

Bericht

der

nationalrätlichen Eisenbahnkommission in Sachen der von der schweizerischen Centralbahn unterm 25./29. Jenner 1876 verlangten Fristverlängerung für die Conzession einer Eisenbahn von Liestal bis zur Station Oensingen an die Gäubahn, und derjenigen von Liestal bis Waldenburg eventuell Langenbruck.

(Vom 8. Februar 1877.)

Tit!

Vermittelst Botschaft vom 30. Mai 1876 beantragt der Bundesrath der Bundesversammlung folgende Schlußnahme:

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 concedirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

II. Bezüglich der Waldenburgerbahn.

- a) Bis zum 31. Dezember 1880 sind dem Bundesrathe die vor-schriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschaftstatuten 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 concedirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Der Ständerath, dem in dieser Angelegenheit die Priorität zukam, behandelte dieselbe in seiner Sitzung vom 13. Juni 1876 und kam, entgegen den Anträgen seiner Commission, die sich auf den bundesrätlichen Standpunkt stützten, zu einer Schlußnahme, welche die Waldenburgerbahn von einer Fristverlängerung gänzlich ausschloß, im Uebrigen aber bezüglich der Wasserfallenbahn die Fristen, wie sie im bundesrätlichen Antrage vorgesehen, adoptirte.

Der Nationalrath behandelte dieses Tractandum am 4. Juli 1876, beschloß aber Aufschub einer Schlußnahme, welchem Beschluß der Ständerath am gleichen Tage zustimmte; immerhin mit gleichzeitiger Vollmächtertheilung an den Bundesrath, inzwischen Nöthiges zu verfügen. Mit Zuschrift vom 4. Dezember 1876 zeigt der Bundesrath an, daß er sich in dieser Angelegenheit zu keiner Verfügung veranlaßt gesehen und die Sache sich noch vollständig intact befinde.

Die Wasserfallenbahn soll eine Verbindung der Gäubahn bei Oensingen mit der Bahnlinie Olten-Basel herstellen, wodurch die kürzeste Bahnlinie zwischen Bern-Basel erreicht würde. Die Kosten dieser normalspurigen Bahn dürften sich auf Fr. 15,000,000 veranschlagen.

Die Waldenburgerbahn soll eine Verbindung zunächst des Waldenburgerthales mit der Wasserfallenbahn herstellen, mit Ausmündung eventuell in Liestal und Kopfstation in Waldenburg eventuell Langenbruck. Sie sollte einigermaßen einen Ersatz bilden für den durch die Erstellung der Bahn Olten-Basel abgeschnittenen Verkehr des Waldenburgerthales. Bei normalspurigem Bau dürften sich die Erstellungskosten dieser Bahn zu Fr. 900,000 veranschlagen. Die schweizerische Centralbahn erhielt von den Bundesbehörden die Concession zur Erstellung obgenannter Linien und zwar wurden

durch Bundesrathsbeschluß vom 22. Dezember 1873 und 19. August 1874 und Bundesbeschluß vom 11. November 1874 für die Wasserfallbahn, die, in Sektionen getheilt, ungleiche Vollendungstermine hatte, diese Termine gleichgestellt und folgendermaßen festgesetzt: Beginn der Erdarbeiten und Leistung des Finanzausweises bis zum 1. Februar 1876. Vollendung derselben bis zum 31. März 1879. Für die Waldenburgerbahn: Beginn der Erdarbeiten und Leistung des Finanzausweises bis zum 2. Juni 1877 (Bundesbeschluß vom 11. November 1874). Bezüglich der Vollendung dieser Linie wurde durch Vertrag zwischen der Regierung des Kantons Basellandschaft und der schweizerischen Centralbahn festgesetzt, daß die Vollendung spätestens auf denselben Zeitpunkt, mit welchem die Wasserfallbahn auf dem Gebiete des Kantons Baselland ganz oder theilweise in Betrieb gesetzt werde, zu geschehen habe.

Mit Schreiben vom 25./29. Jenner an den Bundesrath erklärt nun aber die schweizerische Centralbahn die Einhaltung dieser Fristen für eine Unmöglichkeit und verlangt für beide Linien eine Fristverlängerung wie folgt:

Für den Finanzausweis und Beginn der Erdarbeiten auf den 31. Dezember 1881.

Vollendung der Bahnen bis 31. März 1887.

Die Regierung von Solothurn erwidert auf dieses Begehren der schweizerischen Centralbahn, daß sie zwar in eine Fristverlängerung, immerhin unter Vorbehalt eines kürzeren Zeitmaßes, einwillige, dabei aber die Bedingung stelle, daß die Arbeiten am Tunnel auf solothurnischem Gebiet fortgesetzt werden. Die Regierung des Kantons Basellandschaft erhebt sich nicht gegen eine Fristverlängerung für die Wasserfallbahn, insofern dieselbe für die Vollendung nicht über den 31. März 1884 hinausgehe; dagegen verlangt sie die sofortige Inangriffnahme und Bau der Waldenburgerbahn. Im Fernern verlangt sie von der schweizerischen Centralbahn noch die Hinterlage einer Caution von Fr. 1,000,000.

Mit Schreiben vom 7. März 1876 lehnt jedoch die schweizerische Centralbahn die von den Regierungen der Kantone Solothurn und Basellandschaft gestellten Bedingungen sämmtlich ab.

Indem wir uns anschicken, die von den genannten Regierungen gestellten Bedingungen näher anzusehen, können wir nicht umhin, uns, mit Rücksicht auf die von Solothurn gestellte Bedingung betreffend die Fortsetzung des Tunnelbaues an der Wasserfallbahn, der Anschauung des Bundesrathes anzuschließen, welcher hierüber in seiner Botschaft vom 30. Mai 1876 folgendes bemerkt: „Auf

ihren besondern Wunsch haben wir ausnahmsweise der schweizerischen Centralbahn gestattet, den Wasserfallentunnel vor Leistung des Finanzausweises in Angriff zu nehmen; es geschah dies 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 Strecke. Wir könnten nun nicht empfehlen, das irreguläre Verfahren noch weiter zu sanctioniren, es nicht nur zu gestatten, sondern sogar vorzuschreiben.“

Wir können, im Einverständnisse mit dem Bundesrathe, diesen Einwendungen der schweizerischen Centralbahn unsere Würdigung nicht entziehen, namentlich auch mit Rücksicht auf die Progression der Bauzinsen, und möchten noch ganz besonders darauf aufmerksam machen, daß der Finanzausweis von Seite der schweizerischen Centralbahn noch gar nicht geleistet ist.

Uebergend zu den Einwendungen der Regierung von Basellandschaft möchten wir vor Allem aus darauf hinweisen, daß der Behauptung der schweizerischen Centralbahn, es hängen die Linien der Wasserfallen- und der Waldenburgerbahn unmittelbar zusammen, indem letztere ein für die erstere gebrachtes Opfer darstelle, eine gewisse Berechtigung nicht versagt werden kann.

Bezüglich der von der Regierung des Kantons Basellandschaft verlangten Caution finden auch wir, daß dieses Begehren als nicht begründet erscheint. Wir müssen auch hier uns der Anschauung des Bundesrathes anschließen, welcher unter Ziffer 4 seiner Botschaft vom 30. Mai 1876 an die Bundesversammlung sagt:

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

Fassen wir nun alle diese Momente zusammen, so kommen wir zu der einstimmigen Ansicht, analog mit der bundesrätlichen Anschauung, daß von besonders festzusetzenden Bedingungen für eine eventuelle Fristverlängerung abgesehen werden muß. Es könnte also schließlich nur noch die Frage in Betracht kommen, ob eine Fristverlängerung von Seite der Bundesversammlung bloß für die Wasserfallenbahn gestattet werden solle, für die Waldenburgerbahn aber die ursprünglichen Fristen Geltung haben sollen. Wie wir oben gezeigt haben, protestirt die schweizerische Centralbahn gegen eine solche Trennung dieser Bahnen und beruft sich auf bestehende Verträge. Wir gehen auch hier mit dem Bundes-

rathe vollständig einig und sind der einstimmigen Ansicht, daß bei der Erledigung des Gesuches der schweizerischen Centralbahn um eine Fristverlängerung für die Wasserfallen- und Waldenburgerbahn, durch eine Schlußnahme der schweizerischen Bundesversammlung alle vertragsmäßigen Rechte der Contrahenten durchaus unberührt und vertragsmäßige Rechte von Dritten ausdrücklich vorbehalten bleiben sollen. Die Bevölkerung, welche von den projectirten Linien berührt wird, muß ein hohes Interesse daran haben, daß dieselben von der schweizerischen Centralbahn ausgeführt werden, und es darf hier billigerweise noch eine Vertragsbestimmung erwähnt werden, welche festsetzt, daß für den Fall, als die Wasserfalllinie nicht gebaut würde, die schweizerische Centralbahn auch der Verpflichtung enthoben wäre, die Waldenburgerlinie zu bauen, gegen eine Aversalentschädigung von Fr. 100,000 an die beteiligten Gemeinden. Es muß daher nothwendigerweise der schweizerischen Centralbahn die Möglichkeit verschafft werden, diese Linien auszuführen, wenn anders sie den Willen dazu hat. Schließlich führen wir noch an, daß auch wir das während der letzten Dezbemersitzung der Bundesversammlung im Drucke erschienene Gutachten des Hrn. Professor Dr. G. Vogt, betreffend die Wasserfallen- und Waldenburgerbahn, einer einläßlichen Prüfung unterstellt haben, dabei aber in unserer Ansicht doch nicht erschüttert worden sind, es liege in der Stellung der Bundesversammlung, eine angemessene Fristverlängerung auch auf die Waldenburgerbahn auszudehnen; immerhin aber in dem ausdrücklichen Verständnisse, daß durch einen solchen Akt vertragsmäßige Rechte nicht im mindesten berührt werden sollen. Wenn wir uns auch vollkommen klar sind, daß der Bund das Recht dazu hätte, eine Fristverlängerung bloß für die Wasserfallenbahn zu gestatten, so müßten wir vor dem Gedanken zurückschrecken, daß bei diesem Vorgehen von Seite der Bundesversammlung für die spätere gütliche oder rechtliche Auslegung der bestehenden Verträge leicht ein Präjudiz geschaffen würde, das doch nicht in der Stellung der Bundesversammlung liegt. Es würde sich also sowohl nach unsern Anträgen als nach denjenigen des Bundesrathes einzig nur um eine Erstreckung der konzessions-, nicht der vertragsmäßigen Fristen handeln, welches Recht Hr. Professor Dr. G. Vogt in seinem oben citirten Gutachten der Bundesversammlung (Seite 33 unten) selbst zugesteht.

Wir müssen uns daher entschieden für eine Fristverlängerung aussprechen, die sich sowohl auf die Waldenburgerbahn als auch auf die Wasserfallenbahn bezieht, und finden, es dürfte auch hier der Bundesrath das Richtige getroffen haben.

Indem wir unsern Bericht hiemit schließen, empfehlen wir Ihnen die Annahme der Anträge des Bundesrathes in ihrem ganzen Wortlaute.

Herisau, den 8. Februar 1877.

Für die Kommission,
Der Berichterstatter:
J. G. Tanner.

Mitglieder der Kommission:
Zingg, Bavier, Merkle, Reymond, Tanner.

Anhang.

A. Entwurf des Bundesraths, 30. Mai 1876.

(Bundesblatt 1876, II, 935.)

Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Wasserfallen- und die Waldenburger-Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Direktoriums 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 ertheilten 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 ertheilten 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 vorschriftsmässigen 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 vorschriftsmässigen 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.

B. Ständerathsbeschluss vom 13. Juni 1876.

Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Wasserfallen-Bahn.

Die Bundesversammlung
 der schweizerischen Eidgenossenschaft,
 nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn vom 25./29. Januar 1876;
 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. Mai 1876;

immerhin in der Meinung, daß die nachfolgenden Aenderungen wohl-erworbenen Rechten Dritter nicht präjudiziren sollen,

beschließt:

1. In Abänderung der Bestimmungen:

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

werden die Ausweis- und Baufristen für besagte Bahnunternehmung in folgender Weise verlängert:

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

~~~~~

**C.**

~~~~~

Von Ziffer 2 der Zwischenverfügung der Rätbe vom 4. Juli 1876 (Sommerverhandlungen, Seite 31), lautend:

1. Die Behandlung der Angelegenheit wird auf die Dezembersession 1876 verschoben.
2. Der Bundesrath wird ermächtigt, die bereits abgelaufene Frist für Einbringung der vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen von sich aus angemessen zu verlängern.

hat der Bundesrath keinen Gebrauch gemacht, so daß die Angelegenheit im frühern Stadium geblieben ist.

~~~~~

**Bericht der nationalrätlichen Eisenbahnkommission in Sachen der von der  
schweizerischen Centralbahn unterm 25./29. Jenner 1876 verlangten Fristverlängerung für  
die Conzession einer Eisenbahn von Liestal bis zur Station Oensingen an die Gäubahn, und  
...**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1877             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 1                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 07               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 17.02.1877       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 231-238          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 009 440       |

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.