

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aesch über Reinach nach Ruchfeld (-Basel).**

(Vom 4. Dezember 1903.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 30. April dieses Jahres unterbreitete das Aktionskomitee für eine elektrische Straßenbahn Aesch-Reinach-Ruchfeld, vertreten durch die Herren F. Pfaff, Präsident, und C. Keuerleber, Aktuar in Reinach, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Aesch über Reinach nach Ruchfeld.

Im technischen Berichte, welcher auch Angaben allgemeiner Natur enthält, wird ausgeführt, daß die projektierte Straßenbahn in ähnlicher Weise gebaut und betrieben werden solle wie die von Basel (Kantonsgrenze) über Münchenstein und Arlesheim nach Dornachbrugg führende Birseckbahn. Der Anschluß an diese Bahn finde im Ruchfeld statt. Die projektierte Bahn erhalte ebenfalls, wie die Birseckbahn, die nötige elektrische Kraft von der Genossenschaft „Elektra Birseck“.

Die Straßenbahn beginne im großen Dorfe Aesch, zirka 250 m. von der Angensteinerbrücke über die nahe Birs, wo ein Depot vorgesehen sei. Vom Dorfe Aesch, wo drei Halté in Aus-

sicht genommen werden, sei die Bahn bei Reinach fast ausschließlich auf der linken Straßenseite, weil auf der rechten Seite die Basler Wasserleitung liege. Die Landstraße sei auf den freien Strecken zirka 10 m. breit. An den Haltestellen der Straßenbahn, wo gewöhnlich ein breiter Platz zur Verfügung stehe, seien Doppelgeleise zum Ausweichen der Motorwagen nötig; diese Doppelgeleise erhalten von Axe zu Axe 2,50 m. Entfernung, so daß immer noch genug Durchfahrtsbreite für den gewöhnlichen Straßenverkehr übrig bleibe. Zwischen Aesch und Reinach sei beim Neuhof ein Halt vorgesehen. Im Dorfe Reinach ziehe sich die Bahn meistens dem Dorfbache nach und überschreite denselben auf einer Brücke an der engsten Stelle mit einer Kurve von einem Minimalradius von 40 m.; diese Stelle sei noch breit genug für den gewöhnlichen Straßenverkehr, nämlich zirka 5 m. Am Ende des Dorfes Reinach biege die Landstraße stark gegen Ruchfeld zu ab, wo der Minimalradius von 40 m. zum zweitenmal zur Anwendung komme; nachher seien alle Kurven der Straße und Bahn von größerem Radius. Die Brücke über den Dorfbach in Reinach sei die einzige auf der ganzen 8,4 km. langen Linie. Weitere Kunstbauten seien nicht erforderlich. In Reinach seien drei Haltestellen vorgesehen zwischen km. 3 und km. 4. Von Reinach bis zur Abzweigung der alten Reinacherstraße, auf welcher Strecke bei km. 6,500 eine Haltestelle vorgesehen sei, verlaufe die Bahn in einer Kurve; dann gehe sie wieder gerade bis nach Ruchfeld, km. 8,4, wo ein längeres Doppelgeleise projektiert sei, das daselbst an die dortige Station der Birseckbahn anlehne und ein Übergangseleise zu dieser Bahn habe. Für eine vergrößerte Station sei Raum genug vorhanden.

Von Reinach an bis zum Ruchfeld seien vier Haltestellen angenommen worden, welche alle Doppelgeleise zum Ausweichen der Züge erhalten sollen.

Das Längenprofil sei in Aesch etwas unregelmäßig. Vor der dritten Haltestelle sei eine Steigung von 1,72 ‰, und hernach verlaufe die Bahn über Reinach hinaus bis zum Ruchfeld fast regelmäßig, im Minimum mit 0,8 ‰ Gefäll.

Im ganzen seien 12 Haltestellen auf 8,4 km. Länge der Straßenbahn von Aesch nach Ruchfeld projektiert und da an den meisten dieser Halte Ausweichgeleise hinkommen sollen, so können die Züge in halbstündigen Intervallen mit 10 km. Fahr- geschwindigkeit durch die beiden Dörfer und mit zirka 30 km.

pro Stunde auf der freien Bahnstrecke aufeinanderfolgen. Bei halbstündigem Betrieb wäre der Kraftbedarf für 2 Motorwagen durchschnittlich 25 Kilowatt, welche von der in der Mitte der Linie vorgesehenen Kraftstation produziert werden.

Das Aktionskomitee nehme vorläufig für den Anfang an Werktagen den Stundenbetrieb in Aussicht. Es behalte sich aber vor, zum halbstündigen Betrieb überzugehen beziehungsweise die gleiche Anzahl Züge zur Ausführung zu bringen wie die Birseckbahn. Da den beteiligten Gemeinden auch ein gewisser Kleingüterverkehr (Verkauf von landwirtschaftlichen Produkten nach Basel) erwünscht erscheine, so werde beabsichtigt, hierfür Beiwagen, sofern sich ein passender Abladeplatz finden lasse, mitzuführen. Im übrigen solle das Betriebsmaterial das gleiche sein wie auf der Birseckbahn, die an Sonntagen und sonst bei starkem Verkehr Wagen der Basler Straßenbahnen mit sich führe. Es sollen Motorwagen von der Konstruktion der Birseckbahn mit mindestens 35 Plätzen zur Anwendung kommen. Um Gefahren vorzubeugen, sollen die weitgehendsten Anordnungen getroffen werden, um diese Wagen schnell zum Stillstand zu bringen. Es werde vorgesehen, die Wagen mit der elektrischen Schnellbremse, der gewöhnlichen Bremse, mit Bleisicherung zur Verhütung von Feuersgefahr und mit Blitzschutzvorrichtung mit selbsttätiger Funkenlöschung u. s. f. auszurüsten. Jeder Motorwagen führe eine entsprechende Anzahl von Glühlampen zur Beleuchtung. Die elektrische Stromabnahme erfolge durch einen auf dem Motorwagen nach der Längs- und Querrichtung federnd eingespannten langen Arm. Dieser leite den elektrischen Strom von der über den Wagen befindlichen Luftleitung zum Dach hinein, von wo er durch isolierte, zwischen den Wagenwänden vollständig eingebaute Leitungen zu dem Triebwerk unter den Wagenkasten ströme und dasselbe in Bewegung setze.

Auf zirka 7 km. Länge der ganzen Bahn seien für den Oberbau Vignolschienen von 24 kg. Gewicht pro laufenden Meter auf Eisenschwellen und auf 1,4 km. Länge an Straßenübergängen und bei gangbaren Straßenstrecken in Dörfern Rillenschienen vorgesehen. Die Schienen werden untereinander mit Kupferleitungen verbunden und dienen der elektrischen Rückleitung. Die obere Zuleitung bestehe aus gut leitendem Trolleydraht, der in geraden Strecken von je 40 m. zu 40 m. Distanz, in Krümmungen auf kürzere Distanzen an Konsolen aufgehängt sei.

Die Kraftstation werde am zweckmäßigsten in die Mitte der projektierten Straßenbahnstrecke gelegt. Dieselbe werde von der

Elektra Birseck mit hochgespanntem Drehstrom gespeist, erhalte zwei Umformgruppen von je zirka 25 Kilowatt Leistung, eine Batterie für 170 Ampèrestunden mit Schalt- und Reguliereinrichtungen, ferner einen Telefonschutz.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

1. Verzinsung des Baukapitals im Baujahr . . . . .	Fr. 17,000
2. Vorarbeiten, Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	" 5,000
3. Landankauf, Entschädigung für Inkonvenienzen (das meiste Land wird gratis abgetreten) . . . . .	" 3,000
4. Unterbau und Bekiesung . . . . .	" 30,000
5. Überbrückung des Dorfbaches in Reinach auf 60 m. Länge, Pflästerungen und Zementdohlen . . . . .	" 5,000
6. Oberbau, Schienen, Schwellen, Weichen . . . . .	" 150,000
7. Hochbauten, Depot etc. . . . .	" 30,000
8. Leitungsanlage . . . . .	" 45,000
9. Rollmaterial; 4 Motorwagen, 2 Güteranhängerwagen und 1 Montagewagen . . . . .	" 90,000
10. Eventuelle Kraftstation und Telefonschutz . . . . .	" 62,000
11. Unvorhergesehenes . . . . .	" 25,000

Zusammen auf 8,4 km. Länge Fr. 462,000

oder per km. Fr. 55,000.

Der Regierungsrat des Kantons Basellandschaft empfiehlt in seiner Vernehmlassung vom 14. Oktober dieses Jahres, die Konzession zu erteilen, indem er zugleich den Beschluß des Landrates betreffend Benützung von Straßenterrain zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Äsch über Reinach nach Basel vom 12. Oktober 1903 vorlegt, aus dem hervorgeht, daß die Frage der Straßenbenützung in abschließlicher Weise erledigt ist.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden Mittwoch den 25. November dieses Jahres in Bern statt. An denselben war das Aktionskomitee nicht vertreten, dagegen hatte Herr Pfaff in Reinach, Präsident des Aktionskomitees, seine Abwesenheit telegraphisch entschuldigt und erklärt, daß er mit dem Konzessionsentwurfe einverstanden sei. Der letztere erhielt auch, mit Ausnahme einer unbedeutenden redaktionellen Änderung im Titel und Eingang, die Zustimmung des Vertreters der kantonalen Regierung.

Im nachfolgenden Beschlußentwurf ist im Art. 21 (Rückkaufsartikel) im Gegensatze zu den sonst üblichen Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen nur das Rückkaufsrecht des Bundes normiert, während im Art. 22 vorgesehen ist, daß der Rückkauf des Kantons Basellandschaft auf Grund des Beschlusses des Landrates vom 12. Oktober 1903 stattfindet, wonach vorbehältlich der Bestimmungen der Bundeskonzession der Kanton Basellandschaft befugt ist, die Bahn nach Ablauf von 10 Jahren seit der Betriebseröffnung jederzeit für sich gegen eine in Ermangelung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Wie in der Konzession der Birseckbahn (E. A. S. XVI, 160) ist auch eine Personentaxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge vorgesehen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf, der uns zu keinen weitem Bemerkungen Anlaß gibt, zur Annahme und benützen den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Dezember 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aesch über  
Reinach nach Ruchfeld (-Basel).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Aktionskomitees für eine elektrische Straßenbahn Äsch-Reinach-Ruchfeld, vom 30. April 1903;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1903,

beschließt:

Dem Aktionskomitee für eine elektrische Straßenbahn Äsch-Reinach-Ruchfeld, vertreten durch die Herren F. Pfaff, Präsident, und C. Keuerleber, Aktuar in Reinach, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Äsch über Reinach nach Ruchfeld (-Basel) 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 Reinach.

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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate 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 ein-geleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Landrates des Kantons Basel-Landschaft betreffend Benützung von Straßenterrain zum Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Äsch über Reinach nach Ruchfeld (-Basel) vom 12. Oktober 1903, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 Basel-Landschaft 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 Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls 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 und Handgepäck.

Zur Beförderung von anderem Gepäck, von Gütern und von Vieh ist sie nicht verpflichtet. Jedoch ist der Bundesrat berechtigt, die Einführung eines eigentlichen Gepäck- und Stückgutverkehrs zu verfügen.

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. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Jedoch sind alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.



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, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Handgepäck ist frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die entsprechende Personentaxe zu zahlen.

Im Falle der Einführung eines Gepäck- oder Stückgutdienstes setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer berechnet.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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. 20. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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 getan 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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 welch

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. 22. Hat der Kanton Basel-Landschaft den Rückkauf der Bahn auf Grund des Beschlusses des Landrates vom 12. Oktober 1903 bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 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. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1904 in Kraft tritt, beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Aesch über Reinach nach Ruchfeld (-Basel). (Vom 4. Dezember 1903.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1903
Date	
Data	
Seite	170-180
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 777

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.