

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Bözbergbahn.

(Vom 10. Juni 1875.)

Tit.!

Nach Art. 6 der vom Kanton Aargau am 10. März 1870 der schweizerischen Nordostbahn und schweiz. Centralbahn ertheilten und durch Bundesrathsbeschluß vom 8. Juni 1870 genehmigten Konzession soll die Bözbergbahn, Fälle höherer Gewalt vorbehalten, binnen fünf Jahren vom Datum der Bundesgenehmigung an gerechnet, vollendet sein und dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden. (Nach der basellandschaftlichen Konzession läuft diese Frist erst am 20. Juli 1876 ab.)

Während die Direktion der Nordostbahn als bauleitende Verwaltung Anfangs Mai noch glaubte, diesen Termin einhalten zu können, sind an dem großen Damm im Uekerthal und an den Rheinlehen zwischen Stein und Mumpf Rutschungen vorgekommen, welche trotz großer Anstrengungen noch nicht gänzlich haben beseitigt werden können und welche daher ein etwelches Hinausrücken des Eröffnungstermines nöthig machen.

Die Regierung von Aargau betrachtet das Ereigniß als einen Fall höherer Gewalt und wendet gegen eine angemessene Erstreckung der Frist nichts ein. Wenn sie anläßlich bedauert, daß ihrem Begehren, die Nordostbahn zur Ersezung des Dammes im Ueker-

thal durch einen Viadukt anzuhalten, vom Bundesrath nicht ent-
sprochen worden sei, so können wir nur auf die Motivirung unseres
Beschlusses vom 6. März 1874 verweisen:

Um gegen alle Eventualitäten geschützt zu sein, ist es vielleicht
zweckmäßig, die neue Frist etwas reichlicher als verlangt wurde,
zuzumessen.

Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme des nachfolgenden
Beschlusentwurfes, und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., neuerdings
unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juni 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft,

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Fristverlängerung für die Bözbergbahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Direktion der schweiz. Nordostbahn vom 29. Mai 1875;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Juni 1875,

b e s c h l i e ß t:

1. Die Frist, welche durch § 6 der am 10. März 1870 vom Kanton Aargau für eine Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frickthal nach Basel ertheilten und durch Bundesrathsbeschuß vom 8. Juni 1870 genehmigten Konzession angesetzt ist, um die Linie zu vollenden und dem regelmäßigen Betriebe zu übergeben, wird bis Ende Juli 1875 verlängert.

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



Nachtrag

zum

Bericht der ständeräthlichen Geschäftsprüfungskommission,
betreffend die Rhonekorrektion.

Seit wohl einem Jahrzehnt ist von keiner Geschäftsberichts-kommission der Rätthe mehr eine Inspektion des großen Werkes der Rhonekorrektion vorgenommen worden. Ihre Kommission betrachtete es demnach nicht als verlorenes Geld und Mühe, nach einem so langen Zeitraum wieder einmal eine solche Inspektion um so mehr vorzunehmen, als nunmehr nach dem Bericht, in der Hauptsache das große Werk durchgeführt ist und auch theilweise schon in seinen Wirkungen wahrgenommen und erkannt werden kann. Der für diese Zwecke angestellte verlässliche Techniker des Bundes, Herr Salis, hatte die Gefälligkeit, die 4 Mitglieder Ihrer Kommission, welche die Inspektion vornahmen, zu begleiten und uns an Ort und Stelle auf's Einläßlichste die Grundsätze und das Wuhrsystem, das bei diesem Bau gelehrt hat, die ausgeführten Arbeiten und die erkennbaren Erfolge bis in's Detail zu erklären und zum best-möglichen Verständniß von Nichttechnikern zu bringen. Im Wallis gesellte sich diesem eidg. Experten auch der oberste Leiter der Arbeiten im Wallis, Herr Regierungspräsident Chappez bei, welcher gleichfalls in verdankenswerther Weise jede verlangte Auskunft bis in alle Detail gab.

Die Inspektion bezog sich auf die Korrektion der Rhone selbst, wie ihrer Zuflüsse, und ebenso sehr auf die Kanaalanlagen zum Zwecke der Entsumpfung des Rhonegebiets, der nothwendigen Ergänzung

der Korrektion, die erst den rechten Nutzen bringt und worauf die Hilfsgelder des Bundes sich gleichfalls erstrecken.

Auf der ganzen Länge der Korrektion (120 Kilometer) war und ist zum Theil noch die Thalsohle entweder ganz versumpft oder doch die Kultur und Benutzung des Landes durch den hohen Stand des Grundwassers beeinträchtigt. Die Kommission bereiste den wichtigsten Theil der Korrektionsstrecke durch das langgestreifte Thal des Kantons Wallis von St. Maurice bis Brieg.

Auf der Strecke St. Maurice-Martigny wurde die Rhone an verschiedenen Stellen auf großen Strecken übersehen und begangen. Hier ist die Korrektion sozusagen vollendet, der Fluß zeigt eine regelmäßige Strömung, und die Stärke und Höhe der Dämme scheint der Gegend für eine lange Zukunft Sicherheit zu bieten. Das oft angefochtene Sporensystem hat sich doch gut bewährt. (Es ist übrigens anders angelegt, als die Kritiker zumeist voraussetzten.) (Der Berichterstatter gab hier mündlich eine einläßliche Darstellung der besondern Natur des angewandten Systems.)

Auf dieser Strecke inspizirten wir die Korrektion des Trient von dem Ausflusse dieses starken Zuflusses aus der wunderbaren Felsschlucht bis zur Ausmündung in die Rhone. Der Trient läuft hier in einem aus Stein aufgeführten Kanal, der sich wie eine feste Mauer ansieht, und da er dem Wasser keine Angriffspunkte darbietet, den Eindruck großer Sicherheit und Festigkeit macht. Wir besahen auch den Entsumpfungskanal, der unterhalb des Trient die Binnengewässer der linken Thalseite, einschließlich der Pissevache, zusammenfaßt und in einem von der Rhone getrennten Parallelkanal bis zu einer geeigneten, tiefer liegenden Einmündungsstelle ableitet, so die Stauung der Rhone vermeidend.

Bei Martigny besichtigten wir die höchst bedeutenden Arbeiten, welche an der Mündung der Dranse eben ausgeführt werden, um dem Entsumpfungssystem des oberhalb liegenden Thalbeckens eine rationelle und unschädliche Ausmündung in die Rhone zu geben. Der linkseitige, über 10 Kilometer lange Hauptkanal wird zu diesem Zwecke unter der Dranse durch und von da noch $1\frac{1}{2}$ Kilometer weiter abwärts geführt. Diese bedeutende Arbeit, namentlich die Durchführung unter der Dranse, ist noch unausgeführt. Gegenüber der Dransmündung ist der rechtseitige Hauptkanal für Fully-Saillon längs den dortigen Felsabhängen theils durch Einsprengung in diesen, theils durch Abdämmung der Rhone schon ausgeführt. Das Abwärtsrücken der Ausmündungen sichert das zu entwässernde Gebiet gegen die Stauung der Hochwasser; die Durchführung unter der Dranse bringt eine bedeutende Gefälls-Vermehrung.

Wir verfolgten den Rhonekanal von der Dranseemündung circa 10 Kilometer weiter. Auch hier ist die Arbeit dem Haupteffekt nach vollendet; es fehlen nur noch Kompletirungsarbeiten, und die Strömung des Flusses zeigt das gleiche schöne Verhältniß, wie zwischen St. Maurice und Martigny. Allerdings mußte hier theilweise vermittelt bedeutender Erddurchstiche der Fluß in die neue bessere Korrektionslinie gebracht werden.

Auf der per Eisenbahn gemachten Fahrt von Saxon bis Sion sahen wir die ausgeführten Kanäle der 2 Zuflüsse Lizerne und Morges. Die Bahn ist auf großen Strecken längs der Rhone angelegt, und auch da konnten wir sehen, daß die meiste Arbeit bereits vollendet ist.

Die Strecke von Sierre bis Leuk ist als Auswurfgebiet für die Geschiebe des Illgraben-Wildbachs abandonnirt.

Die Strecke von Leuk bis Brieg (circa 30 Kilometer) wurde an den Hauptpunkten begangen, von andern Punkten aus besichtigt. Ueberall befindet sich der Fluß auf der Korrektionslinie. Auf langen Strecken mußte hier das alte Rhonebett gänzlich verlassen und in die neue Korrektionslinie geleitet werden. Dieses erforderte mehrfache bedeutende Erddurchstiche, so auf dem Leukerfeld, und über das Gebiet der Gemeinden Turtmann und Gampel, bei Raron und oberhalb der Vispmündung beim Briegerbade. Die Rhonelinie wurde dadurch erheblich kürzer und das Flußbett tiefer. Dies ist namentlich jetzt schon recht auffallend sichtbar auf dem Leukerfeld. Auch hier ist also das Meiste gethan. Die Korrektur der Visp dagegen, vom Orte Visp bis zur Mündung in die Rhone, ist noch eine zu machende bedeutende Arbeit. Dieser Fluß muß in ein ganz neues Bett gelegt werden. Wir inspizirten die Theile des neuen Flußbettes, die eben in Angriff genommen sind.

Der Entsumpfungskanal für das obere Gebiet muß gleichfalls unter der Visp durch geführt werden, die zweite Durchführung von bedeutenden Wassermassen unter einem Flußbett.

Bei Brieg besichtigten wir den langen, durch starke steinerne Parallelwuhre ausgeführten Kanal der Saltine bis zur Einmündung in die Rhone. Es ist dies das gut und stark ausgeführte Werk der Gemeinde Naters.

Dieses ist in kurzen Zügen der Gang dieser Inspektionsreise. Obschon nicht Techniker, konnten wir uns überzeugen, daß die Hauptarbeit gethan ist, und da die Wirkung theilweise schon seit Jahren besteht, so konnten wir sehen, daß das Werk gelungen und jetzt schon die Erfolge bedeutend sind. Wir sahen große Strecken der Kultur gewonnenen Landes; man konnte erkennen, daß noch

größere (Tausende von Jucharten) in naher Zukunft werden gewonnen werden. Die Arbeit ist auf den Punkt vollendet, wo ihn der Bericht des Departements angibt. Auch das angewandte System scheint sich wohl zu bewähren. Freilich geht neben der großen Korrekionsarbeit erst recht die Entsumpfungsarbeit, die Urbarmachung und in nützlicher Art die Wiederbewässerungsarbeit an. Die Hülfe des Bundes wurde nicht läßigen Händen gereicht; denn die Anstrengung, namentlich der anliegenden Gemeinden, denen die Hauptlast zugewiesen bleibt, ist sehr groß und streckenweise drückend; doch sahen wir an den langen Wasserleitungen den Bergabhängen nach, daß diese Bevölkerung in derartigen Arbeiten nicht Neuling ist. Die Ergänzung der großen Korrektio ruft, wie bemerkt, noch sehr bedeutender Arbeit und Anstrengung, aber ein Theil des Nutzens ist jetzt schon da und ein größerer in der Zukunft gewiß. Ihre Kommission hat den Kanton verlassen mit dem Gefühl, daß die neuen Bundeszustände neben den politischen Errungenschaften auch noch reichlich andern Segen bringen, daß die eidg. Rätche ihre Beschlüsse in dieser Richtung nicht zu bereuen haben. Auch haben wir wahrgenommen, daß überall Ihre Delegirten mit Freundlichkeit aufgenommen wurden, und bringen auch in dieser Richtung die besten Erinnerungen aus dem Wallis mit.

Bern, im Juni 1875.

Namens der Kommission,
Der Berichterstatter:
C. Kappeler.

Nachträgliche Ergänzung

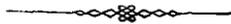
des

Berichts der ständeräthlichen Geschäftsprüfungskommission
über den Abschnitt „Tunnelarbeiten am Gotthard.“

Die im Berichte angegebene monatliche Durchschnittssumme von Fr. 716,000 für die Tunnelarbeiten ist noch zu hoch angesetzt; Verwaltungskosten, Vorarbeiten und Geleisanlagen in einem Anschlagsbetrage von etwa 3 Millionen Franken sind in Abrechnung zu stellen, und dann ergibt sich nur eine Durchschnittssumme von Fr. 680,000 monatlich, vom 1. Oktober 1874 bis 30. September 1880 gerechnet.

Da sich also dieses Verhältniß noch günstiger erweist als zuerst angegeben wurde, so darf daraus um so mehr Vertrauen auf rechtzeitige Beendigung des Baues geschöpft werden.

Betreffend den Streit wegen der Ausmauerung ist in den letzten Tagen eine Vorlage der Gotthardbahn-Direktion eingetroffen, die annehmen läßt, daß auch über die Art der Ausmauerung eine Verständigung bereits angebahnt sei.



Bericht

des

schweiz. Konsuls in Hamburg (Hr. Robert L. Siordet aus
Genf) über das Jahr 1874.

(Vom 12. Mai, eingegangen den 20. Mai 1875.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Der allgemeine Zustand des Jahres 1874, insoweit es den hamburgischen Handel betrifft, läßt sich nicht treffender klarlegen, als durch die Worte, mit denen der von der Hamburger Handelskammer herausgegebene Bericht über das Jahr 1874 beginnt: „Die Berichte über den Gang der Geschäfte und Preise in den einzelnen Hauptartikeln des hamburgischen Marktes im Jahre 1874 ergeben in ihrer Gesammtheit ein wenig erfreuliches Bild. Soweit vor Publikation der vollständigen Statistik über die Güterbewegung dieses Jahres sich beurtheilen läßt, hat eine Abnahme der ausgetauschten Mengen stattgefunden. Weit mehr als über diesen Rückschlag im Umfange des Geschäftes hat aber der Handelsstand Grund, sich über die Geringfügigkeit seiner vorjährigen Gewinne zu beklagen. Etwas weniger Umsätze, bei sehr viel weniger Reinertrag charakterisiren die Berichtsperiode.“

Dieses Resultat, welches ein entschieden beklagenswerthes ist, ist aber in keiner Weise überraschend; denn es mußte jedem Einsichtigen von vornherein klar sein, daß, nachdem in den Jahren 1871—1873 (wenigstens bis zum „Krach“) durch eine Ueberproduktion und eine Ueberspekulation der ganze Verkehr zu einer unnatürlichen schwindelnden Höhe hinaufgeschraubt war, dieser

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Fristverlängerung für die Bözbergbahn. (Vom 10. Juni 1875.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1875
Date	
Data	
Seite	332-340
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 664

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.