27 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 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 an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

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 Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung 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 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 der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen 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 Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn 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 Zugehörigen. 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, 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.
- 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-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 genannten 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. Januar 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Waldenburg nach Balsthal mit Abzweigung von St. Wolfgang nach Mümliswil. (Vom 30. November 1909.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1909
Date	
Data	
Seite	339-350
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 571

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.