

Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. 1.

Nr. 6.

2. Februar 1856.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Frt.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
! Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die
Bahnhoffrage von Solothurn.

(Vom 29. Januar 1856.)

A. Thatsächliche Verhältnisse.

1. Rekurs der Zentralbahndirektion.

Das Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn überreicht dem schweizerischen Bundesrath eine vom 7. Dezember 1855 datirte Denkschrift, betreffend die Bahnhoffrage von Solothurn, woraus sich ergibt:

Am 11. August 1855 übermachte das Direktorium der Zentralbahn der Regierung des Kantons Solothurn Pläne und Vorschläge behufs der Genehmigung, der Situation und Disposition des Bahnhofes zu Solothurn und der dortigen Karbrücke, und brachte ihr gleichzeitig zur Kenntniß, daß von Seite des Direktoriums alle Einleitungen getroffen seien, um die Linie Herzogenbuchsee-Biel bis zum 1. Juni 1857 vollenden und gleichzeitig mit der Linie von Aarburg bis Schönbühl bei Bern in Betrieb setzen zu können, weshalb eine beschleunigte Entscheidung in der Angelegenheit nachgesucht werde.

Nachdem die Regierung mit Schreiben vom 12. September dem Direktorium angezeigt, es sei der Gemeinde Solothurn ein endlicher Termin bis zum 24. September bestimmt worden, zur Eingabe allfälliger bezüglicher Bemerkungen, ward ihm am 26. September der regierungsräthliche Beschluß mitgetheilt, wodurch seinen Vorlagen die Genehmigung erteilt wurde, unter Beifügung von vier Vorbehalten, denen das Direktorium durch Rückäußerung vom 1. Oktober seine unbedingte Zustimmung erteilte.

Durch Vermittlung des Oberamts Solothurn und Lebern ward hierauf den Behörden der Gemeinde Solothurn der Expropriationsplan nebst dem Güterverzeichnisse zugestellt, um die vorgeschriebene Bekanntmachung

anzuordnen. Die Verwaltungskommission der Stadtgemeinde Solothurn wies jedoch durch Schreiben vom 8. Oktober diese Bekanntmachung von der Hand und erklärte, sie werde die regierungsräthliche Entscheidung über die Bahnhoffrage auf dem Wege des Rekurses an den Kantonsrath bringen.

Dieser Rekurs ward in der That ausgeführt, und es lautete das Gesuch der Stadtgemeinde an den Kantonsrath dahin: es möge derselbe beschließen, es solle von der Zentralbahngesellschaft der Bahnhof zu Solothurn auf dem linken Ufer auf der Westseite der Stadt in möglichster Nähe dieser letztern und der Aare erstellt werden.

In einem ausführlichen Berichte an den Kantonsrath vom 13. Oktober suchte der Regierungsrath, übereinstimmend mit den Ansichten des Direktoriums, in formeller und materieller Beziehung die Unbegründetheit des Rekurses nachzuweisen; der Kantonsrath beschloß jedoch am 15. Oktober, entgegen der Ansicht der obersten Vollziehungsbehörde, was folgt:

- I. Es sei der Rekurs der Stadtgemeinde Solothurn bezüglich der Bahnhoffrage in formeller Beziehung als begründet erklärt;
- II. derselbe sei aber vor dem endlichen Entscheide an die Regierung zu übermitteln.

Derselben sei der Auftrag ertheilt:

- a. Abgeordnete der Regierung, der Zentralbahn und der Stadtgemeinde zu einer Konferenz zu versammeln, um wenn möglich eine Verständigung über die Stellung des Bahnhofs zu erzielen;
 - b. für den Fall, daß der Bahnhof auf das linke Ufer gestellt würde, mit der Stadtgemeinde für die Erstellung der erforderlichen Zugänge ein Uebereinkommen zu treffen;
 - c. sofern eine Verständigung nicht erzielt werden könnte, das erforderliche Material zu sammeln, um einen sachbezüglichen Bericht und Antrag an den Kantonsrath hinterbringen zu können.
- III. Bis zur endlichen Entscheidung des Kantonsrathes sei die Wirksamkeit der vom Regierungsrathe unterm 26. September 1855 ertheilten Genehmigung der Bahnhofstelle und des damit in Verbindung stehenden Tracé suspendirt, was sofort dem Direktorium der Zentralbahn mitzutheilen sei.
 - IV. Der Kantonsrath spreche seine Vertagung, und für den Fall, daß eine Verständigung nicht erzielt werden kann, seine Wiederversammlung auf Montag den 29. Oktober 1855 aus.

In Folge dieses Beschlusses fand eine Konferenz zwischen den Abgeordneten der Regierung, des Gemeinderathes von Solothurn und des Direktoriums statt, führte aber zu keinem Resultate.

Darauf trat am 29. Oktober der Kantonsrath neuerdings zusammen, und faßte in der Sache folgenden definitiven Beschluß:

- 1) „Die vom Regierungsrathe unterm 26. September 1855 den Bauplanen der Zentralbahn ertheilte Genehmigung für die Bahnhofbaute in Solothurn und das damit in Verbindung stehende Tracé ist aufgehoben.

- 2) Die Zentralbahn von Basel ist gehalten, den Bahnhof zu Solothurn auf dem linken Ufer, und zwar an derjenigen Stelle zu erbauen, welche der Expertenbericht des Hrn. Ingenieurs K. El. Müller als zweckdienlich bezeichnet hat. Die definitive Genehmigung der diesfälligen Bauplane, nach Anleitung dieses Beschlusses, ist dem Regierungsrathe übertragen.
- 3) Die Stadtgemeinde Solothurn hat bis zur Betriebseröffnung der Solothurn-Biel-Linie nach der von ihr eingegangenen Verpflichtung vom 26. Oktober 1855 und nach einem vom Regierungsrathe zu genehmigenden Plane die von der Stadtseite her erforderlichen Zugänge zum Bahnhofe auf ihre Kosten zu erstellen.
- 4) Der Regierungsrath ist beauftragt, sofort dem Direktorium der Zentralbahn und der Stadtgemeinde Solothurn von diesem Beschlusse Kenntniß zu geben."

Auf die Mittheilung dieses Beschlusses gab das Direktorium der Regierung von Solothurn unterm 31. Oktober die Erklärung ab, daß es an dem mit ihr beschlossenen Uebereinkommen unbedingt festhalte und zur Wahrung seiner Rechte den Schutz der Bundesbehörden anrufen werde.

In den rechtlichen Erörterungen der eingereichten Rekurschrift sucht das Direktorium nachzuweisen:

- A. In erster Linie: das zwischen der Regierung von Solothurn und dem Direktorium in Betreff der Bahnhofslage von Solothurn und des damit zusammenhängenden Tracé beschlossene Uebereinkommen vom 26. Sept. und 1. Oktober abhin sei rechtmäßig, und dem dortigen Kantonsrathes stehe es nicht zu, dasselbe als Rekursbehörde einseitig aufzulösen. Das Direktorium sei befugt, zur Wahrung seiner konzessionsgemäßen Rechte den Schutz der eidgenössischen Behörden anzurufen.
- B. Eventuell, wenn der Kantonsrath auch inner den Schranken formeller Berechtigung die fragliche Entscheidung gefaßt hätte, so müßte dieselbe nach Art. 17 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 von der Bundesversammlung aufgehoben werden, weil dadurch der Bau und Betrieb der Eisenbahn in erheblichem Maße erschwert würde.

Zur Begründung dieses eventuellen Standpunktes führt das Direktorium wesentlich an, daß der Bahnhof auf dem linken Ufer nach dem Projekte der Stadt Nr. 414,828. 08 mehr kosten würde, als der Bahnhof auf dem rechten Ufer nach dem Projekte der Centralbahndirektion und überdies die Eröffnung der Bahn um ein volles Jahr weiter hinausgeschoben würde. Außerdem werden die Inondationsverhältnisse bei Solothurn und die fortifikatorischen Rücksichten berührt.

Das Gesuch, womit das Direktorium seine Denkschrift schließt, lautet dahin: die h. Bundesversammlung möge beschließen, das zwischen der h. Regierung von Solothurn und ihm in Betreff der Bahnhofslage von Solothurn und des damit zusammenhängenden Tracé geschlossene Uebereinkommen vom 26. September und 1. Oktober abhin sei aufrecht zu erhalten und die Schlußnahmen des dortigen h. Kantonsraths vom 15. und

29. Oktober aufzuheben, und zwar, sei es aus Rücksichten des von ihm erworbenen formellen Rechts oder, in materieller Beziehung, gestützt auf den Art. 17 des Bundesgesetzes vom 23. Juli 1852.

Dabei ward der Wunsch angefügt, der Bundesrath möchte sofort eine Expertise von unparteiischen Sachverständigen anordnen, weil dem Direktorium Alles daran gelegen sei, bei Behandlung dieses Gegenstandes vor der h. Bundesversammlung nicht nur formell, sondern auch materiell gerechtfertigt dazustehen.

II. Beantwortung der Regierung, beziehungsweise der Stadtgemeinde Solothurn.

Der Bundesrath übersandte unterm 14. Dezember v. J. die Referschrift des Centralbahndirektoriums der Regierung von Solothurn zur Vernehmlassung. Er entsprach auch dem Gesuche auf Anordnung einer Expertise, wobei die Instruktion an die ernannten Experten auch auf die Inondationsverhältnisse bei Solothurn und die militärische Seite der Frage bezogen ward.

Die Regierung von Solothurn reichte ihre Beantwortung am 28. Dezember ein. An der Sachgeschichte, wie sie in der Referschrift der Centralbahn erzählt wird, findet sie nichts zu berichtigen. In Bezug auf die Rechtsfrage dagegen behauptet die Regierung die Kompetenz des Kantonsraths zu der gefassten Entscheidung; die Mehrkosten des Bahnhofes auf dem linken Ufer seien kein Grund, dieselbe anzufechten, da laut der Konzeption die Gesellschaft dem Entscheide des Kantonsraths sich fügen müsse. Die Berechnungen der Mehrkosten durch das Direktorium müßten bestritten werden und die erhobenen Bedenken wegen der Inondations- und Fortifikationsverhältnisse seien nicht begründet. Der Schluß geht dahin: es sei von den hohen Bundesbehörden wegen Inkompetenz auf die Refersklärung des Direktoriums der Schweiz. Centralbahn nicht einzutreten; eventuell, es sei dieselbe als unbegründet abzuweisen.

Biel ausführlicher tritt den Ausführungen der Referschrift die Stadtgemeinde Solothurn in ihrer „Entgegnung auf die Denkschrift des Direktoriums der Schweiz. Centralbahn,“ d. d. 17. Jänner 1856, entgegen. Vorerst gibt sie eine vollständige Geschichte der Bahnhoffrage zu Solothurn. In dem rechtlichen Theile dann befreitet sie sehr einläßlich das Recht der Bundesversammlung, auf die Frage einzutreten, da der Kantonsrath von Solothurn sie kompetent erlobigt habe. Die Frage der Mehrkosten betreffend, so behauptet die Stadtgemeinde, gestützt auf die Gutachten des von ihr zugezogenen Experten, Herrn Ingenieur Müller, die Berechnungen der Centralbahn seien übertrieben, indem die Mehrkosten nicht Fr. 414,828. 08 betragen. Sei übrigens der Mehraufwand Fr. 414,828. 08 Rp., wie das Direktorium behaupte, oder nur Fr. 89,161. 60, wie die Stadtgemeinde der Ansicht sei, so könne dieß nicht als erhebliche Erschwerung angesehen werden, so wenig als die Verzögerung der Betriebs-

eröffnung, und in keinem Falle die Rechtsstellung der Stadt Solothurn verkümmern. Mehrkosten müsse sich die Gesellschaft zum Vortheile lokaler Interessen gefallen lassen. Auf die Gutachten des von ihr zugezogenen Experten, Herrn Ingenieur Müller, gestützt, behauptet die Stadtgemeinde übrigens, daß die Mehrkosten des Projektes auf dem linken Ufer gegenüber denjenigen auf dem rechten Ufer nur betragen:

im Falle der Erstellung einer Harbrücke mit 2 Pfeilern	Fr.	89,161.	60
im Falle der Erstellung einer Harvrücke mit nur 1 Pfeiler	Fr.	24,000 mehr, also	" 113,161. 60
im Falle die Expropriation auf die Gebäude Nr. 144 und 149 A ausgedehnt werden müßte, Franken		81,160 mehr, also	" 170,321. 60
eventuell			" 194,321. 60

Was die Vollendung des Baues betreffe, so sei dieselbe auch auf dem linken Ufer bis 1. Juli 1857 möglich.

Die Stadtgemeinde macht sodann noch statistische Angaben über die Bevölkerung und den Verkehr auf den beiden Ufern, um damit den Beweis zu leisten, daß die Interessen der Stadt Solothurn die Lage des Bahnhofes auf dem linken Ufer erfordern.

Der Schluß ihrer Beantwortungsschrift stimmt mit demjenigen der Regierung überein.

III. Expertise der Herren Kuland und Wolff.

Die vom Bundesrathe ernannten Experten, Herren Kuland, leitender Ingenieur der Rheinfalhbahn, und Geniehauptmann Wolff von Zürich, beantworten in ihrem Berichte vom 16. Jänner 1856 die an sie gestellten Fragen, wie folgt:

1. Welche Kosten wird das eine und das andere Projekt erfordern zwischen den zwei Punkten, wo die beiderseitigen Tracés wieder zusammenfallen?

Es liegen, sagen die Experten, drei Projekte zum Vergleiche vor:

A. Projekt der Centralbahn mit dem Bahnhof auf dem rechten Ufer	Fr.	815,733.	40
B. Projekt der Centralbahn mit dem Bahnhof auf dem linken Ufer	"	1,230,561.	48
C. Projekt des Herrn Oberst Müller mit dem Bahnhof auf dem linken Ufer	"	992,348.	40

Nach einflächlicher Würdigung der Verhältnisse kommen die Experten zu folgendem Schlusse in Beziehung auf die Kosten:

Projekt A. für den Bahnhof auf dem rechten Ufer	Fr.	815,733.	40
" C. " " " " " linken "	"	1,079,050.	—

Mehrkosten des Projektes auf dem linken Ufer
und wenn zur Sicherung des Abflusses der Aare bei

Fr.	263,317.	—
-----	----------	---

einer spätern Korrektio궛 der Zuragewässer die Offenhaltung des Schanzgrabens und zu diesem Zwecke eine Ueberbrückung desselben nothwendig würde, dazu noch

Fr. 50,000. —

Eventueller Betrag der Mehrkosten Fr. 313,317. —

2. Welche technische Schwierigkeiten und Abnormitäten bedingt das eine und das andere der beiden Projekte?

Die Experten resumiren ihre Ansicht über diese Frage dahin:

„Wirkliche Abnormitäten oder solche technische Schwierigkeiten, deren Beseitigung in Zweifel gezogen werden müßte, kommen in keinem der vorliegenden Projekte vor.

„Wir haben für jedes derselben eine besondere Baubeschreibung entworfen, welche die Zustimmung der betreffenden Techniker, denen dieselbe zur Prüfung und Richtigestellung mitgetheilt worden, erhielten.

„Aus denselben geht hervor, daß sowol Vertikal- als Horizontalprojektion des Entwurfes der Centralbahn A. günstiger als die des Entwurfes C. sind.

„Insbesondere erscheint die Gegenneigung, welche übrigens Herr Oberst Müller mit einer horizontalen von 300' zu verbinden vorschlägt, wegen Nachtheilen im Betrieb ungünstig und würde nach dem Projekte B. gänzlich, obwol mit bedeutendem Kostenaufwande, vermieden.

„Die technischen Vortheile der Erdarbeiten bestehen in dem Projekte A. der Centralbahn darin, daß die Bahnhofebene im Abtrage ausgeführt wird, welcher viel Dammmaterial liefert und die schleunige Anlage fester Fundamente für die Hochbauten, den Perron, die Laderange, dann der Weichen und Kreuzungen gestattet, während für das städtische Projekt die Bahnhofebene auf 15 Fuß Auffüllung größtentheils zu liegen kommt, welche die Fundationen schwieriger macht und die Anlage des Wuhrnezes wenigstens anfangs nicht so solid gestattet.

„Unter den Kunstbauten bietet nur die Foundation der Karbrücke wesentliche Schwierigkeiten dar, welche wegen des Baugrundes und der etwa eintretenden Hochwasser nicht im Voraus erwogen werden können.

„Diese Foundation ist jedenfalls beim städtischen Projekte, wegen der größern Wassertiefe, zeitraubender, schwieriger und kostspieliger als im Projekte der Centralbahn.

„Beschotterung, Schienenlage und Hochbauten sind im Projekte der Centralbahn günstiger wegen der erwähnten Verhältnisse.

„Wegübergänge und Stützmauern verursachen keine namhaften Schwierigkeiten.“

3. Welche Vor- und Nachtheile bringt das eine oder andere Projekt mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen und mit Rücksicht auf diejenigen der Stadt Solothurn und deren nähere Umgebung mit sich?

Gestützt auf die Aufschlüsse, welche den Experten über die statistischen Verhältnisse der Stadt Solothurn und der angränzenden Bezirke ertheilt wurden, kamen sie zu folgendem Schlusse:

„Die Lage des Bahnhofes am linken Ufer ist für die Stadtgemeinde Solothurn und ihre Umgebung entschieden vortheilhafter, als die am rechten Ufer, indem $\frac{5}{6}$ der Bewohner dem Bahnhofe näher liegen werden, und weil alle Fuhrwerke zum Bahnhof am rechten Ufer nur über die einzige sogenannte alte Fahrbrücke der Stadt passiren könnten.

„Noch günstiger wäre die Lage des Bahnhofes am linken Ufer für die Erzeugnisse der an diesem Ufer liegenden Fabriken und Steinbrüche, da dieselben direkte zum Bahnhofe gelangen und einen bedeutenden Umweg vermeiden könnten.

„Es läßt sich dabei wol voraussetzen, daß der Verkehr bei Reparaturen der alten Fahrbrücke zeitweise erschwert und bei möglichen Unfällen auf längere oder kürzere Zeit sogar gänzlich gehemmt werden könnte.

„Wir können nicht umhin, zu bemerken, daß es ein allgemeiner, auf Erfahrung gestützter Grundsatz ist, „Bahnhöfe so nahe als möglich an alle wichtigeren Städte zu rücken“, und in Bayern diesem Grundsätze in neuern Zeiten, z. B. in Lindau, Schweinfurt, Würzburg und Rosenheim, große Opfer gebracht wurden, während in Augsburg und Bamberg kontinuierlich Klagen gegen die bedeutende Entfernung der Bahnhöfe von den Städten erhoben werden.

„Wenn in der Denkschrift des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn vom 7. Dezember 1855 die größern Entfernungen der Bahnhöfe an andern Schweizerstädten vergleichsweise hervorgehoben wurden, so dürfte dieß nur als Beweis von Abweichungen allerseits anerkannter Vortheile sein und nicht neuerdings als Nichtschnur dienen.

„Ob der Stadt Solothurn eine solche Wichtigkeit beizumessen ist, daß für die nähere Anlage des Bahnhofes der Administration der Centralbahn ein Mehraufwand von 260,000 bis 300,000 und Ueberwindung von Gegensteigung aufgebürdet werden muß, ist unserm Urtheile nicht anheimgegeben und wird höhern Orts erlassen werden.“

Die Waarenmenge, welche voraussichtlich auf dem Solothurnerbahnhofe auf- und abgeladen werden, wird von der städtischen Verwaltung geschätzt, wie folgt:

Lokalgut für den städtischen Handel	150,000 Zentner.
Weine	80,000 "
Getraide für hiesige Handelshäuser	40,000 "
Eisen	50,000 "
Asphalt	12,000 "
Cement	10,000 "
Gyps	100,000 "
Marinor, Hau- und Bruchsteine	200,000 "

Von Lokalgut per 150,000 Zentner fällt $\frac{1}{6}$ auf die Vorstadt.

4. Welche Zeitfristen das eine und das andere Projekt bei Inanspruchnahme gewöhnlicher Mittel für seine Ausführung erfordere?

Die Differenz für beide Projekte ist jetzt — sagen die Experten — nachdem der günstige Wasserstand des Winters 1855/1856 verloren wurde, nicht mehr beträchtlich.

Trotz der verlorenen Zeit könnte aber die Centralbahn ihre Aufgabe für die Bahnhofslage noch lösen, wenn die Monate Februar, März und April 1856, wie im vorigen Jahre, noch der Fundation günstig wären.

Anders verhält sich's aber, wenn der Bahnhof am linken Ufer erbaut werden müßte. Es müßten dann erst die Detailpläne angefertigt, das Terrain für die Materialplätze erworben, die am Ufer stehenden Gebäude abgebrochen, der Boden geebnet werden. Hierdurch würde so viel Zeit nöthig werden, daß die Fundation vor Eintritt der Hochwasser schwerlich ernstlich betrieben werden kann und deshalb die Vollendung auf den Zeitraum eines Jahres, selbst unter günstigen Verhältnissen, hinausgeschoben werden.

5. Welche Wichtigkeit ist den Befestigungswerken Solothurns beizumessen?

Die Experten resumiren die Antwort darauf dahin:

„es habe Solothurn als einer der Hauptübergangspunkte über
 „die Aare bei einer Armeeaufstellung gegen Westen und Norden
 „eine große strategische Bedeutung, welche fortifikatorischen
 „Schutz beanspruchen. Diesen gewähren die vorhandenen Befestigungen aber nur dann, wenn sie an den beschädigten
 „Stellen ausgebessert und durch Außenwerke vervollständigt sind.
 „Ohne diese Maßnahmen fällt ihre Wichtigkeit größtentheils
 „dahin.“

6. Welcher Theil derselben müßte durch Ausführung des einen wie des andern der Bahnhofprojekte beseitigt werden?

Nach dem Projekte der Centralbahn wären gar keine Werke zu beseitigen; nach demjenigen der Stadtgemeinde die südöstliche Bollwerksfronte auf dem rechten Ufer und die Katzenstiegenkastion mit dem vorliegenden Waffenplatz.

7. Welchen Einfluß übt diese allfällige Beseitigung der Festungswerke auf deren Wichtigkeit aus, ob wie und mit welchen Opfern dieselben ersetzt oder nach Errichtung des Bahnhofes modifizirt werden müßten und könnten?

Der Bahnhof auf dem rechten Ufer berührt die Festungswerke auf dem linken Ufer nicht, und diejenigen auf dem rechten Ufer haben für die Eidgenossenschaft keinen Werth.

Ungleich größer ist dagegen der nachtheilige Einfluß, den das Projekt auf dem linken Ufer auf die Befestigungen ausübt. Die ganze westliche

Fronte der Befestigungen auf dem linken Ufer wird durch die Bahnhofsanlage so zu sagen unbrauchbar, da dieselben durch den Bahndamm vollständig maskirt würden und der Feind seine Kräfte durchaus gedeckt bis auf 200--300 Fuß Entfernung von den Werken bringen kann.

Die Experten machen aber die Bedeutung der Festungswerke von der Anbringung von Außenwerken auf den Anhöhen bei den Steinbrüchen, von wo aus die Stadt beherrscht wird, abhängig. Die Kosten derselben, so wie der Wiederherstellung der bereits abgetragenen Werke etc. schlugen sie zu Fr. 400,000 an. Unterläßt man diese Ergänzung, so legen die Experten auf die bestehenden Werke geringen Werth.

8. Ist die Lage des Bahnhofes auf dem rechten Ufer an sich von militärischer Bedeutung?

Die Experten stellen den Grundsatz fest: „es soll der Bahnhof von Solothurn eine in militärischer Beziehung möglichst geschützte Lage haben. Das Projekt der Centralbahngesellschaft am rechten Ufer entspricht vollkommen den Forderungen in militärischer Richtung, indem abgesehen von der geschützten Lage, sämmtliche von der rechten Seite nach Solothurn führenden Straßen in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofes sich vereinigen.“

„Das Projekt der Stadtgemeinde hat selbst dennoch eine ausgesetzte Lage, wenn auch der Bahnhof die vorgeschlagene Befestigung erhält; ohne diese aber wird derselbe und damit die Bahn selbst für militärische Zwecke unbenutzbar, sobald die Vertheidigung an der Aare begonnen hat.“

9. Welchen Einfluß haben die beiden Projekte auf das Abflußvermögen der Aare bei einer spätern Zurgewässerkorrektur?

Weder das eine, noch das andere Projekt wirkt in dieser Beziehung nachtheilig ein. Nur würde nach dem Projekte des Hrn. Oberst Müller der rechtseitige Festungsgraben auf eine Länge von 600' zugedeckt, so daß, wenn später die Oeffnung des Festungsgrabens für Ableitung der Hochwasser der Aare nothwendig gefunden würde und jetzt schon dafür gesorgt werden sollte, die Grabenöffnung mit einer Brücke zu versehen wäre, welche aus Stein erbaut mindestens Fr. 50,000 erfordern wird.

IV. Anerbieten der Stadtgemeinde Solothurn.

Nachdem die Untersuchung durch die Bundesexperten stattgefunden und auch Hr. Ingenieur Müller sein zweites Gutachten an die Stadtgemeinde Solothurn abgegeben hatte, ward von Seite dieser letztern folgendes Aktenstück an den Bundesrath eingesandt:

Erklärung und Verpflichtung

der

Stadtgemeinde Solothurn, betreffend die Bahnhoffrage in Folge
Gemeinderathsbeschlusses vom 17. Jänner 1856.

Die Verwaltungskommission der Gemeinde Solothurn, durch Beschluß vom heutigen Tage vom Gemeinderathe mit Beziehung auf den Gemeindebeschuß vom 21. Oktober hiezu bevollmächtigt, gibt hiemit bezüglich auf die Erstellung des Bahnhofes auf linker Seite der Aare zuhanden der hohen Bundesbehörden folgende Erklärung ab:

Sofern die hohen Bundesbehörden von den durch die Bundesexpertise für den Fall, daß der Bahnhof zu Solothurn auf das linke Aarufer verlegt würde, zu Fr. 263,317, beziehungsweise zu Fr. 313,317 erachteten Mehrkosten, und dem laut gleicher Expertise begutachteten Verluste eines vollen Baujahrs Veranlassung nehmen wollten, darin eine erhebliche Erschwerung des Baus und Betriebs der Bahn Herzogenbuchsee-Biel zu finden und demnach eventuell das Rekursbegehren des Direktoriums der Zentralbahn, wenn überhaupt darüber eingetreten werden sollte, für begründet zu erklären, so stellt für diesen Fall die Stadtgemeinde Solothurn, um die Baukosten auf eine bestimmte Summe zu normiren, folgende Verpflichtung aus.

I.

Sie übernimmt den Grunderwerb und alle diejenigen Arbeiten, die in dem zweiten vom 15. Jänner 1856 datirten Gutachten des Hrn. Oberst Emanuel Müller über die Bahnhofanlage auf linker Seite der Aare bei Solothurn in Verbindung mit den dasselbe begleitenden Planen angegeben und devisirt sind, von einem Coincidenz-Punkte der beiden abweichenden Linien bis zum andern, nämlich von Nr. 425 bis Nr. 539 + 20 (jedoch mit Inbegriff einiger Aufdämmung zwischen Nr. 420 bis Nr. 425 und des dortigen Uebergangs der Herzogenbuchsee-Straße über die Bahn) vorschriftgemäß und kunstgerecht in ihrer Gesamtheit auszuführen, und zwar zu denjenigen Preisen, die in dem erwähnten Gutachten des Hrn. Müller angegeben sind, als

- a. Den Grunderwerb, worunter verstanden ist der Erwerb jener 27 $\frac{1}{2}$ Jucharten Landes, die nach besagtem Gutachten und den Planen des Herrn Müller, ungerchnet dasjenige Terrain, das von der Stadtgemeinde unentgeltlich abgetreten werden will, noch zu expropriren erforderlich sein werden; ferner der Erwerb der Häuser Nr. 116, 116a, 118, 119, 121 und 122 blau Quartier und Nr. 104, 104a, und 105 gelb Quartier, zusammen für und um die Summe von

Fr. 188,081. —

Uebertrag: Fr. 188,081. —

Dabei ist vorbehalten, daß jenes Land, welches nur zur Gewinnung von Auffüllungsmaterial angekauft werden muß, nach vollendetem Bau Eigenthum der Stadtgemeinde verbleiben soll, so wie alle diejenigen Landabschnitte, welche nicht zur Bahn und Bahnhofsanlage verwendet werden; ferner, daß das sämtliche Baumaterial, welches beim Abbruch der zu beseitigenden Häuser sich ergeben wird, der Gemeinde unentgeltlich abgetreten werde.

- b. Den Unterbau, worunter verstanden sind sämtliche Erdarbeiten mit Nacharbeit, die Stütz- und Futtermauern, die Brücken, Durchlässe und Kanäle, die Straßen- und Wegbauten und die Beschotterung der Bahn, zusammen für die Summe von . . . " 784,670. —

Dabei ist verstanden, daß der Ueberbergang vermittelst einer eisernen Gitterbrücke mit 2 Landpfeilern und zwei Mittelpfeilern nach den im Gutachten angegebenen Dimensionen und analog dem von der Centralbahndirection entworfenen Ueberbrückenprojekt erstellt werde.

- c. Den Oberbau, in so weit derselbe die Mehrlänge der Bahn von 400' betrifft, für die Summe von . . . " 2,500. —
- d. Den Hochbau, in Beziehung auf die Fundirung im Bahnhofs auf dem linken Ufer der Aare, in so weit davon ein Mehreres im Vergleiche zum Bahnhofs auf dem rechten Ufer nothwendig ist, für die Summe von . . . " 10,804. —

Summa: Fr. 986,055. —

Schreibe: neunhundert sechs und achtzig tausend und fünf und fünfzig Franken.

III.

Die Stadtgemeinde Solothurn verpflichtet sich ferner, für Vollendung der Arbeiten folgende Termine einzuhalten, immerhin höhere Gewalt vorbehalten:

- a. Sie verpflichtet sich, die besagten Arbeiten zu vollenden:
1. die Erstellung der Fundamente für die Bahnhofgebäude bis den 1. August 1856;
 2. den ganzen Unterbau bis 1. Oktober 1857, somit 3 Monate vor dem durch Uebereinkunft vom 10. Jänner 1855 für Eröffnung des Bahnbetriebs bestimmten Termin (Ende 1857).

Für den Fall einer verspäteten Ausführung obiger Bauten unterzieht sich die Stadtgemeinde Solothurn einer von den hohen

Bundesbehörden zum Voraus zu bestimmenden Konventionalstrafe von einer gewissen Summe per Woche oder per Monat, verlangt jedoch hinwieder auch die Zusicherung einer für den gleichen Zeitraum gleich großen Prämie für den Fall früherer Beendigung.

- b. Sollte die Zentralbahndirektion den Eröffnungstermin des Bahnbetriebs auf 1. Juli 1857 festsetzen wollen, so verpflichtet sich die Stadtgemeinde Solothurn, den Unterbau der Bahn 2 Monate vor diesem Zeitpunkt, also bis 1. Mai 1857 zu beendigen, mit einziger Ausnahme der Karbrücke, welche bis den 15. Juni 1857 des gänzlichen beendigt sein soll, wenn ihr für diese Beschleunigung eine Extraprämie von Fr. 20,000 zugesichert wird. In diesem Falle würde die sub litt. a erwähnte Konventionalstrafe und Prämie verbleiben, jedoch auf die hierin (litt. b.) angegebenen Termine angewendet werden.

III.

Dagegen hat die Zentralbahndirektion sich zu verpflichten:

- a. Bis 8. Hornung laufenden Jahres der Stadtgemeinde Solothurn anzuzeigen, ob sie den gegenwärtigen Vertrag mit allen seinen gegenseitigen Rechten und Verbindlichkeiten annehme und die Stadtgemeinde für die übernommenen Verpflichtungen behafte, ansonst diese letzteren keine rechtsverbindliche Kraft mehr haben sollen.
- b. Ebenfalls bis zum 8. Hornung 1856 die Anzeige an die Stadtgemeinde zu machen, ob der 31. Dezember oder 1. Juli 1857 als Termin für Eröffnung des Bahnbetriebes festgestellt werde, widrigenfalls die Stadtgemeinde berechtigt ist, anzunehmen, es werden die im Art. II. litt. a. angenommenen Vollendungstermine festgehalten.
- c. Die definitiven Karbrückenpläne, die unter den Voraussetzungen des Art. I. litt. b. analog nach denselben anzufertigen sind, welche für den Aarübergang nach dem Projekte der Zentralbahn zu einem Bahnhofe auf rechtem Ufer ausgearbeitet worden und den Behörden vorgelegen haben, der Stadtgemeinde Solothurn bis längstens den 12. Hornung 1856 zuzustellen, widrigenfalls für Einhaltung der Bautermine keine Verantwortlichkeit übernommen wird.
- d. Die Geldbeträge für die übernommene Expropriation mit Fr. 188,081 bis 1. März 1856 der Stadtgemeinde zur Verfügung zu stellen, bei verspäteter Zahlung aber à 5% per annum Verzugszinsen zu vergüten.
- e. Die erstellten Arbeiten wenigstens alle zwei Monate der Stadtgemeinde zu vergüten.
- f. Ueberhaupt der Stadtgemeinde in ihrem Unternehmen in so weit möglich Vorschub zu leisten.
- g. Schließlich die Stadtgemeinde zum Zwecke der laut gegenwärtiger Verpflichtung vorzunehmenden Grunderwerbung in diejenigen Rechte zu substituiren, welche das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 in Beziehung auf Expropriation den Eisenbahngesellschaften verliehen hat.

IV.

Wenn über die genaue Erfüllung dieses Vertrages gegen Erwarten Streit entstehen sollte, so soll derselbe durch ein Schiedsgericht zu todter Hand entschieden werden.

Die Bildung dieses Schiedsgerichts soll nach Vorschrift des Art. 36, drittes Lemma, der unterm 17. Dezember 1852 vom hohen Kantonsrath von Solothurn erteilten Eisenbahnkonzession gebildet werden.

V.

Die Stadtgemeinde Solothurn wird für genaue Erfüllung der durch gegenwärtigen Akt eingegangenen Verpflichtungen diejenige Garantie und inner derjenigen Zeit leisten, welche von den hohen Bundesbehörden bestimmt werden wird.

Gegeben zu Solothurn, den 17. Jänner 1856.

Urkundlich dessen unterzeichnen:

Namens der Verwaltungskommission,

Der Präsident:

(Sign.) **Fr. Bünzli.**

(L. S.)

Der Stadtgemeindefreiber:

(Sign.) **J. B. Kieffer.**

Am 24. dieß sandte die Stadtgemeinde Solothurn folgenden neuen Akt ein:

Die Verwaltungskommission der Stadtgemeinde Solothurn, unter Berufung auf die ihr vom löbl. Gemeinderathe unterm 17. dieses ausgestellte Vollmacht, und

in der Absicht, jedes Hinderniß zu heben, welches einer beförderlichen und befriedigenden Lösung der schwebenden Bahnhofsfrage entgegen stehen könnte,

gibt hiemit in theilweiser Modifikation ihrer vom 17. Jänner 1856 datirten Erklärung und Verpflichtung und der bezüglichlichen Stelle am Schlusse ihrer Entgegnung auf die Denkschrift des Direktoriums der Zentralbahn zuhanden des hohen Bundesrathes und der hohen Bundesbehörden folgende Erläuterung und die des bestimmtern gefaßte Erklärung ab: daß sie nicht nur für den Fall, wenn von der hohen Bundesversammlung nach etwa entschiedener Zuständigkeit in die Materie eingetreten werden wollte, sich bei ihrer Verpflichtung vom 17. Jänner abhin behaftet halten wolle, — sondern daß sie auch jetzt schon zum Voraus diese Verpflichtung für sich bindend betrachte, so daß der sofortigen Uebernahme des Baues von ihrer Seite um die verlangte Summe von Fr. 986,055 zu den aufgegebenen Bedingungen nichts mehr im Wege stehe, sobald sich

das Direktorium damit einverstanden erklärt und sich zu den von ihm geforderten Verpflichtungen ebenfalls bekannt haben wird.

Urkundlich dessen zeichnet :

Solothurn, den 23. Jänner 1856.

Namens der Verwaltungskommission,

Der Präsident:

(Sign.) **Fr. Büzly.**

(L. S.)

Der Stadtgemeindefchreiber:

(Sign.) **J. B. Kieffer.**

V.

Auf diese zur Kenntniß des Direktoriums der Zentralbahn gekommene Erklärung der Stadtgemeinde Solothurn fand sich jenes am 23. dieß seinerseits zu einer Eingabe veranlaßt, worin es erklärt, auf die ange-tragenen Verpflichtungen der Stadtgemeinde nicht eintreten zu können. Diese Ablehnung beruht im Wesentlichen auf folgenden Punkten:

- 1) die Grundlage des Anerbietens der Stadtgemeinde bildet der Entwurf und der Voranschlag des Herrn Oberst Emanuel Müller. Die Zentralbahn besitze sich aber nicht im Besitze der von demselben ausgearbeiteten Pläne und Voranschläge, somit auch nicht in der Lage, dieselben einer einläßlichen Beurtheilung zu unterwerfen. So viel übrigens aus der Erklärung der Stadtgemeinde und aus außerordentlichen Angaben zu entnehmen ist, werden die Elaborate des Herrn Müller in Beziehung auf den Grunderwerb, den Unter- und den Oberbau als mangelhaft bezeichnet;
- 2) die von der Stadtgemeinde, immerhin mit Vorbehalt höherer Gewalt, zugesagten Vollendungstermine erscheinen in Betracht der schwierigen Verhältnisse, unter welchen der Bau des Bahnhofes auf dem linken Aarufer auszuführen ist, durchgehends zu kurz. Verspätungen, Verzögerungen und in Folge davon Verluste werden eintreten, wogegen die Zentralbahn in der von der Stadtgemeinde anerbötener Conventionalstrafe keinen Ersatz zu erblicken vermag;
- 3) die von der Stadtgemeinde aufgestellten Vollendungstermine werden überdieß von Bedingungen abhängig gemacht, die von der Zentralbahn zu erfüllen wären, für deren Erfüllung dieselbe keine Möglichkeit sieht. Die erste und schwierigste ist die Einreichung eines vollständig ausgearbeiteten Bauplanes an die Stadtgemeinde von Seite der Zentralbahn bis zum 12. Hornung nächsthin, während hiefür Monate verlangt werden müssen. Es trete noch die weitere Schwierigkeit ein, daß als das allgemeine Projekt dasjenige von Herrn Müller angenommen, die Detailpläne von der Zentralbahn ausgearbeitet werden sollen. Die Differenzen, welche über den Erwerb des Landes, über die Ausdehnung, Disposition und Konstruktion,

Behandlung in den beidseitigen Ansichten jetzt schon sich geltend machen, würden auch später eine definitive Feststellung erschweren und Streitigkeiten herbeiführen, auf deren Entscheidung durch sie das Directorium der Centralbahn bestehen müßte. Schließlich sei noch zu erwähnen, daß in Folge der von der Regierung erteilten Genehmigung das betreffende Arbeitsloos bereits vergeben sei und der daherige Vertrag nur mit Zustimmung und angemessener Entschädigung jener Unternehmer aufgelöst werden könne.

VI.

Endlich ist mit Datum vom 24. dieß noch eine Petition zu den Akten gekommen, welche vom Comité für die Bahnhofslage rechtes Ufer und einigen Gemeinderäthen der Anteilen Bucheggberg-Kriegstetten unterzeichnet ist; derselben ist die Beitrittserklärung der Amtsdauer einiger Gemeinden derselben Anteilen vom gleichen Tage beigelegt. Sie unterstützen die Eingaben der Centralbahn; eventuell erwarten sie, daß die h. Bundesversammlung den interessirten Landgemeinden ihr Mitberatungsrecht wahren und durch den h. Bundesrath den Vergleich zu einer Verständigung zwischen sämmtlichen zuständigen Behörden einleiten werde.

B. Erwägungen.

Die erste zu erörternde Frage ist diejenige der Kompetenz.

Der Rekurrent leitet die Kompetenz der Bundesbehörden aus zwei Gesichtspunkten ab.

Der Eisenbahnkonzessionsvertrag zwischen dem Kanton Solothurn und der Centralbahngesellschaft sei vom Standpunkte des eidgenössischen Rechts aus erst in Rechtskraft erwachsen, wie er die Genehmigung des Bundes erhielt; von dort an stehe er wenigstens so weit unter dem Schutze des Bundes, daß er nicht auf einseitige, eigenmächtige Weise interpretirt resp. modificirt und gebrochen werden dürfe. Wir erachten diese Begründung in der bezeichneten Allgemeinheit nicht für richtig. Der Bund steht zu den von ihm genehmigten Eisenbahnkonzessionen nicht in dem Verhältnisse eines Garanten in dem Sinne, daß er den ganzen Inhalt derselben in den Bereich seiner Kompetenz hineinziehe und endgültig darüber entscheiden könnte. Der Bund hat vielmehr eine beschränkte Stellung gegenüber den Eisenbahnunternehmungen; er hat vermöge des Gesetzes über die Eisenbahnen über gewisse spezielle Interessen der Eidgenossenschaft zu wachen; er hat bei der Expropriation gewisse Kompetenzen; er hat selbstverständlich auch dafür zu sorgen, daß nicht allgemeine Bundesgesetze verletzt, oder daß Rechte, welche er unzweifelhaft konzedirte, widerrechtlich beseitigt werden. Außerdem gibt es aber in den Konzessionen eine Reihe von Rechtsverhältnissen, welche die Stellung und die Interessen des Bundes in keiner Weise berühren, und zwar sowohl staatsrechtliche, als zivilrechtliche, welche in streitigen Fällen theils durch die kompetenten kantonalen Staatsbehörden, theils durch die ordentlichen Gerichte oder durch Schiedsgerichte behandelt

und entschieden werden. Wollte man nun behaupten, daß eine in der Konzession dem Großen Rathe vorbehaltene Entscheidung darum dem Bunde unterstellt werden könne, weil dieser die ganze Konzession genehmigt, also garantirt habe, so käme man konsequent dahin, auch die den Gerichten vorbehaltenen Entscheidungen vor die Bundesbehörden ziehen zu lassen, wenn eine Partei behaupten würde, es sei durch diese Entscheidungen der vom Bunde garantirte Konzessionsakt nicht richtig ausgelegt und angewendet worden. Es kann daher im Falle von Streitigkeiten dieser Art zwischen dem Kanton und der Gesellschaft nicht dem Bunde ein Entscheidungsrecht zustehen. In letzterer Beziehung enthalten gewöhnlich die Konzessionen selbst Klauseln, wie allfällige Streitigkeiten ausgetragen werden sollen. So bestimmt auch der Art. 39 der Solothurnerkonzession, daß Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur, welche in Hinsicht auf die Auslegung des Konzessionsaktes entstehen sollten, einem Schiedsgerichte ohne Weiterziehung unterstellt werden. Für Streitigkeiten staatsrechtlicher Natur gilt wo nicht einzelne Konzessionsbedingungen etwas anderes bestimmen, unbestreitbar der Grundsatz, daß sie der Staat resp. Kanton kraft seiner Staatshoheit entscheidet, in sofern nicht die erwähnten Interessen und Garantien des Bundes verletzt werden.

Als ein erworbenes Recht, dessen eidg. Schutz das Direktorium der Zentralbahn beansprucht, bezeichnet letzteres die von der Regierung von Solothurn erfolgte Genehmigung der Bahnhofsanlage auf dem rechten Aaruser. Dadurch sei ein perfektes Vertragsverhältniß entstanden, dessen Auflösung auf dem Wege des Rekurses an den Kantonsrath nicht herbeigeführt werden konnte. Der letztere sei dazu nicht kompetent gewesen, da laut Art. 8 der Konzession der Regierungsrath innerhalb seiner Befugniß gehandelt habe.

In wiefern die regierungsräthliche Genehmigung des Bahnhofplanes ein erworbenes Recht oder ein perfektes Vertragsverhältniß konstituirte, wollen wir nicht untersuchen. Die Frage, welche dieser vorausgeht, ist diejenige, ob nach Art. 8 die Regierung diese Genehmigung endgültig ertheilen konnte. Wie diese Frage auf Grundlage des zitierten Artikels 8 zu beantworten war, hat für uns keine Bedeutung, und wir lassen uns deshalb in keine Erörterungen darüber ein, sondern hier kommt es nur darauf an, wer sie kompetenter Weise entscheiden konnte. Wäre die Frage eine zivilrechtliche, so gehörte ihre Entscheidung vor das im Art. 39 der Konzession vorgesehene Schiedsgericht; ist sie dagegen staatsrechtlicher Natur, was unsers Erachtens der Fall ist, so fällt ihre Entscheidung der kompetenten obern Kantonsbehörde, d. i. dem Kantonsrathe, anheim. In keinem Falle kann also hier aus dem Gesichtspunkte der Garantie des Bundes für die durch die Konzession begründeten Rechtsverhältnisse eine Kompetenz der Bundesbehörden abgeleitet werden.

Der andere Gesichtspunkt, von welchem aus der Rekurrent die Kompetenz der Bundesbehörden zu rechtfertigen sucht, ist der Art. 17 des Eisenbahngesetzes, welcher dem Bunde ein Recht zur Intervention gibt, wenn ein Kanton die Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft,

oder eines großen Theils derselben liegenden Eisenbahn in erheblichem Maße erschwert. Daß es sich hier um eine Eisenbahn handelt, die im Interesse eines großen Theiles der Eidgenossenschaft liegt, kann nicht bestritten werden, wenn namentlich die Bahn über Biel hinaus fortgeführt wird, was wol nicht zu bezweifeln ist, und eine Bedingung der Bundeskompetenz ist somit vorhanden. Daß ferner in dem Beschlusse des Kantonsrathes von Solothurn die Erstellung der Bahn erschwert wird, läßt sich in sofern auch nicht bestreiten, als dadurch namentlich die Erstellungskosten für den Bahnhof erhöht werden. Es fragt sich aber, ob bei den vorliegenden Sachverhältnissen diese Erschwerung als eine solche erscheine, um die Anwendung des Art. 17 des zitierten Bundesgesetzes zu begründen.

Der Art. 8 der solothurnischen Bahnkonzession fordert über die Lage des in Solothurn zu bauenden Bahnhofes und der Verbindungsstraßen mit demselben eine Verständigung mit den zuständigen Behörden und fügt bei, daß im Falle nicht erfolgten Einverständnisses dem Kantonsrath das Entscheidungsercht zustehe, so daß sich die Bahngesellschaft selbst in diesem speziellen Streite von vorn herein und vertragsmäßig der Jurisdiktion des Kantonsrathes unterzogen hat. Freilich behauptet das Bahndirektorium, daß über die Bahnhofslage eine Verständigung mit den „zuständigen Behörden“ eintrat, dadurch, daß ihr Projekt von dem Regierungsrathe genehmigt wurde, und somit der Fall einer Entscheidung durch den Kantonsrath nicht vorhanden war. Allein auch über diese Vorfrage hatte der Kantonsrath, wie wir oben sahen, zu entscheiden.

Wenn nun auch der Kantonsrath durch seine getroffene Entscheidung die Erstellung der Bahn erschwerte, so hat er dieß in befügter Weise gethan, und die Bahngesellschaft muß sich ihren Vertragsverpflichtungen gemäß dieser Entscheidung fügen. Damit wollen wir nicht behaupten, daß gegen eine solche, auf die Konzessionsakte sich stützende Entscheidung der Art. 17 des Eisenbahngesetzes unter keinen Umständen angerufen werden könnte. Wenn dadurch z. B. außergewöhnliche technische Schwierigkeiten für die Bahnerstellung oder den Bahnbetrieb hervorgerufen oder eine außer allem Verhältnisse stehende Kostenvermehrung verursacht würde, so dürfte eine Intervention des Bundes im Sinne des Art. 17 wol begründet sein. Laut Gutachten der Bundesexperten sind die technischen Schwierigkeiten einer Bahnhofsanlage auf dem linken Ufer bei Solothurn allerdings größer als einer solchen auf dem rechten; jedoch können sie nicht als besonders erheblich oder außergewöhnlich bezeichnet werden. Was die Mehrkosten betrifft, so betragen dieselben laut dem Expertengutachten allerdings Fr. 263,317 eventuell Fr. 313,317. Die Eventualität, auf welche die letztere Summe begründet wird, nämlich eine Ueberbrückung des Schanzgrabens auf dem rechten Ufer zum Zwecke einer spätern Juragewässerkorrektur, darf aber kaum in Berechnung gezogen werden, da weder La Nicca für den sog. größern Plan der Juragewässerkorrektur, noch die von dem Bundesrathe berufenen Experten Pestalozzi, Sauerbeck und Hartmann für den modifizirten Plan die Offenhaltung eines Seitenkanals bei Solothurn für nöthig und nützlich erachten, so daß wol nur die erstere Summe von

Fr. 263,317 der Würdigung zu unterstellen ist. In wiefern diese Mehrausgabe als eine erhebliche Erschwerung zu betrachten sei, ist mehr eine Frage der freien Abwägung als einer durch bestimmte Regeln und Anhaltspunkte motivirten Entscheidung. Was uns dabei leitet, sind die folgenden Betrachtungen:

- a. Die Bahngesellschaft unterwarf sich in der Konzessionsakte im Falle von streitigen Bahnhofslagen der Entscheidung des Kantonsrathes; diese Entscheidung soll geachtet werden, wenn dadurch der Zweck des Art. 16 des Eisenbahngesetzes, die Ermöglichung der Bahn gegenüber von Hindernissen in einem Kantone, nicht vereitelt oder gefährdet wird, was hier keineswegs der Fall ist.
- b. Weder die Distanz-, noch die Kurvenverhältnisse sind von Einfluß auf den Bahnbetrieb in der Art, daß der allgemeine Verkehr dadurch in merkbarer Weise belästigt würde.
- c. Nach dem Ausspruche der Experten bietet die Bahnhofslage auf dem linken Aaruser für die Verkehrsverhältnisse der Stadt Solothurn verschiedene Vortheile dar; demnach können wir auch aus dem Gesichtspunkte des Art. 17 des Eisenbahngesetzes ein Einschreiten des Bundes nicht für begründet erachten.

Die militärischen Interessen bei der Frage begründen ein Veto des Bundes gegen die Entscheidung des Kantonsrathes nicht. Die Festungswerke von Solothurn haben, laut dem Ausspruche der Experten, nur eine ernste militärische Bedeutung, wenn die bereits abgetragenen wieder hergestellt, und neue Außenwerke hinzukommen, ein Unternehmen, wozu der Bund sich kaum entschließen wird, und wozu der Kanton Solothurn nicht gehalten werden kann. Die Lage des Bahnhofes auf dem rechten Ufer hat dagegen nach dem Urtheile der Experten einige militärische Bedeutung; allein wenn die Anhöhen auf dem linken Ufer der Stadt nicht mit den von den Experten berührten Außenwerken versehen werden, so erscheint auch der Bahnhof auf dem rechten Ufer dem feindlichen Feuer ausgesetzt, so daß die Ankunfts- und Abzugstation für Truppen und Material in jedem Falle weiter rückwärts, nämlich in Subingen, gesucht werden müßte.

Die Interessen für die Juragewässerkorrektur werden weder von dem einen, noch von dem andern Projekte berührt.

Was schließlich die eingelangten Anerbietungen der Stadt Solothurn betrifft, so bleibt es dem Direktorium der Zentralbahn überlassen, in wiefern es von denselben Gebrauch machen und die Stadtgemeinde Solothurn damit behaften will. Mit der zu fassenden Entscheidung des Bundes stehen sie in keinem rechtlichen Zusammenhange.

Wir beantragen, auf das Angebrachte gestützt, folgenden Beschluß:

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

der Denkschrift des Direktoriums der Schweiz. Zentralbahn an den Schweiz. Bundesrath, betreffend die Bahnhoffrage von Solothurn, vom 7. Dezember 1855,

der Beantwortung des Regierungsrathes von Solothurn, vom 28. Dezember 1855, und der Entgegnung der Stadtgemeinde Solothurn auf die Denkschrift des Direktoriums, vom 17. Jänner 1856, des Berichtes und Antrages des Bundesrathes,

beschließt:

1) Es wird in den Refurs des Direktoriums der Centralbahn gegen den Beschluß des Kantonsrathes von Solothurn vom 29. Oktober 1855 nicht eingetreten.

2) Der Bundesrath ist mit der Mittheilung dieses Beschlusses an die Betheiligten beauftragt.

Bern, den 29. Januar 1856.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Präsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler: **Schies.**

Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

(Vom 29. Januar 1856.)

Der Bundesrath genehmigte die von seinem Post- und Baudepartemente unterm 23. dieses Monats mit einem Abgeordneten der Direktion der großherzoglich badischen Verkehrsanstalten, in weiterer Ausführung des Postvertrags vom 6. August 1852, abgeschlossene Uebereinkunft, betreffend den Anschluß einiger schweizerischer Postkurse an die großh. badische Staatsbahn zwischen Basel und Säckingen.

Der Bundesrath ertheilte dem Herrn Ludwig Friedrich Schmid, Banquier in Bern, das Exequatur als königl. sächsischem Konsul, an der Stelle des demissionirenden Herrn Escher-Hess, in Zürich.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend die Bahnhoffrage von Solothurn. (Vom 29. Januar 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.02.1856
Date	
Data	
Seite	119-137
Page	
Pagina	
Ref. No	10 001 824

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.