

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die
Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck.

(Vom 10. Juli 1871.)

T i t. I

Mit Schreiben vom 1. d. Mts. übermittelt der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft die durch Volksabstimmung vom 18. Juni l. J. sanktionirte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, mit dem Ersuchen, es möchte der Bundesrath für die Ertheilung der vorbehaltenen Bundesgenehmigung besorgt sein.

Indem wir Ihnen, diesem Ansuchen Folge gebend, die genannte Konzession hiemit vorlegen, beehren wir uns, Ihnen in Nachstehendem unsere bezüglichlichen Bemerkungen und Anträge zu unterbreiten.

Wie sich aus der Konzession selbst und einem besondern, zwischen der Regierung von Basel-Landschaft und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn unterm 4/6. April 1871 abgeschlossenen, ebenfalls zur Genehmigung eingereichten Vertrage ergibt, handelt es sich in der vorliegenden Konzession um die Erstellung einer sogenannten *Regionalbahn*. Dieselbe soll, wie aus Art. 10, zweites Alinea des

angeführten Vertrages hervorgeht, schmalspurig erstellt werden und in der Weise südlich von der Station Kiestal in die Zentralbahn einmünden, daß die Züge der Waldenburgerbahn vom Abzweigungspunkte an einerseits auf einem Schienenstrang der Zentralbahn und andererseits auf einem behufs Herstellung der schmälern Spurweite neben diesem zu errichtenden besondern Schienenstrange in die Station Kiestal hinein und umgekehrt fahren.

Zur Anlage und zum Bau der Bahn soll derjenige Theil der von Kiestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck führenden Landstraße, der über die gesetzliche Breite einer Kantonsstraße von 18 Fuß hinausgeht, benutzt werden. Das zum Bau der Bahn weiter erforderliche Land hat die Gesellschaft auf dem gewöhnlichen Wege durch Ankauf oder Expropriation zu acquiriren.

Das Minimum der Personenzüge ist auf täglich zwei in jeder Richtung und dasjenige der Fahrgeschwindigkeit auf drei Wegstunden in einer Zeitstunde festgesetzt.

Wir haben gegen diese Ausnahmsbestimmung nichts einzuwenden und beziehen uns, was die Anwendung einer schmälern Spurweite an betrifft, auf das hierüber in unserer Botschaft vom 16. Juni l. J. zu dem Ihnen vorgelegten Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes (Abschnitt III, Seite 34 und 35) Gesagte, sowie auf den entsprechenden Art. 28, fünftes Alinea des Gesetzentwurfes selbst.

Diese Konzession datirt vom 19. April 1870 und läuft bis 1. Januar 1970; ihre Dauer beträgt daher — die zwischen den beiden Daten 19. April und 1. Januar sich ergebende Differenz von 8 Monaten und 19 Tagen abgerechnet — 99 Jahre. Die Rückkaufstermine sind auf 19, 34, 49, 64 und 79 Jahre und den Ablaufstermin der Konzession gestellt. Bei dieser Feststellung hat augenscheinlich die Absicht obgewaltet, die Rückkaufstermine für diese Bahn mit denjenigen, welche seinerzeit für die Hauptbahn Basel-Olten aufgestellt worden sind, in Uebereinstimmung zu bringen. Diese letztern datiren vom 1. Mai 1858 an und sind auf 30, 45, 60, 75, 90 und 99 Jahre gestellt. Um nun mit diesen letztern Terminen zusammenzutreffen, müßten diejenigen für die Waldenburgerbahn auf 18, 33, 48, 63 und 78 Jahre, vom Datum der Konzession (April 1870) an gerechnet, gestellt werden, statt wie oben angeführt auf 19, 34, 49, 64 und 79 Jahre. Wir glauben, es sei das letztere, um wirklich eine Uebereinstimmung zu erzielen, vorzuziehen, und schlagen deshalb vor, in der Bundesgenehmigung fragliche Termine in diesem Sinne abzuändern.

Zu bemerken ist noch, daß die Waldenburgerkonzession diejenige für die Hauptbahn Basel-Olten um 12 Jahre und 8 Monate überdauert, indem erstere so viel später, aber (bis auf oben erwähnte Differenz) auf

die nemliche Anzahl Jahre ertheilt ist. Hieraus folgt, daß die letzte Rückkaufsperiode, nemlich diejenige vom 78. Jahre, (welche derjenigen vom 90. Jahre der Hauptkonzession entspricht) bis zum Auslauf der Konzession um 12 Jahre und 8 Monate länger wird, also statt 9 Jahre, 21 Jahre 8 Monate beträgt.

Für den Beginn der Erdarbeiten an der Eisenbahn Liestal-Waldenburg setzt die Konzession eine Frist von zwei Jahren, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, fest. Für die Inangriffnahme der Fortsetzung bis Langenbruck dagegen wird den Konzessionären eine Frist von 8 Jahren, vom gleichen Zeitpunkte an gerechnet, eingeräumt. Wir schlagen vor, die gleichen Termine auch in der Bundesgenehmigung aufzustellen.

Es ist selbstverständlich, daß die Bestimmung des Termins für die zweite Sektion, Waldenburg - Langenbruck, keinen selbstständigen Charakter haben kann, daß somit die Erstellung dieser Sektion von der vorherigen Ausführung der Strecke Liestal-Waldenburg abhängig ist.

Da uns im Uebrigen die vorliegende Konzession zu keinerlei weiteren Bemerkungen Veranlassung gibt, indem dieselbe nichts enthält, was den Rechten und den Befugnissen des Bundes zuwiderliefe, so nehmen wir keinen Anstand, Ihnen dieselbe mit nachfolgendem Beschlußentwurf zur Genehmigung zu empfehlen.

Dabei benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Lit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Juli 1871.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schick.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom Landrathe des Kantons Basel-Landschaft unterm 19. April 1870 dem Initiativkomite für die Anstrengung einer Eisenbahn Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruck, zuhanden einer von demselbem zu bildenden Aktiengesellschaft ertheilten, durch Volksabstimmung vom 18. Juni 1871 sanktionirten Konzession für den Bau und Betrieb besagter Eisenbahn;

2) eines bezüglichen Berichtes und Antrages des Bundesrathes vom 10. Juli 1871;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852,

beschließt:

Es wird dieser Konzession unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrath vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der

auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die hier konzedirte Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 18., 33., 48., 63. und 78. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, und mit Ablauf der Konzession gegen Entschädigung an sich zu ziehen; falls er jeweilen fünf Jahre zum voraus den Rückkauf erklärt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 18., 33. und 48. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 63. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im 78. Jahre der 20fache 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 bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abrechnung zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes mit Ende 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 Zugehör 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 Rückkauffumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind durch das erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 2 Jahren, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdbarbeiten für die Erstellung der Bahnstrecke Liestal-Waldenburg zu machen und zugleich genügender Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Unternehmung zu leisten.

Ein gleicher Ausweis ist binnen einer Frist von 8 Jahren, sofern inzwischen die Strecke Liestal-Waldenburg wirklich erstellt worden, für die zweite Bahnabtheilung Waldenburg-Langenbruck zu leisten.

Sollte diesen Bedingungen kein Genüge gethan werden, so erlöscht mit Ablauf jener Fristen die Genehmigung des Bundes für die betreffenden konzedirten Strecken.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag geschehen.

Dagegen ist die Verordnung des Bundesrathes über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854, so weit es die Vorschrift betreffend die Spurweite und andere damit zusammenhängende Einrichtungen anbelangt, für diese Eisenbahn nicht verbindlich.

Art. 5. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung , betreffend die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell Langenbruk. (Vom 10. Juli 1871.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1871 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 29 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 22.07.1871 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1059-1064 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 006 946 |

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.