

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Abänderung der Konzession für eine Eisenbahn von
Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, und
Ueübertragung derselben an die schweiz. Zentralbahn-
gesellschaft.

(Vom 19. September 1873.)

Tit.!

Am 15. Juli v. J. hat der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft mit dem Direktorium der schweiz. Zentralbahn einen seither allseitig ratifizirten Vertrag abgeschlossen, der u. A. die Zentralbahngesellschaft zum Bau einer normal- oder schmalspurigen Lokomotivbahn von Waldenburg bis auf einen geeigneten Punkt der Wasserfallbahn, entweder bei einer besondern Station zwischen Liestal und Bubendorf oder in Liestal selbst verpflichtet. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft hinwieder übernahm es, das Erforderliche vorzukehren, damit die am 20. Juli 1871 vom Bunde genehmigte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck (Off. Eisenbahnaktensammlung VII, 90) an die Zentralbahn rechtsförmlich übertragen werde. Nachdem sodann Herr Dr. Bider, Vater, in Waldenburg, für sich und Namens der übrigen Mitglieder des im

Besitz der oben erwähnten Konzession befindlichen Initiativkomite in einem vom Juni 1873 datirten Akt dieselbe der Zentralbahngesellschaft abgetreten, gelangte der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft durch Zuschrift vom 21. Juli an uns mit dem Doppelgesuche:

- 1) die von den ursprünglichen Konzessionären begehrte Fristverlängerung sowohl als
- 2) die Uebertragung der Konzession an die Zentralbahngesellschaft Ihnen zur Genehmigung empfehlen zu wollen.

Die Fristverlängerung ist bereits am 26. Juli 1873 von Ihnen bewilligt worden.

Die Uebertragung der Konzession an die Zentralbahngesellschaft soll nach dem Wunsche der beiden Kontrahenten des Vertrages vom 15. Juli v. J. nicht in der Weise erfolgen, daß die Zentralbahngesellschaft die Konzession vom 19. April 1870, resp. 20. Juli 1871 in globo zur Ausführung brächte, sondern es sollen:

- a. Art. 3 und 6 dahinfallen, letzteres mit Rücksicht auf Art. 7, 8, 12 und 13,
- b. im Art. 10 die Worte „von Liestal“ gestrichen werden,
- c. für die Art. 1, 2, 15 zweiter Satz, 30, 31 und 32, insoweit die jezigen Bestimmungen damit nicht konform sind, die in der Konzession Liestal-Reigoldswyl (vom Bundesrath genehmigt am 2. Juni 1873) zur Anwendung kommen,
- d. Art. 11 durch Art. 5 des oben erwähnten Vertrages vom 15. Juli 1872 ersetzt werden.

Die ausgehobenen Artikel erhielten nach dem Wunsche der Zentralbahngesellschaft, unterstützt von den bisherigen Konzessionsinhabern und der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, sowie nach Maßgabe der Vorschriften des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, folgende Fassung:

Art. 1. Der schweiz. Zentralbahngesellschaft wird die Konzession ertheilt zum Bau und Betrieb einer normal- oder schmal-spurigen Lokomotiveisenbahn von Waldenburg bis auf einen geeigneten Punkt der Wasserfallenbahn, entweder bei einer besondern Station zwischen Liestal und Bubendorf oder in Liestal selbst.

Wir finden nichts dagegen zu erinnern.

Art. 2. Der Siz der Gesellschaft ist in Basel.

Wir erheben keine Opposition, da das Rechtsdomizil, welches die Gesellschaft im Kanton Basel-Landschaft dem Art. 8 des Eisen-

bahngesetzes zufolge zu verzeihen hat, in der Konzession nicht genannt zu werden braucht.

Art. 10. Die Gesellschaft ist ermächtigt, vorerst die Bahn nur bis Waldenburg zu bauen und erst später nach gemachten Erfahrungen, gemäß dem folgenden Artikel, sich über den Weiterbau bis Langenbruck zu entscheiden.

Art. 11. Die Waldenburgbahn soll spätestens auf denselben Zeitpunkt vollendet und dem Verkehr übergeben werden, mit welchem die Wasserfallbahn auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft (Liestal-Reigoldswyl) ganz oder theilweise in Betrieb gesetzt wird.

Hier ist, wie die Abordnung von Baselland auch zugestanden, offenbar ein redaktioneller Verstoß eingetreten. Die Zentralbahn hat überhaupt keine Verpflichtung übernommen, weiter als nach Waldenburg zu bauen, und die Bewohner von Langenbruck selber geben ihre Zustimmung zum Abschluß der Bahn in Waldenburg, weil sie fürchten, ohne den Verzicht auf die Fortsetzung auch keine Linie nach dorthin zu bekommen. Hierüber liegt eine vom 2. September d. J. datirte Erklärung des Initiativ-Comité der Waldenburgerbahn bei den Akten. Bei dieser Sachlage hat der Art. 10 im Ganzen keinen Sinn mehr und ist daher vollständig zu streichen.

Art. 15. Für die Beförderung der Personen sollen mindestens zwei Züge in jeder Richtung ausgeführt werden.

Mit dem Wegfallen des zweiten Satzes sind wir einverstanden. Er hat keine Bedeutung mehr, da Art. 33 des Eisenbahngesetzes das Verfahren hinsichtlich der Genehmigung der Fahrpläne regulirt.

Art. 30. Die gegenwärtige Konzession dauert bis zum Auslauftermin der für die schweizerische Zentralbahn im Kanton Basel-Landschaft bestehenden Konzession vom 6. Dezember 1852.

Nach dem bisherigen Art. 30 hätte die Konzession gedauert bis zum 1. Januar 1970, wogegen diejenigen für die alten Linien der Zentralbahn spätestens am 30. April 1957 erlöschen. Von Bundeswegen ist gegen die Aenderung nichts einzuwenden.

Art. 31. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, in den gleichen Jahren und zu den nämlichen Bedingungen an sich zu ziehen, wie er dies bezüglich der Wasser-

fallendbahn vermöge Art. 40 und 41 der Konzession für die Linie Liestal-Reigoldswyl, vom $\frac{30. \text{Dezember } 1872}{2. \text{Juni } 1873}$ zu thun sich vorbehalten hat.

Art. 32 fällt aus, da der neue Art. 31 ihn ersetzt.

Die Rückkaufsfristen für Bund und Kanton müssen wegen der reduzierten Konzessionsdauer ebenfalls verändert werden und stimmen in der neuen Form mit denjenigen der alten Konzessionen der Zentralbahn und Liestal-Reigoldswyl überein.

Als nothwendige Konsequenz der vorgemerkten Aenderungen ergibt sich noch der Wegfall der Worte „eventuell Langenbruck“ im Titel und im Art. 5 der Konzession.

Der Regierungsrath von Basel-Landschaft hat ursprünglich auch die Genehmigung des sogenannten Annexvertrages vom 15. Juli 1872, dessen im Eingang dieser Botschaft erwähnt ist, nachgesucht, ob schon eine Bundessanktion desselben nirgends vorbehalten und er von sämmtlichen Interessenten längst ratifizirt worden ist. Wir bedeuteten ihm aber, daß dieser Vertrag, abgesehen davon, daß er noch im Jahre 1872 abgeschlossen worden, zum großen Theile eine privatrechtliche Abmachung sei zwischen der Regierung des Kantons Basel-Landschaft und dem Direktorium der Zentralbahn, dessen Bestimmungen, soweit sie nicht mit der Konzession in direktem Zusammenhange stehen, den Bund nicht berühren. Es ist uns nicht verborgen geblieben, daß der zitierte Vertrag in seinen Art. 4 (Ermächtigung des Landrathes, die Zentralbahngesellschaft unter gewissen Umständen von der Pflicht zum Bau und Betrieb der Waldenburgerbahn zu entheben) und 6 (Erlaubniß zur Betriebseinstellung, wenn die Einnahmen nicht gedeckt werden sollten) möglicherweise in Konflikt mit Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der Konzession gerathen könnte; indeß ist einmal dieser Fall sehr unwahrscheinlich, und es hätte zweitens der Bund trotz dieses Vertrages vollständig freie Hand und genügende Kompetenz, Gesetz und Konzession unversehrt zu erhalten. Nachdem dann auch der Regierungsrath durch Zuschrift vom 13. d. Mts. das Begehren um Genehmigung des Annexvertrages zurückgezogen hat, erachten wir es nicht für angezeigt, denselben weiter unter das Messer der Kritik zu nehmen und durch allzu ängstliches Verfahren ein Werk möglicherweise wieder ganz in Frage zu stellen, nach dessen Ausführung die ganze Landschaft, welche durch den Uebergang des Verkehrs an der Straße über den obern Hauenstein auf die Eisenbahn schwer betroffen wurde, seit bald zwei Jahrzehnten sich sehnt.

Wir haben die Ehre, Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes zu empfehlen und die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 19. September 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzession für eine Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, und Uebertragung derselben an die schweiz. Centralbahngesellschaft.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Abtretung d. d. Juni 1873, unterzeichnet von Herrn Dr. Bider, Vater, in Waldenburg, als Präsident und für die Mitglieder des Initiativkomite der Waldenburgerbahn, sowie einer dazu gehörigen Erklärung des Direktoriums der schweiz. Centralbahn, vom 13. Juli d. J.;

2) zweier Zuschriften der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, vom 21. Juli d. J. an den Bundesrath und vom 13. Sept. d. J. an das Eisenbahn- und Handelsdepartement;

3) eines Vertrages vom 15. Juli 1872, abgeschlossen vom Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft mit dem Direktorium der schweiz. Centralbahn;

4) einer Botschaft des Bundesrathes vom 19. September 1873,

b e s c h l i e ß t :

I. Die am 19. April 1870 vom Landrathe des Kantons Basel-Landschaft einem Iniativkomite ertheilte Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, welche durch Volksabstimmung vom 18. Juni 1871 sanktionirt worden ist und durch Beschluß vom 20. Juli 1871 die Genehmigung der Bundesversammlung erhalten hat, wird hiemit an die schweiz. Centralbahngesellschaft unter nachstehenden Aenderungen ihres ursprünglichen Inhaltes übertragen.

Art. 1. Der schweiz. Centralbahngesellschaft wird die Konzession ertheilt zum Bau und Betrieb einer normal- oder schmalspurigen Lokomotiv-Eisenbahn von Waldenburg bis auf einen geeigneten Punkt der Wasserfallenbahn, entweder bei einer besondern Station zwischen Liestal und Bubendorf oder in Liestal selbst.

Art. 2. Der Siz der Gesellschaft ist in Basel.

Die bisherigen Artikel 3, 6 und 10 fallen dahin.

Art. 11. Die Waldenburgerbahn soll spätestens auf denselben Zeitpunkt vollendet und dem Verkehr übergeben werden, mit welchem die Wasserfallenbahn auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft (Liestal-Reigoldswyl) ganz oder theilweise in Betrieb gesetzt wird.

Art. 15. Für die Beförderung der Personen sollen täglich mindestens zwei Züge in jeder Richtung ausgeführt werden.

Art. 30. Die gegenwärtige Konzession dauert bis zum Auslaufstermin der für die schweiz. Centralbahn im Kanton Basel-Landschaft bestehenden Konzession vom 6. Dezember 1852, also längstens bis 30. April 1957.

Art. 31. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Basel-Landschaft berechtigt, die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, in den gleichen Jahren und zu den nämlichen Bedingungen an sich zu ziehen, wie er dies bezüglich der Wasserfallenbahn vermöge Art. 40 und 41 der Konzession für

die Linie Liestal-Reigoldswyl, vom 30. Dezember 1872 und 2. Juni 1873, zu thun sich vorbehalten hat.

Der bisherige Art. 32 fällt dahin.

Endlich werden aus dem Titel der Konzession und aus Art. 5 derselben die Worte „eventuell Langenbruck“ gestrichen.

II. In Modifikation des Bundesbeschlusses vom 20. Juli 1871, betreffend Genehmigung der oberwähnten Konzession, wird verfügt:

Art. 2 soll lauten: Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum voraus hievon benachrichtigt hat.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum 60. Jahre ist der 25 fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20 fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes bei Ablauf der Konzession ist die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zughör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.“

Art. 3 wird ersetzt durch Art. 1 des Bundesbeschlusses vom 26. Juli 1873 und dahin gefaßt: „Die im Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 20. Heumonath 1871, betreffend Genehmigung der Konzession für eine Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg festgesetzte Frist für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des

Finanzausweises wird bis zum 20. Heumonats 1874 verlängert, in der Meinung, daß widrigenfalls nach Ablauf dieser Frist die Konzession erlischt.“

III. Die Uebertragung der Konzession geschieht unter dem Vorbehalt, daß aus Grund der erfolgten Abtretung die Rechnung über Anlage- und Betriebseinrichtungskosten der Bahn in keiner Weise belastet werden und dem Bunde die Prüfung derselben in jeder Richtung gewahrt bleiben soll.

IV. Der Bundesrath ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
eine der schweiz. Zentralbahngesellschaft zu ertheilende
Konzession für eine Eisenbahn von Solothurn nach
Schönbühl.

(Vom 20. September 1873.)

Tit.!

In Fortsetzung der Wasserfallenbahn (Liestal-Reigoldswyl-Mümliswyl-Oensingen), welche der schweiz. Zentralbahn theils bereits konzessiert ist, theils nach unserer Botschaft vom 24. Juli d. J. noch konzessiert werden soll, und welche im Anschluß an die (durch Bundesbeschluß vom 25. Juli d. J. an die gleiche Gesellschaft als Hauptantheilhaberin übertragene) Gäubahn die kürzeste Linie von Basel nach Solothurn vermittelt, soll die Linie Solothurn-Schönbühl, um deren Konzession sich die Zentralbahngesellschaft gegenwärtig bewirbt, die kürzeste Verbindung zwischen Solothurn und Bern, resp. zwischen Basel und Bern herstellen.

Südlich von Solothurn an die bestehende Zentralbahnlinie Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel anschließend, zieht sich die Bahn laut dem vorläufig angenommenen Trace zunächst parallel mit der Landstraße nach Biberist, und von da, beständig auf dem linken Ufer der Emme, über Kräylingen, den Limpach und damit die solothurnisch-

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession für eine Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, und Uebertragung derselben an die schweiz. Zentralbahngesellschaft. (Vom 19. Septemb...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1873
Date	
Data	
Seite	803-811
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 872

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.