

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von der Station Dornach-Arlesheim nach Gempen und auf die Schartenfluh.

(Vom 9. Oktober 1902.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 2. Dezember 1901 unterbreiteten uns die Herren Ch. Dreyfuß und H. Weiß in Basel ein Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn von der Station Dornachbrugg J.-S. (die richtige Bezeichnung ist Dornach-Arlesheim) nach Gempen und auf die Gempenfluh.

Laut dem allgemeinen Berichte wird Gempen und die 760 Meter über dem Meere gelegene Schartenfluh (Gempenfluh) im Kanton Solothurn, 3 Kilometer von Dornach-Arlesheim und 8 Kilometer von Basel entfernt, jährlich von 15,000 Personen besucht, welche die mannigfaltige Aussicht auf die Alpen, den Jura, die Vogesen, den Schwarzwald, das Rheintal etc. genießen, oder mit den auf dem Hochplateau gelegenen Ortschaften verkehren.

Der Besuch werde nach dem Bau der projektierten Bahn ein bedeutend größerer sein, und es sei in Aussicht genommen, daß auf jener Höhe Pensionen für Erholungsbedürftige, die Ruhe und reine Luft aufsuchen, entstehen werden. Alle Bedingungen hierzu seien vorhanden, die wundervolle Lage, der gegen Nordwind schützende Wald, ebene beschattete Spaziergänge, die zweckmäßige Höhe, welche übereinstimme mit den Luftkurorten

des Weißenstein, von Langenbruck, des südlichen Schwarzwaldes etc.

Die Bahn werde aber nicht bloß den Ausflüglern und Erholungsbedürftigen dienen, sondern auch den Verkehr mit den Dörfern und Weilern des Hochplateaus Gempen, Büren, Seven, Hochwald, Nuglar etc. erleichtern und fördern. Das bekannte Bad Schauenburg dürfte durch die projektierte Gempenbahn ebenfalls an Frequenz gewinnen.

Die Bahn solle betrieben werden während den Monaten April bis Oktober, für den Rest des Jahres mit fakultativen Zügen.

Die Zahl der Züge richte sich während der konzessionsmäßigen Betriebszeit nach der Frequenz.

Es werde vorerst nur eine Wagenklasse eingeführt, und es seien folgende Personentaxen in Aussicht genommen:

Für eine Bergfahrt	Fr. 1. 45
„ „ Talfahrt	„ —. 75
„ „ Retourfahrt an Wochentagen	„ 2. 20
„ „ Retourfahrt an Sonntagen	„ 1. 50

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Die Zahnradbahn beginne auf der Ostseite der Station Dornach-Arlesheim (J.-S.), ziehe sich in östlicher Richtung durch Wies- und Weideland, nachher durch Wald bis zur Station Gempen, die 500 Meter vom Dorfe Gempen liege, und zwar auf gleicher Höhe mit dem obern Teil desselben. Von hier aus biege sie in einer scharfen Kurve nach Westen um und erreiche das Plateau der Schartenfluh (Gempenfluh). Die Steigungen betragen 5,5 bis 15 %. Die Kurven haben im Minimum 60 Meter Radius.

Bei einer horizontalen Länge von 4200 Meter überwinde die Bahn eine Höhe von 462 Meter. Dieselbe werde mit 1 Meter Spurweite und eingleisig erstellt.

Zur Verwendung kommen Abtsche Zahnstangen. Als Betriebskraft seien Dampflokomotiven vorgesehen. Wenn billige Kraft erhältlich sei, behalte sich der Konzessionär vor, den elektrischen Betrieb anzuwenden. Die Bahn solle dem Transport von Personen, Gepäck und Waren dienen.³ Es sei die Verwendung von offenen und geschlossenen Personenwagen, die bis zu 50 Personen aufnehmen, beabsichtigt. Für den Güterverkehr seien offene Güterwagen vorgesehen.

Dornach-Arlesheim erhalte eine Einsteighalle und Remise für Lokomotiven und Wagen, die Station Gempen einen Güterschuppen und die Endstation Schartenfluh eine gedeckte, geschlossene Einsteighalle.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

1. Kapitalbeschaffung, Betriebskapital und Verzinsung während der Bauzeit	Fr. 70,000
2. Landerwerb	„ 65,400
3. Technische Bauleitung	„ 8,000
4. Unterbau	„ 125,500
5. Oberbau	„ 189,000
6. Hochbauten	„ 36,800
7. Mechanische Einrichtungen	„ 9,000
8. Bahntelegraphie, Abgrenzung etc.	„ 3,500
9. Rollmaterial	„ 144,000
10. Inventar	„ 3,000
11. Unvorhergesehenes	„ 15,800

Zusammen Fr. 670,000

oder rund Fr. 160,000 per Bahnkilometer.

In seiner Vernehmlassung vom 18. Juli dieses Jahres erhob der Regierungsrat des Kantons Solothurn keine Einwendungen. Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 2. Oktober dieses Jahres statt.

In dem vom Departemente vorgelegten Konzessionsentwürfe wurden im Titel in Abweichung von den im Konzessionsgesuche gebrauchten Bezeichnungen „Dornachbrugg (J.-S.)“ und „Gempenfluh“ die offiziellen Bezeichnungen „Dornach-Arlesheim“ und „Schartenfluh“ eingesetzt.

Weil die Bahn gemäß dem Konzessionsgesuche nicht nur Touristenbahn ist, sondern auch dem Verkehr der auf dem Plateau von Gempen gelegenen Ortschaften dienen soll, so rechtfertigt es sich nicht, den Betrieb auf die Sommersaison zu beschränken. Der Vertreter der Konzessionsbewerber erklärte sich damit einverstanden, daß von der Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung Umgang genommen werde.

Die im Konzessionsgesuche vorgesehenen Taxen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind weit übersetzt, weshalb eine verhältnismäßige Reduktion vorgenommen werden mußte, mit welcher sich Herr Dreyfuß gleichfalls einverstanden erklärte.

Zu weiteren Bemerkungen gibt uns der nachstehende Beschlusentwurf keine Veranlassung.

Wir empfehlen Ihnen daher denselben zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. Oktober 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von der Station Dornach-Arlesheim nach Gempen und auf die Schartenfluh.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Ch. Dreyfuß und H. Weiß in Basel vom 2. Dezember 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Oktober 1902,

beschließt:

Den Herren Ch. Dreyfuß und H. Weiß in Basel wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn von der Station Dornach-Arlesheim nach Gempen und auf die Schartenfluh (Gempenfluh) 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt.

Der Bundesrat kann die Einführung des elektrischen Betriebes bewilligen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Solothurn und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von Vieh ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben und zwar auf Sitzplätzen befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen darf per Kilometer der Bahnlänge eine Taxe von höchstens 25 Rappen bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder

zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 10 Rappen und deren niedrigste nicht über 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 5 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 23. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird

dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 25. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 26. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 Bundesrat 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. 28. 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Solothurn, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres 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, sofern letzterer bis 1. Januar 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — 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 Bundesgerichtes.

Art. 30. Hat der Kanton Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 29 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. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
Zahnradbahn von der Station Dornach-Arlesheim nach Gempen und auf die Schartenfluh.
(Vom 9. Oktober 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1902
Date	
Data	
Seite	603-614
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 267

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.