

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den
Uebergang der Bahnstrecke Neu-Solothurn-Aespli an
die Emmenthalbahn.

(Vom 3. Dezember 1883.)

Tit.

Am 24. September 1873 wurde der schweizerischen Centralbahngesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Solothurn nach Schönbühl, auf dem rechten Ufer der Emme (Eisenbahnaktensamml. n. F., I, 281), ertheilt. Diese Konzession, nachdem sie wiederholt verlängert worden war, ist mit dem 31. Dezember 1881 in Folge Fristablaufs untergegangen.

Immerhin war der Bau begonnen, und es ist eine von der Einfahrtsweiche für die Einmündung in den Bahnhof Neu-Solothurn hinweg 2723 m. lange Strecke, an welche im Aespli (bei Biberist) die von Burgdorf herkommende Linie der Emmenthalbahn anschließt, erstellt worden. Von dieser Strecke wurde von der Centralbahngesellschaft laut Vertrag vom 9. Januar 1875 die östliche, in der Richtung von Neu-Solothurn gerechnet linksseitige Hälfte des Bahnkörpers und der Bahnanlage an die Emmenthalbahn verpachtet, welche den Oberbau auf ihre Rechnung zu erstellen, die Unterhaltungs- und Bahnbewachungskosten zu tragen und einen jährlichen Pachtzins von Fr. 9000 zu zahlen hatte.

Den Betrieb auf dem gepachteten Bahnstück führte die Emmenthalbahngesellschaft auf Grund der ihr am 14. September 1871 vom Kanton Solothurn verliehenen Konzession für eine Eisenbahn

„auf solothurnischem Gebiet, von Derendingen, eventuell Solothurn, über Biberist und Niedergerlafingen bis an die Kantonsgrenze bei Wyler“ (Eisenbahnaktensamml. VII, 530), wobei bestimmt ist, daß diese Bahn bei Derendingen den Anschluß an die Centralbahn erhalten oder „in selbstständigem Bau oder mit einem andern Anschluß nach Solothurn gelangen solle.“

Diese Konzession erhielt am 27. Februar 1872 (Eisenbahnaktensammlung VII, 539) die Bundesgenehmigung.

Die Emmenthalbahngesellschaft wählte als Ausgangspunkt für ihre Bahn das eventuell vorgesehene Solothurn, und erreichte dasselbe für einmal mit dem Anschluß an die Centralbahnstrecke Aespli-Solothurn und der pachtweisen Benutzung derselben.

Der Untergang der Konzession, auf Grund deren der Bau der letztern Strecke stattgefunden hatte, machte eine anderweite Regelung der Rechtsverhältnisse nothwendig, als welche sich ohne Weiteres der Uebergang der baulichen Anlage an die Emmenthalbahngesellschaft empfahl, der ja bereits das Recht, auch mit selbstständigem Bau nach Solothurn zu gelangen, zustand, auf das sie nie verzichtet hat.

Die hierüber schon seit Ende 1881 schwebenden Verhandlungen haben unterm 16./21. November 1883 zu dem der gegenwärtigen Botschaft beiliegenden Vertrag geführt, gemäß welchem die Centralbahn die bisher verpachteten Anlagen „zum Zweck der konzessionsgemäßen Einführung der Emmenthalbahn in den Bahnhof Neu-Solothurn“ um die Summe von Fr. 140,000 auf den 1. Januar 1884 an die Emmenthalbahngesellschaft abtritt.

Mit Schreiben vom 21. November hat die Direktion der Emmenthalbahn und mit Eingabe vom 22. gleichen Monats das Direktorium der Centralbahn den Vertrag dem Eisenbahndepartement vorgelegt, mit dem Gesuch, daß die Konzession der Emmenthalbahn auf die erworbene Bahnstrecke anwendbar erklärt werden möchte.

Die Bestimmungen des Vertrags, welcher die für den Bund in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnisse unverändert läßt, geben uns zu Einwendungen keinen Anlaß. Von der stattgefundenen Aenderung der rechtlichen Verhältnisse beantragen wir im Sinne des gestellten Gesuchs Vormerkung zu nehmen.

Eine Konzessionsübertragung ist, nachdem die Konzession, auf welche hin der Bau stattgefunden hat, erloschen, weder nöthig, noch auch nur möglich; ebenso überflüssig wäre nach den vorstehenden Ausführungen eine nachträgliche neue Konzessionirung der Emmenthalbahn.

Dagegen könnte es sich fragen, ob nicht bei diesem Anlaß auf die im Besitz der Centralbahn verbleibende westliche Hälfte des zweispurig erstellten Bahnkörpers die Bestimmungen des letzten Alinea von Art. 13 des Eisenbahngesetzes von 1872 (Amtliche Sammlung XI, 1) Anwendung finden sollten, wonach, wenn die Baufristen unbenützt abgelaufen sind, eine begonnene Bahnanlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert werden soll. Wir glauben indessen, einen Antrag unterlassen zu dürfen, da, wenigstens zur Zeit, eine solche Versteigerung weder einen praktischen Zweck, noch voraussichtlich einen Erfolg haben dürfte, und nicht einzusehen ist, warum nicht unter diesen Umständen der in Betracht kommende Grund und Boden wenigstens einstweilen im Besitz der Centralbahngesellschaft gelassen werden sollte.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 3. Dezember 1883.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

den Uebergang der Bahnstrecke Neu-Solothurn-Aespli an
die Emmenthalbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- a) eines Vertrags vom 16./21. November 1883, wonach die Centralbahngesellschaft ihre Eigenthumsrechte an den bisher verpachteten Bahnanlagen zwischen dem Bahnhof Neu-Solothurn und Aespli an die Emmenthalbahngesellschaft abtritt;
- b) einer Botschaft des Bundesrathes vom 3. Dezember 1883,

beschließt:

1. Die der Emmenthalbahngesellschaft unterm 14. September 1871 vom Kantonsrath von Solothurn erteilte und am 27. Februar 1872 von der schweizerischen Bundesversammlung genehmigte Konzession für eine Eisenbahn auf solothurnischem Gebiet, von Derendingen, eventuell Solothurn, über Biberist und Niedergerlafingen bis an die Kantonsgrenze bei Wyler (Eisenbahnaktensamml. VII, 530, 539), wird ausdrücklich auf die von der genannten Gesellschaft durch Vertrag vom 16./21. November 1883 von der Centralbahn erworbene Bahnstrecke Neu-Solothurn-Aespli anwendbar erklärt.

2. Der Bundesrath wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Nachtragsbotschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den
mit Italien abgeschlossenen Handelsvertrag.

(Vom 6. Dezember 1883.)

Tit.

Mitteltst Botschaft vom 16. April haben wir Ihnen den mit Italien vereinbarten neuen Handelsvertrag zur Ratifikation vorgelegt. Schwierigkeiten, welche sich im italienischen Parlamente hinsichtlich dieses Vertrages ergeben haben, veranlaßten uns sodann, Ihnen am 29. Juni abhin folgende Mittheilung zu machen:

„Es haben sich in der italienischen Deputirtenkammer Schwierigkeiten wegen der im italienischen Zolltarif enthaltenen Position „rohe Flintentheile“, auf welcher der Schweiz durch den am 22. März 1883 in Rom unterzeichneten Handelsvertrag eine beträchtliche Konzession eingeräumt worden ist, erhoben. Die mit der Prüfung des Vertrags betraute Kommission der Kammer hat an den Antrag der Ratifikation desselben die Bedingung geknüpft, daß die Schweiz auf diese Konzession verzichte.

„Nachdem uns die italienische Regierung bezüglich der Eröffnungen gemacht, haben wir derselben erwidert, daß wir eine solche Bedingung nicht eingehen könnten, daß ein Vertrag entweder ratifizirt oder dann aber verworfen werden müsse; daß die Zeit zur Einleitung einer neuen Vereinbarung vor dem 30. Juni, dem Tage, an welchem der Austausch der Ratifikationsurkunden stattfinden soll, mangle; daß wir aber geneigt seien, nach erfolgter Ratifikation zu erwägen,

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend den Uebergang der
Bahnstrecke Neu-Solothurn-Aespli an die Emmenthalbahn. (Vom 3. Dezember 1883.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	62
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1883
Date	
Data	
Seite	796-800
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 128

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.