

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Oberdorf auf den Weissensteinkulm.

(Vom 18. November 1904.)

Tit.

Die Herren K. Müller, Ingenieur, Ad. Tschan, Notar, und G. Holliger, alle in Solothurn, stellten unterm 1. März dieses Jahres das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Drahtseilbahn, und die Herren Müller, Zeerleder und Gobat, Ingenieurbureau und Bauunternehmung in Zürich-Enge, unterm 8. April dieses Jahres ein solches für eine elektrische Zahnradbahn von Oberdorf (Kanton Solothurn) auf den Weissensteinkulm beziehungsweise nach dem Kurhaus auf dem Weissenstein.

Die Regierung des Kantons Solothurn hat laut ihrer Vernehmlassung vom 28. Juni dieses Jahres dem Projekte der Herren K. Müller, Ad. Tschan und G. Holliger den Vorzug gegeben, und auch die vom Eisenbahndepartement angestellten technischen Erhebungen fielen zu gunsten des Projektes der Drahtseilbahn aus. Obwohl nämlich die Erstellungskosten einer Seilbahn unbedingt höher zu stehen kommen, als die einer Zahnradbahn, so wird sich die erstere bezüglich der Betriebskosten und Rendite

ungleich günstiger stellen. Der Hauptvorteil der Drahtseilbahn ist der der größeren Leistungsfähigkeit. Die Bahn wird sehr unregelmäßige Frequenz aufweisen und namentlich an Sonntagen und bei Gesellschaftsbesuchen momentanen starken Andrang zu gewärtigen haben; dieser kann aber bei einer Zahnradbahn nur mit verhältnismäßig hohen Kosten bewältigt werden. Während die Seilbahn mit 45plätzigen Wagen per Stunde 90 Personen befördern kann, und mit wenigen Mehrkosten 60plätzige Wagen eingeführt werden können, müßte für die Zahnradbahn das doppelte Betriebsmaterial vorhanden sein.

Hierauf zogen die Herren Müller, Zeerleder und Gobat mit-
telst Eingabe vom 29. Juli 1904 ihr Konzessionsgesuch zurück,
so daß jetzt nur noch das Projekt der Drahtseilbahn in Betracht
kommt.

Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements brachten die
Konzessionsbewerber für die Drahtseilbahn am Längenprofil noch
einige Verbesserungen an, was auch eine kleine Änderung des
Situationsplanes, sowie eine entsprechende Modifikation der Be-
richte und des Kostenvoranschlages zur Folge hatte. Die end-
gültig bereinigten Vorlagen übermittelten die Konzessionsbewerber
mittelst Zuschrift vom 17. August dieses Jahres.

Gemäß dem allgemeinen Bericht hat die projektierte, elek-
trische Drahtseilbahn ihren Ausgangspunkt bei der zukünftigen
Station Oberdorf der gegenwärtig im Bau begriffenen Solothurn-
Münster-Bahn, zieht sich von hier in östlicher Richtung durch
den sogenannten „Vorberg“, durchbricht denselben bei km. 1,100
vermittelt eines 250 m. langen Tunnels und erreicht die Höhe
des Nesselbodens (1060 m. über Meer). Von hier ziehe sich die
Bahn wieder in östlicher Richtung den Bergabhang des „Vorderen
Weissenstein“ hinauf, um zirka 120 m. östlich vom Kurhaus
Weissenstein den Endpunkt der Linie zu erreichen. Während
die Station Oberdorf in einer Meereshöhe von 658,57 m. liege,
erreiche die Bahn mit Quote 1283,86 m. über Meer ihren Kul-
minationspunkt. Die Bahn liege in ihrer ganzen Länge auf dem
Territorium der Gemeinde Oberdorf und ziehe sich mit Ausnahme
des Nesselbodens und der Weide vor dem Kurhaus Weissenstein
immer durch prächtigen Hochwald. Das während der Fahrt sich
entwickelnde Panorama gewähre einen wundervollen Anblick auf
den Neuenburger-, Murten-, Bieler- und Sempachersee, sowie auf
die Alpen vom Säntis bis zum Mont-Blanc. Die Bahn werde
für die Entwicklung der Landesgegend von hervorragender Be-
deutung sein.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Die Bahn erhalte eine Spurweite von 1 m. Der Minimalradius betrage 180 m. Die Längen der Kurven messen 830 m., während diejenigen der Geraden 1570 m. betragen; somit erreiche die Bahn eine Länge von $830 + 1570 = 2400$, oder effektiv = 2593 m. Die Minimalsteigung sei 125 ‰, die maximale 444 und die durchschnittliche Steigung 260,5 ‰. Der Höhenunterschied zwischen Station Oberdorf und der Station Weißensteinkulm betrage 625,29 m. Die Ausweichstelle befindet sich bei km. 1,200 mit Kurvenradien von 200 m.; die Länge zwischen den Spitzen messe zirka 80 m. und der Geleiseabstand betrage 3,50 m. Als Betriebskraft sei Elektrizität vorgesehen, die von einem Elektrizitätswerk in der Nähe Solothurns bezogen werden solle. Das Rollmaterial bestehe aus 2 Wagen mit je 45 Sitzplätzen. Vorgesehen sei nur eine Wagenklasse.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten per Kilometer:

1. Unterbau:

a. Grunderwerb	Fr. 6,000
b. Bahnkörper	„ 131,500
2. Oberbau	„ 30,500
3. Hochbau, inklusive 1 Werkstätte	„ 15,000
4. Elektrische Installation	„ 10,000
5. Rollmaterial	„ 20,000
6. Unvorhergesehenes	„ 21,000
7. Vorarbeiten, Projektskosten, Bauleitung, Emissionskosten etc.	„ 33,000

Total Fr. 267,000

oder für die ganze Bahn von 2,593 km. Länge rund Fr. 693,000.

Die gesetzlich vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 28. Oktober 1904 in Bern statt.

In dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe wurde im Artikel 3 auf Anregung des Vertreters der Regierung des Kantons Solothurn und im Einverständnis mit den Konzessionsbewerbern als Sitz der Gesellschaft „Solothurn“ bezeichnet, und im weitem im Art. 14 der letzte Absatz, betreffend Beschränkung des regelmäßigen Betriebes auf die Sommersaison, gestrichen. Im übrigen erklärte man sich mit dem Entwurfe einverstanden.

Das Konzessionsgesuch gibt uns zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß.

Wir empfehlen Ihnen die Erteilung der Konzession durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes und benützen gerne diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. November 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Oberdorf
auf den Weißenstein-Kulm.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren K. Müller, Ingenieur, Ad. Tschan, Notar, und G. Holliger, alle in Solothurn, vom 1. März 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. November 1904,

beschließt:

Den Herren K. Müller, Ingenieur, Ad. Tschan, Notar, und G. Holliger, alle in Solothurn, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Oberdorf auf den Weißenstein-Kulm 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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses 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 2 Jahren, 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.

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 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.

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 lebenden Tieren 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.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

für die Bergfahrt	Fr. 2. —
für die Talfahrt	„ 1. 50

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, Abonnementsbillette 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 Fr. 2 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt 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. Für Güter kann eine Taxe von höchstens Fr. 1 per 100 Kilogramm für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger 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 Gütertaxe zu erheben.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 22. Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

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

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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. 27. 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 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Solothurn den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung des Betriebssystems bei Eisenbahnen.

(Vom 18. November 1904.)

Tit.

Nach bisherigem Sprachgebrauch ist in den Konzessionen für Eisenbahnen überall da, wo nicht ausdrücklich etwas anderes bemerkt ist, unter „Eisenbahn“ eine Adhäsionsbahn mit Dampfbetrieb zu verstehen. Die Folge davon ist, daß dann, wenn eine solche Bahnunternehmung vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb übergehen will, die Konzession geändert werden muß. Dieser Fall ist schon eingetreten, z. B. bei der Freiburg-Murten-Ins-Bahn (E. A. S. XVII, 100) und wird sich aller Wahrscheinlichkeit je länger desto öfter wiederholen. So liegen zurzeit zwei solche Gesuche vor und von anderen Bahnverwaltungen ist einstweilen bekannt, daß sie die Einführung des elektrischen Betriebes studieren.

Da in solchen Fällen sozusagen ausnahmslos alle beteiligten Kreise mit der Änderung des Betriebssystems einverstanden sind, so bedeutet die Änderung der Konzession nichts anderes als eine Formalität, die aber mitunter der Einführung der beabsichtigten Betriebsverbesserung hinderlich ist, nämlich dann, wenn das Konzessionsänderungsgesuch mehrere Monate liegen bleiben muß, bis die eidgenössischen Räte zu einer Session zusammentreten.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Oberdorf auf den Weissensteinkulm. (Vom 18. November 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.11.1904
Date	
Data	
Seite	935-946
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 192

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.