

29.11.34

Konstituierende Sitzung

des
neuen Initiationskomitees für eine Weissensteinbahn
Freitag, den 16. Februar 1934, 17.00 Uhr,
im Hotel „Krone“ in Solothurn.

Herr D. Max Buder, als Präsident der Direktion der S. M. B., eröffnet die Sitzung und führt über die Veranlassung derselben folgendes aus:

Bereits am 1. März 1904 wurde ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Traktierbahn auf den Weissenstein von den Hrn. Ingenieur Müller, Notar Fischer und J. Holliger dem Bundesrate eingereicht. Auf Antrag des letzteren erhielt die Bundesversammlung mit Beschluss vom 21. Dez. 1904 die Konzession, die später wiederholt verlängert wurde. Im Jahre 1912 wurde das Material vom einzig überlebenden Konzessionsinhaber Notar Fischer dem Sprechenden übergeben, mit der Bitte, die Sache an die Hand zu nehmen, da am 1. Jan. 1913 die Konzession sonst erlösche. Der Sprechende nahm den Auftrag in seiner Eigenschaft als Bezirkskommissar der S. M. B. und sich die Direktion wiederholt mit der Frage befasst hatte, entgegen. Es wurde ein Initiationskomitee gebildet, das sich am 17. Sept. 1912 konstituierte und die Verlängerung der Konzession nachsuchte, die von der Bundesversammlung am 6. Juni 1913 bis 1. Jan. 1915 verlängert wurde. Am 20. Dez. 1912 starb der einzige Inhaber der Konzession

und erging diese an das Initiativkomitee über. Dieses hielt drei Sitzungen ab; in der letzten vom 17. Okt. 1933 wurde auf Antrag von Ingenieur Ruder beschlossen, zur besseren Abklärung des Tracés eine technische Kommission einzusetzen, um nachher eine Konkurrenz über die Ausarbeitung des allgemeinen Bauprojektes zu veranstalten. Nach Besichtigung und Vorlage der Studien sollte eine weitere Sitzung des Initiativkomitees stattfinden. Diese Studien kamen nicht zum Abschluss, weil der König der ganzen Angelegenheit ein Ende machte und die Konzession erlosch. Als im letzten Frühjahr in der stadtsozialdemokratischen Tagespresse wiederholt die Anregung erneuert wurde, eine Bahn (Schwebebahn) auf dem Weissenstein zu bauen, befasste sich auch die Direktion der S. M. B. in ihrer Sitzung vom 30. Mai 1933 mit der Frage und beschloss, das vorhandene Material des Ingenieur Braun zur Orientierung zu überwachen. Die Direktion bekräftigte gleichzeitig die Auffassung, dass ein solches Unternehmen nur unter direkter Anteilnahme der S. M. B. durchgeführt werden solle. In der Direktionsitzung vom 16. Jan. 1934 wurde beschlossen, die Frage mittels eines orientierenden Referates des Hrn. Direktor Braun im Verwaltungsrat der S. M. B. zur Tracé zu bringen. In der Verwaltungsratsitzung vom 29. Januar wurde nach Anhörung des Referates und nach eingehender Diskussion beschlossen, es sei die Direktion beauftragt, ein Initiativkomitee zu bilden zur Aufhandlung der Frage der Erstellung einer Bahn auf dem Weissenstein und dem Verwaltungsrat fortlaufend zu unterrichten." Neben dem obigen orientiert das in der Presse im interess. erschienenen Referat von Hrn. Direktor Braun.

Mit Beschluss vom 2. / 5. Jan. 1934 hat die Direktion der S. M. B. das Initiativkomitee gebildet, worauf die Einladungen zur konstituierenden Sitzung von heute am 9. dies an die genannten Herren ergingen. Die Ernennung zu Mitgliedern haben ausdrücklich angenommen die Hrn. Braun und Ruder mündlich, die Hrn. Aeschy und Huberhölzer schriftlich, ebenso Hr. Müller mit Brief von heute. Der Herr Schanda dankt den genannten Herren für die Annahme des Mandates und ihre Mitwirkung und bezeugt die Erschienenen.

Hierauf folgt:

1. Konstituierung des Initiativkomitees.

Es wird auf Vorschlag des Hrn. Dr. Ruder beschlossen, ein Präsi-

diesem und einem Akteur zu ernennen.

Als Präsident wird gewählt H. J. Guder, der diesen Auftrag mit Dank annimmt.

Bezüglich des Akteurs wird beschlossen, vorläufig von der Nennung eines solchen Bezug zu nehmen, in der Meinung, dass das Präsidium über die Sitzungen ein kurzes Protokoll führt. Zu diesem Zwecke steht das Protokoll des ehemaligen Initiativkomitees zur Verfügung.

2. Arbeitsprogramm.

Der Vorsitzende stellt zur Diskussion:

a) die Frage der vorläufigen Anmeldung des Konzessionsgesuches beim eidg. Eisenbahndepartement;

b) die Einsetzung eines technischen Ausschusses, bestehend aus dem H. Direktor Braun, Assistent und Zuberbühler, sowie Ingenieur Guder zum Präsidium und zur Antragstellung an das Forum über die bautechnischen, bautechnischen und finanziellen Fragen; sowie zur Einreichung des Konzessionsgesuches, ferner zur Ablehnung der System- und Tracéfrage und des Kostenvorschlages. Der Ausschuss soll durch H. Direktor Braun einberufen werden.

c) Weitere Sitzungen des Initiativkomitees sollen stattfinden, sobald der Ausschuss bestimmte Beiträge zu stellen hat.

Nach eingehender Diskussion, wobei namentlich das System - Standardbahnen der Schweiz - vorläufig intensiv diskutiert wurde, wird das vom Präsidium entworfene Arbeitsprogramm gutgeheissen. Ferner wird beschlossen, es solle der technische Ausschuss persönlich beim eidg. Eisenbahndepartement vorprechen, um mündlich in Erfahrung zu bringen, welche Auffassungen über die technische und die Systemfrage bestehen, welche Bedingungen das Departement zu stellen hat und welche Auffassungen namentlich über die Prioritätsfrage hinsichtlich des Konzessionsgesuches bestehen.

3. Konzessionsgesuch des Ingenieurs Witzmann.

Das Präsidium hält mit, dass es am 13. Februar 1934 den Besuch des Hn. Ingenieur Witzmann, Solothurn erhalten habe, der auf das von ihm für eine Schwebebahn eingereichte Konzessionsgesuch verwiesen und dafür das Recht der Priorität beansprucht habe, ferner dass er vom Jurisproch D. W. von Arx am 16. Februar ein Schreiben erhalten habe, in

welchem auf die Doppelspurigkeit hingewiesen wurde, wenn neben
Hrn. Ingenieur Heizmann und dem von ihm beabsichtigten Kritik-
komitee noch ein neues Komitee die sämtlichen Fragen vorbereite und
ein neues Konzessionsgesuch bereite. Es wird dann erklärt, dass die
Krise um Ing. Heizmann bereit seien, mit uns zusammen zu arbeiten,
unter der Bedingung, dass ihm auf alle Fälle die Priorität eingeräumt
werde.

Nach eingehender Diskussion wird beschlossen, mit Hrn.
Ing. Heizmann und Dr. von Am soweit möglich zu verhandeln und ein
gemeinsames Vorgehen anzustreben, jedoch unter bestimmter und
entschiedener Ablehnung irgend welcher Zusicherungen bezüglich der
Priorität und Anerkennung derselben.

4. Erweiterung des Komitees

Hr. Redaktor W. Müller, Solothurn macht in seinem Schreiben vom 16. Februar 1934 die Anregung, das Komitee möge sich durch
je einen Vertreter des Berner Turas und der Stadt Basel ergänzen. Es
wird dieser Anregung zugestimmt und beschlossen, für den Tura
Hrn. Reusser, Mitglied des Verwaltungsrates der S. Ch. B., und für Basel
Hrn. Arthur Oettinger-Alali, Vorsteher des dortigen Verkehrsbüros,
als weitere Mitglieder beizuziehen.

Schluss 19.00 Uhr

für die Richtigkeit:
Max Studer

Besprechung

Freitag, den 16. März 1934, um 17.45 Uhr,
in der 'Krone' in Solothurn.

Anwesend sind die Hh. H. Max Studer, als Präsident,
Direktor Braun,
Direktor Austeruz,
Ingenieur Heizmann.

Hr. G. W. von Arp, der ebenfalls eingeladen wurde, lässt sich entschuldigen.

H. Direktor Braun erläutert die bisherigen Verhandlungen mit dem eidg. Eisenbahndepartement und gibt die Auffassung Ausdruck, dass Hr. Ing. Heizmann mit dem technischen Ausschuss mitarbeiten sollte, um speziell das Projekt der Schwerkabahn zu bearbeiten, während Hr. Ing. Studer dasjenige der Leichtkahn studieren würde.

H. Ing. Heizmann gibt die Erklärung ab, dass er in dem vorgeschlagenen Sinne im technischen Ausschuss mitarbeiten wolle, dass er sich dagegen vorbehalte, dem Bericht in das Leitungs-Komitee erst nach Besprechung mit den hinter ihm stehenden Personen in Erwägung zu ziehen.

Schluss 18.30 Uhr.

Für die Richtigkeit:
Alex Studer

2. Sitzung des Initiationskomitees
Donnerstag, den 26. September 1935, 17.00 Uhr,
in der „Krone“ in Solothurn

Anwesend sind die ¹⁴ H. Dr. Max Fuder als Präsident
Direktor Braun
Direktor Auster
Ingenieur Fuder
Direktor Leberbühler
Redaktor W. Müller
Ingenieur Feizmann
Leutnant Dr. W. von Arx
Jugendanwalt Reuser.
Entschuldigt abwesend: H. Bürgermeister D. Kell.

1. Das Präsidium bezeugt die anwesenden Herren und
teilt mit, dass auf die laut Beschluss vom 16. Febr. 1934 an die Herren
Fritz Reuser in Aarau und Arthur Oettinger-Melli, Vorsteher des Ver-
kehrs-Bureaus Basel, ergangene Einladung zur Mitwirkung im Initiatio-
nskomitee von ersterem die Aussage erteilt wurde, was Hr. Reuser verdankt
wird, während der letztgenannte die Beteiligung leider abgelehnt hat.
Der bezügliche Schreibens des Hrn. Oettinger-Melli vom 9. März 1934 wird
verlesen.

2. Die Protokolle der konstituierenden Sitzung vom 16. Februar
1934 und der Besprechung vom 16. März 1934 werden verlesen und ohne
Widerspruch genehmigt.

3. Bericht des technischen Ausschusses vom September 1935.
Der Bericht ist sämtlichen Mitgliedern zugestellt worden. Der Verfasser
desselben, Hr. Direktor Braun, erläutert ihn, worauf dem Vertreter der
beiden sich gegenüberstehenden Systeme, nämlich Hrn. Ingenieur Fuder
für die Standseilbahn und Hrn. Ingenieur Feizmann für die Schwebseilbahn,
zur Begründung ihres Standpunktes das Wort erteilt wird. Nachdem sich die

harden können ausgesprochen haben, ergreift Hr. Direktor Amstutz das Wort, um in ausführlichen Erläuterungen die Gründe anzugeben, weshalb er sich schließlich für das System der Schwebebahn entschieden hat. Hr. Reusser spricht sich dahin aus, dass er demjenigen Projekte zustimmend würde, das am wenigsten Geld erfordere. Im übrigen weist er die Frage auf, ob die Bahn beim Kaufhaus endigen und damit gewissermaßen mit ihm verknüpft werden solle, oder ob nicht auch eine andere Führung, beispielsweise auf die westlich gelegene Höhe in Aussicht genommen werden könnte.

Nachdem sich diese erste Aussprache abgewickelt hat, wird vom Präsidium beauftragt, die Diskussion angesichts der Komplexität der Fragen abzubrechen und sie in einer späteren Sitzung fortzusetzen. Er verleiht den Herren ihre Aussprache, insbesondere auch Hr. Direktor Braun die Abfassung des technischen Berichtes und den übrigen Mitgliedern des Ausschusses deren Tätigkeit.

H. Das Präsidium verliest hierauf des Entschuldigungsschreibens des Hrn. P. Doll vom 19. Sept. 1935, in dem mitgeteilt wird, dass die Organe der Bürgergemeinde nicht im Bau einer Bahn, sondern einer neuen Autostrasse das geeignetste Mittel zur Besserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Weissenstein erblicken. Es wird beschlossen, dieses Schreiben durch den Präsidenten beantwortet zu lassen und die dabei kundgegebene Auffassung zu bekämpfen.

Schluss 19.00 Uhr.

für die Richtigkeit:
Max Studer