
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Basel nach der Chrischona.

(Vom 25. September 1897.)

Tit.

Namens des Initiativkomitees für eine Chrischonabahn reichten die Herren Dr. R. Hotz-Linder, Joh. Rohner-Örtly und A. Niesper-Meyer in Basel unterm 23. Oktober 1896 das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn nach der Chrischona ein.

Laut dem allgemeinen Bericht soll die Bahn ihren Anfang bei der nächst dem Hörnli gelegenen projektierten Haltestelle der Basler Straßenbahnen (Linie Wettsteinplatz-Grenzacherstraße-Hörnli) nehmen und sich auf eigenem Bahnkörper, die Bahnlinie Basel-Waldshut kreuzend, über das westlich vom Grenzacherhorn gelegene Plateau nach Riehen ziehen, um von hier, die Landstraße benützend, durch das Dorf Bettingen nach „Chrischonakulm“ zu führen. Sie verbinde demgemäß zugleich die Gemeinden Riehen und Bettingen mit dem städtischen Straßenbahnnetz, das in absehbarer Zeit bis zum Hörnli werde erweitert werden.

Die Linie bestehe aus den zwei Teilstrecken Hörnli-Riehen und Riehen-Bettingen-Chrischona. Die Stationen Hörnli, Riehen und Chrischonakulm erhalten bescheidene Aufnahmegebäude, die Station Bettingen und die Haltestellen werden mit Schirmhütten

versehen. Die Centrale für den elektrischen Betrieb, die Wagenremise und übrigen Dependenzen seien zunächst der Bahnkreuzung mit der Linie Basel-Waldshut projektiert. Das gesamte Tracé liege auf baselstädtischem Gebiete; es entfallen 4600 Meter auf den Bann Riehen und 2255 Meter auf den Bann Bettingen.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß der Ausgangspunkt Hörnli 267,15 und die Station Chrischonakulm 512 Meter ü. M. liegen, so daß die Bahn eine Höhendifferenz von 244,85 Metern überwinde. Die Maximalsteigung betrage auf der untern Strecke 27,7 ‰, auf der obern 100 ‰; der Minimalradius sei, bei einer Spurweite von 1 Meter, zu 50 Metern auf der untern und zu 20 Metern auf der obern Strecke angenommen.

Für die freien Strecken werde ein stoßloser Oberbau mit Wechselstegschienen aus Bessemerstahl von 15,8 kg. pro Meter auf eisernen Schwellen zur Anwendung gelangen. Auf der Straßenbahnstrecke und ebenso an andern Stellen, wo ein lebhafter Fuhrwerkverkehr stattfindet, also an Wegübergängen, sollen Leitschienen angebracht werden.

Zwischen den Stationen Hörnli und Riehen dürfte nach Ansicht der Konzessionsbewerber ein viertelstündiger, zwischen Riehen und Chrischona ein halbstündiger Betrieb der größten Frequenz genügen. Als Rollmaterial seien 6 Motorwagen mit je zwei Motoren und 4 Anhängewagen, sowie 2 Güterwagen von entsprechender Konstruktion vorgesehen. Die Kraft sollen zwei mit je einer Dynamomaschine verkuppelte stationäre Lokomobile von circa 50 HP. Normalleistung liefern. Diese Kraftanlage werde indessen nur als provisorisch gedacht, da die erforderliche elektrische Energie voraussichtlich binnen weniger Jahre von dem projektierten baselstädtischen Elektrizitätswerke bezogen werden können. Zur Kraftübertragung diene das System der oberirdischen Leitung.

Der Kostenvoranschlag berechnet für

Unterbau, nämlich:

Landankäufe, einschließlich Straßenverbreiterung .	Fr.	30,000
Erdarbeiten und Mauerwerk	„	35,000
Kunstabauten	„	2,500
Oberbau: 6,855 km. à Fr. 25,000	„	170,000
Einfriedigung	„	4,000
Signale, Telephon	„	1,500
Kraftstation, elektrische Installation und Rollmaterial	„	123,000
Übertrag	Fr.	366,000

	Übertrag	Fr. 366,000
Gebäulichkeiten und Mobiliar	„	25,000
Vorarbeiten, Bauleitung, Kapitalbeschaffung und Bau-		
zinsen	„	12,000
Unvorhergesehenes	„	15,000
	Total	Fr. 418,000

oder Fr. 60,500 per Kilometer.

Eine Rentabilitätsberechnung wurde nicht aufgestellt.

Außer dem bereits erwähnten Zwecke der Verbindung von Riehen und Bettingen mit der Stadt Basel verfolge die projektierte Bahn den weiteren, einen der schönsten Aussichtspunkte in der Nähe von Basel zugänglicher zu machen. In seinem Reischandbuch bezeichne Bädeler die Aussicht auf der Chrschona als eine „prächtige“, während sie Tschudy als „brillant“ schildere. Tatsache sei, daß diese Berghöhe mitunter an einem Tage von mehr als 1000 Personen besucht werde. Die neue Bahn entspreche daher einem Bedürfnisse.

Der Regierungsrat des Kantons Baselstadt teilte mit Schreiben vom 24. März 1897 mit, daß er mit der Erteilung der Konzession unter gewissen Bedingungen einverstanden sei. Diese letztern bezogen sich ausschließlich auf die Anlage des Tracés in der Straße, können somit, soweit sie nicht in der Bewilligung zur Straßenbenützung ihre Erledigung fanden, erst für die Genehmigung des definitiven Bauplanes in Betracht kommen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. Mai 1897 statt und hatten die Zustimmung sämtlicher Beteiligten zu dem nachstehenden Entwurfe zur Folge. Indessen konnte Ihnen der letztere noch nicht zur Genehmigung vorgelegt werden, solange die Frage der Straßenbenützung unerledigt war. Diese Erledigung trat erst ein durch die Beschlüsse des Großen Rates von Baselstadt vom 8. Juli, bezw. des Regierungsrates vom 15. September 1897, weshalb wir Ihnen nunmehr die Annahme des Beschlußentwurfes empfehlen. Derselbe veranlaßt uns noch zu folgenden Bemerkungen:

Im Situationsplan ist eine Kreuzung à niveau mit der badischen Bahnlinie Basel-Waldshut vorgesehen. Ob diese Kreuzung gestattet werden kann, soll durch die Erteilung der Konzession noch nicht entschieden werden, es bleibt für diese Frage, wie üblich, die Erledigung anläßlich der Plangenehmigung vorbehalten.

Die Konzessionsdauer ist in Art. 2 in Übereinstimmung mit der kantonalen Bewilligung zur Straßenbenutzung auf 30 Jahre normiert und dementsprechend Art. 23, litt. c, formuliert.

In Artikeln 5—7 soll der Gesellschaft die Möglichkeit geboten werden, zunächst nur die Strecke Riehen-Chrischona zu bauen und zu betreiben, mit dem Bau der Strecke Hörnli-Riehen dagegen zu warten, bis das städtische Straßenbahnnetz bis zum Hörnli fortgesetzt ist.

Da einstweilen sich kein Bedürfnis zeigt, die Bahn auch für den Güterdienst einzurichten, ist in Artikel 13 die Entscheidung über die allfällige Einführung eines solchen dem Bundesrate vorbehalten.

Die Taxen, welche Artikel 17 für die Personenbeförderung vorsieht, erscheinen etwas hoch, sind aber durch die Anlage der Bahn, namentlich auf der Bergstrecke, sowie auch dadurch gerechtfertigt, daß die Bahn hauptsächlich auf den Verkehr der Ausflügler von Basel nach der Chrischona, also eine Art Touristenverkehr, angewiesen ist.

Genehmigen Sie, Tit., die erneuerte Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 25. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Basel nach der Chrischona.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Chrischonabahn vom 23. Oktober 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. September 1897,

beschließt:

Den Herren Dr. R. Hotz-Linder, Joh. Rohner-Örtly und A. Niesper-Meyer, handelnd namens eines Initiativkomitees in Basel, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Basel („Hörnli“) über Riehen und Bettingen nach der Chrischona unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 30 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Teilstrecke Riehen-Chrischona nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten auf dieser Teilstrecke zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Riehen-Chrischona zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Für die Teilstrecke Hörnli-Riehen wird der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft die Fristen bestimmen.

Die Nichteinhaltung der Fristen für die eine Teilstrecke hat nicht auch den Hinfall der Konzession für die andere Strecke zur Folge.

Art. 8. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt.

Art. 10. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Baselstadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum

Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 15. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zunächst nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat zu genehmigen ist. Über die Einführung einer zweiten Klasse entscheidet der Bundesrat.

Art. 17. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für die Beförderung von Personen im Maximum folgende Taxen per Person und per Kilometer zu erheben:

auf der Strecke Hörnli-Riehen 20 Rappen;
 „ „ „ Riehen-Chrischona 40 Rappen.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, sowie für das übrige Gepäck ist die Personentaxe zu bezahlen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse oder der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest, in der Meinung, daß alsdann die vorstehenden Taxen für die höhere Wagenklasse zu gelten haben.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonders Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb auf der Strecke Riehen-Chrischona gelten die vom Regierungsrate des Kantons Baselstadt durch Beschluß vom 15. September 1897 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Baselstadt gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung, mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige, in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 24. Hat der Kanton Baselstadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Basel nach der Chrischona. (Vom 25. September 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1897
Date	
Data	
Seite	305-313
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 020

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.