

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Wasserfallen- und die Wal-
denburgerbahn.

(Vom 30. Mai 1876.)

Tit. I

Durch die vom Kanton Basel-Landschaft am 15. Juli 1872 für die Eisenbahn von Liestal durch das Reigoldswylerthal bis zur Kantons-
grenze auf der Wasserfalle ertheilte Konzession wurde die schwei-
zerische Centralbahn verpflichtet, die Bauarbeiten am Tunnel der
Wasserfalle innerhalb 6 Monaten, von dem Tage an, wo die ganze
Wasserfallenbahn vom Bunde genehmigt wäre, zu beginnen, und
innerhalb 5 Jahren vom nämlichen Zeitpunkte an zu vollenden.

Die Fortsetzung der Bahn, von der Grenze auf der Wasser-
falle bis zum Anschluß an die Gäubahn bei Oensingen, — ganz
auf Solothurner Gebiet fallend —, wurde nicht mehr unter der
Herrschaft des alten Eisenbahngesetzes, sondern durch Bundesbeschluß
vom 23. September 1873 konzessiert, und zwar mit folgenden Bau-
fristen: Finanzausweis und Bauvorlagen bis 23. März 1874, Beginn
der Erdarbeiten bis 31. Juli gleichen Jahres, Vollendung bis 31. März
1879. Demnach war nur die Ausweisfrist für beide Kantons-
gebiete gleich, wäre dagegen der basellandschaftliche Theil der
Linie zirka $\frac{1}{2}$ Jahr früher (bis 23. September 1878) zu vollenden
gewesen, als der solothurnische.

Durch Bundesrathsbeschlüsse vom 22. Dezember 1873 und 19. August 1874 und Bundesbeschluß vom 11. November 1874 wurden die Termine für beide Sektionen gleich gemacht, so zwar, daß bis zum 1. Februar 1876 die technischen und finanziellen Vordringen eingebracht und die Arbeiten begonnen werden sollten, der 31. März 1879 aber als letzter Tag für die Eröffnung der Bahn erscheint.

Mit der Wasserfallenbahn steht in gewissem Zusammenhange die Waldenburgerbahn, äußerlich schon dadurch, daß der Bundesbeschluß vom 24. September 1873, durch welchen die Uebertragung der Konzession auf die schweizerische Centralbahn genehmigt und die Konzession in einigen Bestimmungen geändert wurde, als Vollendungstermin der Waldenburgerbahn denjenigen Zeitpunkt festsetzt, mit welchem die Wasserfallenbahn auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft ganz oder theilweise in Betrieb gesetzt wird. Immerhin wurde in der Botschaft vom 5. Oktober 1874, mit welcher Ihnen die Annahme des 31. März 1879 als Vollendungstermins auch für die basellandschaftliche Sektion der Wasserfallenbahn empfohlen wurde, gesagt, daß, wie auch die Centralbahn damit einverstanden zu sein scheine, diese Fristverlängerung nicht auch der Waldenburgerbahn zu gut kommen solle. (Die für letztere dem Bunde gegenüber einzuhaltende Ausweisfrist wurde durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1874 bis zum 2. Juni 1877 verlängert.)

Nun stellt mit Eingabe vom 25./29. Januar abhin das Direktorium der schweizerischen Centralbahn bezüglich der Wasserfallenbahn das Gesuch, daß die Frist für den Finanzausweis bis zum 31. Dezember 1881 und diejenige für die Vollendung bis zum 31. März 1887 verlängert werden möchte, indem es zur Begründung im Wesentlichen anführt: Durch die wirthschaftliche Krisis, welche nun seit bald 3 Jahren fast in allen Ländern Europas Handel und Industrie lahm gelegt und namentlich dem Eisenbahnwesen die tiefsten Wunden geschlagen habe, sei auch die Kreditfähigkeit der schweizerischen Centralbahn in einem Grad geschwächt worden, daß es ihr unmöglich gewesen sei, sich die erforderlichen Mittel für diese bedeutende und theure Unternehmung zu sichern. Die ungünstige Lage, in welche die Centralbahn dadurch gerathen sei, werde sich auch wahrscheinlich nicht sehr rasch ändern; im Gegentheil stehen ihr vielleicht mit Rücksicht auf die vielen neuen, theils eigenen, theils fremden Linien, welche in den nächsten Jahren eröffnet werden sollen und welche ihre alten Linien wesentlich konkurrenziren, noch schlimmere Zeiten bevor. Eine erheblich günstigere Gestaltung der Verhältnisse lasse sich erst von der Eröffnung der Gotthardbahn und von der dadurch gesicherten Verkehrszunahme erhoffen.

In ihrer Vernehmlassung über das Gesuch stellen die Regierungen der beteiligten Kantone folgende Begehren:

1) **Basel-Landschaft.**

a) Die Vollendung und Inbetriebsetzung soll jedenfalls nicht über Ende März 1884 hinausgerückt werden.

b) Diese Fristverlängerung darf sich nicht auch auf die Waldenburgerbahn erstrecken.

c) Fristverlängerung ist nur zu gewähren, wenn die Centralbahngesellschaft sich bereit erklärt, sich mit den durch den Beginn der Arbeiten geschädigten Privaten abzufinden.

d) Die Gesellschaft hat eine Kautions von 1 Million Franken zu hinterlegen.

Nach dem Berichte des Regierungsrathes sind die Bedingungen c und d vom Landrathe, und zwar die unter c zu Gunsten Derjenigen beigefügt worden, welche an die in Konkurs gerathenen Unternehmer des Wasserfallentunnels für Lieferungen Forderungen zu stellen haben.

2) **Solothurn.**

a) Der Tunnelbau soll ohne weitere Unterbrechung, wenn auch unter Verwendung einer reduzirten jährlichen Bausumme, fortgesetzt werden.

b) Der Beginn der Erdarbeiten an der offenen Bahn soll spätestens auf 1. August 1877 und die Vollendung des Baues auf den 1. August 1882 bewerkstelligt werden.

In der Replik erklärte das Direktorium der schweizerischen Centralbahn, an seinem Gesuche im vollen Umfang festhalten und dasselbe auch auf die Waldenburgerbahn ausdehnen zu müssen.

Unser Antrag geht dahin, die Vollendungsfrist bis zum 31. März 1884 zu verlängern, von weitem Bedingungen dagegen abzusehen, immerhin in der Meinung, daß privatrechtlichen Verhältnissen dadurch kein Eintrag geschehen soll. Wir führen für diesen Antrag folgende Gründe an:

1) Daß die Billigkeit nicht gestatte, die fraglichen Konzessionen und damit auch die für die basellandschaftliche Sektion geleistete Kautions von Fr. 150,000 als verwirkt zu erklären, darüber ist man allseitig einig. Nur über das Maß der zu gewährenden Vergünstigung bestehen Differenzen. Hier scheinen uns die Anträge der Regierung von Basel-Landschaft und ihre Motivirung das Richtige zu treffen. Gewiß ist nicht zu verkennen, daß die schlimmen Zeiten schneller als das Direktorium der Centralbahn annimmt, vorübergehen können, daß eine Besserung der Zustände, eine Erhöhung

der Kreditfähigkeit nicht erst von der Eröffnung der Gotthardbahn, sondern schon vorher von der zunehmenden Sicherheit einer näher gerückten Vollendung derselben zu erwarten steht, daß aber jedenfalls in einer so langen Reihe von Jahren, wie die Centralbahn unthätig sein zu dürfen beantragt, neue Konstellationen möglich sind, wo der dem jezigen Inhaber zugesicherte Besiz der Konzession sogar zur Hemmung des Bahnbaues benutzt werden könnte, während die Bundesbehörden einer neuen Verlängerung der allenfalls als zu kurz bemessen sich herausstellenden Frist immer wieder zugänglich sein dürften.

Wenn demnach für die Vollendung Ende März 1884 adoptirt wird, so ergibt sich bei einer Bauzeit von 5 Jahren, wie bisher immer angenommen worden ist, der 31. März 1879 als Termin für den Arbeitsbeginn an der Wasserfallbahn.

2) Auf ihren besondern Wunsch haben wir ausnahmsweise der Centralbahngesellschaft gestattet, den Wasserfallentunnel vor Leistung des Finanzausweises in Angriff zu nehmen; es geschah mit Rücksicht auf die lange Bauzeit, deren Endtermin damals die Gesellschaft noch einhalten zu können glaubte, und auf den Umstand, daß im Fall einer Sistirung des Baues weniger Rechte und Interessen verletzt würden als bei der vorzeitigen Inangriffnahme einer offenen Streke. Wir könnten nun nicht empfehlen, das irreguläre Verfahren noch weiter zu sanktioniren, es nicht nur zu gestatten, sondern sogar vorzuschreiben, und zwar da vorzuschreiben, wo es für die Einhaltung des Endtermins gar nicht nothwendig ist. Dazu kommen noch die triftigen Gründe, welche das Direktorium dagegen anführt: Eine derartige langsame Ausführung der Tunnelarbeiten würde das an sich schon außerordentlich kostspielige Unternehmen noch in steigender Progression mit Bauzinsen belasten, und aus technischen Gründen erfordert eine Durchführung solcher Arbeiten mit reduziertem Maßstab einen verhältnißmäßig bedeutend höheren Kostenaufwand als eine Inangriffnahme mit vollen Kräften, indem die Kosten für Bauaufsicht, Wasserförderung und Ventilation dieselben sind.

3) Das Begehren, daß die Centralbahn die an den Tunnelunternehmern in Schaden gekommenen Lieferanten bezahle, steht in keinem innern Zusammenhang mit dem Traktandum; es sind auch keinerlei Anhaltspunkte betreffend die finanzielle Tragweite einer solchen Bedingung gegeben worden.

4) Die gemäß der basellandschaftlichen Konzession fällige Kautions für die Erfüllung der Konzessionspflichten ist bereits geleistet. Auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes eine weitere Kautions aufzuerlegen, ist rechtlich kaum zulässig, da die gesetzlichen Bedingungen (Art. 13, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes) nicht erfüllt sind.

5) Was endlich die Ausdehnung der Fristverlängerung auf die Waldenburgerbahn anbetrifft, so kommen folgende Verhältnisse in Betracht:

Schon in einem Annexvertrage vom 22. August 1856 übernahm die Centralbahn als Gegenleistung für die Konzession der Linie Muttentz-Schweizerhalle-Augst (Bözbergbahn) die Verpflichtung, an eine binnen Frist in Angriff genommene Pferde- oder Lokomotivbahn zwischen Liestal und Waldenburg einen Beitrag von 50,000, unter Umständen 100,000 Franken zu leisten. In einem Annexvertrage zu der spätern, wirklich zur Ausführung gelangten Bözbergbahnkonzession vom 4./6. April 1871 wurde diese Verbindlichkeit erneuert und erweitert. Endlich verpflichtete sich durch Annexvertrag zur Wasserfallkonzession vom 15. Juli 1872 gegen einen von den interessirten Gemeinden zu zahlenden Beitrag von 100,000 Franken die Centralbahn selbst zum Bau einer Lokomotivbahn von Waldenburg bis auf einen geeigneten Punkt der Wasserfallbahn, entweder bei einer besondern Station zwischen Liestal und Bubendorf oder in Liestal selbst, und in Ausführung dieses Vertrages wurde die einem Initiativkomite für diese Bahn ertheilte Konzession dann wirklich auf die Centralbahn übertragen.

Die Centralbahn sagt nun, die Wasserfallbahn und die Waldenburgerbahn stehen insofern in einem innern Zusammenhang, als die letztere ein für die erstere gebrachtes Opfer darstelle, weshalb auch die Vollendungstermine gleich gestellt worden seien; sie habe immer angenommen, eine für die Wasserfallbahn gewährte Fristverlängerung erstrecke sich von selbst auch auf die Waldenburgerbahn. Jedenfalls aber könne sie sich nicht entschließen, letztere vor der für ihr ganzes Nez weit wichtigern Wasserfallbahn fertig zu stellen, um so weniger, als der Betrieb jener Linie nur verlustbringend sein könne.

Die Regierung von Basel-Landschaft bestreitet, daß zwischen beiden Linien ein innerer Zusammenhang bestehe. Die Waldenburgerbahn sei hauptsächlich bestimmt, den Verkehr jener Thalschaft mit dem Hauptort Liestal und mit Basel zu vermitteln und der Bevölkerung einen Ersatz für den ihr durch die Hauensteinlinie total entzogenen Transitverkehr von Basel nach der Central- und Westschweiz zu bieten; sie schließe an die Hauptlinie Basel-Olten als eine Zweigbahn derselben an; ihre Baufristen seien auch nothwendig andere als die für die Wasserfallbahn. Die Gemeinden haben die ihnen auffallende Subvention beschlossen und zur Ausweisung bereit gestellt. Da die ganze Linie um 510,000 Franken, resp. (bei normalspuriger Anlage) um 690,000 Franken gebaut werden könne, wovon noch die Subvention von 100,000 Franken

in Abzug komme, so treffen die Gründe, welche allerdings für eine Verschiebung von Millionen-Ausgaben sprechen, dieser längst versprochenen kleinen Unternehmung gegenüber nicht zu.

Indem wir zum voraus erklären, wie wir dies schon in unserer Botschaft vom 13. März abhin betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Glarus-Linththal gethan haben, daß durch eine vom Bunde gewährte Fristverlängerung, wenigstens nach unserer Ansicht, vertragliche Rechte nicht berührt und beeinträchtigt werden, und zur Bekräftigung dessen einen solche Privatrechte — mögen sie aus dem zitierten Annexvertrage vom 15. Juli 1872 oder aus dem sogenannten Gäubahnvertrage vom 16./18. Februar 1873 hergeleitet werden, — sichernden Zusatz in den Bundesbeschluß aufzunehmen vorschlagen, glauben wir anerkennen zu müssen, daß die gleichen Gründe, welche für eine Verschiebung des Baues der Wasserfallbahn sprechen, auch zu Gunsten, respektive zu Ungunsten der Waldenburgerbahn wirksam sind, man müßte denn leugnen, daß die großen Summen sich aus den kleinen zusammensetzen. (Die Wasserfallbahn dürfte auf circa 15 Millionen Franken, die Waldenburgerbahn auf circa 900,000 Franken zu stehen kommen.) Uebrigens können wir uns der Ansicht nicht verschließen, daß die Waldenburgerbahn denn doch nur ein Appendix der Wasserfallbahn ist; denn schließlich hat man die Konzession für letztere, und nicht den Annexvertrag zur Bözbergbahn zur Grundlage des Verhältnisses gewählt, und Artikel 4, letzter Absatz, sieht den Fall vor, daß die Wasserfallbahn nicht zur Ausführung gelange, und läßt alsdann den mehrerwähnten Annexvertrag vom 4./6. April 1871 wieder aufleben. Es geht kaum an, das Accessorium von der Hauptsache zu trennen und ihm eine stärkere Lebenskraft als dieser zu verleihen. Auf die kleinere Bauzeit der Waldenburgerbahn ist natürlich geeignete Rücksicht zu nehmen.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlusentwurfes, und versichern Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 30. Mai 1876.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Wasserfallen- und die Waldenburgerbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches des Directoriums der schweizerischen Centralbahn, vom 25./29. Januar 1876;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. Mai 1876,

beschließt:

1. Unter Vorbehalt der vertraglich erworbenen Rechte Dritter und in Abänderung der diesfälligen Bestimmungen

a) von Artikel 6 der unterm 15. Juli, resp. 30. Dezember 1872 vom Kanton Basel-Landschaft erteilten Konzession für eine Eisenbahn von Liestal durch das Reigoldswylerthal bis zur Kantonsgrenze auf der Wasserfalle,

von Artikel 5 und 6 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1873, betreffend Konzession einer Eisenbahn von der solothurnischen Grenze bei der Wasserfalle bis zum Anschlusse an die Gäubahn bei Oensingen,

des Bundesrathsbeschlusses vom 19. August 1874, betreffend Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem und solothurnischem Gebiete, und

des Bundesbeschlusses vom 11. November 1874, betreffend Fristverlängerung für die Wasserfallenbahn auf basellandschaftlichem Gebiete,

b) von Artikel 11 der vom Kanton Basel-Landschaft unterm 19. April 1870 für eine Eisenbahn von Liestal bis Waldenburg, eventuell bis Langenbruk erteilten Konzession,

des Bundesbeschlusses vom 26. Juni 1874, betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Liestal-Waldenburg, werden die Ausweis- und Baufristen in folgender Weise verlängert:

I. Bezüglich der Wasserfallenbahn.

- a) Bis zum 31. Dezember 1878 sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.
- b) Vor dem 31. März 1879 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.
- c) Bis zum 31. März 1884 ist die ganze konzedirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

II. Bezüglich der Waldenburgerbahn.

- a) Bis zum 31. Dezember 1880 sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschaftsstatuten einzureichen.
- b) Vor dem 31. März 1881 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.
- c) Bis zum 31. März 1884 ist die ganze konzedirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Ankauf des Bauplazes für das zu erstellende eidg. Ver-
waltungsgebäude und theilweise Abänderung des Ver-
trages über die abschliesslichen Leistungen der Stadt
Bern an den Bundessiz, vom 22. Juni 1875.

(Vom 30. Mai 1876.)

Tit. I

Durch Artikel 3 der am 22. Juni 1875 zwischen dem Bundesrathe und dem Einwohnergemeinderathe der Stadt Bern abgeschlossenen, von Ihnen durch Bundesbeschluß vom 2. Heumonate gleichen Jahres genehmigten Uebereinkunft über die abschließlichen Leistungen der Stadt Bern an den Bundessiz hat sich der Bund das Recht erworben, den zur Erstellung eines neuen eidg. Verwaltungsgebäudes erforderlichen Bauplaz zwischen der verlängerten Bundesgasse und der neuen Promenade der kleinen Schanze zum Preise von Fr. 10 per Quadratfuß zu acquiriren.

Für die Geltendmachung dieses Rechtes, respektive für die Abgabe der bezüglichen Erklärung an den Einwohnergemeinderath der Stadt Bern war dem Bundesrathe eine Frist von drei Monaten vom Tage des Inkrafttretens besagter Uebereinkunft, also bis 2. Oktober abhin, eingeräumt, welcher Termin dann aber, weil die Bestimmung der Größe des zu erwerbenden Bauplazes mit etwelchen

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Wasserfallen- und die Waldenburgerbahn. (Vom 30. Mai 1876.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1876
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1876
Date	
Data	
Seite	929-937
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 141

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.