

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein.

(Vom 13. Juni 1890.)

Tit.

Herr Ferdinand Bürer-Rüst, Baumeister in Wartenstein-Ragaz, bewirbt sich mit Eingabe vom 18. Oktober vorigen Jahres um die Konzession zum Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein.

Während in der Centralschweiz aller Orten Bahnen erstellt worden seien, welche die Touristen in bequemer Weise nach beliebten Aussichtspunkten, Kuranstalten etc. befördern, habe die Ostschweiz in dieser Beziehung noch sehr Weniges aufzuweisen. Namentlich biete der doch nicht geringe Kurort Ragaz den Fremden nichts Derartiges. Dadurch werden gleichzeitig die unliegenden Touristen-etablissemments geschädigt, zu welchen insbesondere die dem Gesuchsteller gehörende, auf der Höhe südöstlich von Ragaz gelegene Pension und Restauration Wartenstein zähle. Wegen seines herrlichen Panoramas auf die Berge der Ostschweiz und des Ueberblicks über Ragaz, wie das ganze Sarganser Oberland, sei Wartenstein ein beliebter Ausflugsort von Ragaz. Aber auch die Bewohner der Irrenanstalt St. Pirminsberg, der Gemeinden Pfäfers, Vadura, Vason und Vättis, sowie die Passanten des Kunkelspasses führe der Weg von und nach Ragaz an Wartenstein vorbei, und ferner verkehren daselbst die vielen Tausende von Besuchern der Quellenschlucht. Wenn daher der Konzessionsbewerber eine Eisenbahnverbindung zwischen Ragaz und Wartenstein anstrebe, so geschehe es zwar in erster Linie, aber

nicht ausschließlich im Interesse seiner Besetzung Wartenstein, sondern auch zum Besten der Bewohner der genannten Gemeinden, wie der zahlreichen, in Ragaz sich aufhaltenden Fremden. Mit Rücksicht auf die letztern glaubt Petent, den Ausgangspunkt einer anzustrebenden Bahn an das Verkehrszentrum von Ragaz verlegen zu sollen, als welches der „Quellenhof“ angenommen wird. Eine Lokomotivbahn erachtet Petent wegen der bedeutenden Bau- und Betriebskosten, wie auch wegen der geringen Fahrlänge als unthunlich.

In dem technischen Bericht zu der Konzessionseingabe ist für die Verbindung von Ragaz mit Wartenstein eine eingeleisige Drahtseilbahn mit einer Ausweitung in der Mitte (wie bei Lugano Bahnhof-Stadt) in Aussicht genommen, während sich dagegen der Bewerber anlässlich der Konzessionskonferenz eventuell auch zu einer vierschielligen Anlage, wie bei der im Bau befindlichen Drahtseilbahn in Neuenburg, bereit erklärte. Die Spurweite soll einen Meter betragen. Die Bahn beginnt unweit der Mühle vom „Hof Ragaz“ und steigt dann in südlicher Richtung an dem Berggehänge zuerst rechts der Straße empor, unterfährt dieselbe mittelst eines Tunnels und gelangt, links der Straße sich hinziehend, nach Wartenstein, wo die Endstation hart an der Straße projektirt ist. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 761 Meter horizontal, 791 Meter schief gemessen. Entsprechend dem zur Wirkung kommenden Seilgewicht soll die Bahn eine von unten nach oben kontinuierlich zunehmende Steigung (von 254 bis 310 ‰) erhalten. Die zu ersteigende Höhe beträgt 214.6 Meter. Die Bahn erhält drei in demselben Sinne, und zwar nach links verlaufende Kurven mit je 120 Meter Halbmesser. Der größte Theil der Bahn wird in den Felsen eingesprengt, und nur zwei Strecken von 115 und 90 Meter kommen in Auftrag. Querswellen von Eisen tragen die Laufschiene von 20 Kilogramm Gewicht per Laufmeter, sowie die Abt'sche Zahnschiene mit zwei Lamellen. Die Wagen sind zu zwei Klassen mit 16 Sitz-, bezw. 30 Stehplätzen vorgesehen. Sie werden mit den üblichen Bremsen ausgerüstet. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht in Aussicht genommen. Um jederzeit das nöthige Betriebswasser vorrätzig zu haben, ist in Wartenstein ein großes Reservoir projektirt. Die beiden Endstationen erhalten einfache Einsteighallen und sind durch das Telephon mit einander verbunden.

Die Anlagekosten werden veranschlagt auf total Fr. 160,000. Bezüglich Frequenz wird, unter Zurechnung der die Bahn benutzenden einheimischen Bevölkerung, auf den Absatz von 20,000 Billeten hin und zurück per Saison abgestellt.

Die Regierung von St. Gallen erklärt mit Schreiben vom 24. Mai d. J., gegen Ertheilung der Konzession in der üblichen Form

keine Einwendung zu erheben, und theilt mit, daß von Seite der beteiligten Gemeindebehörden eine wohlwollende Stellung gegenüber dem Unternehmen gewünscht worden sei, während dagegen der Besitzer des „Hofes Ragaz“ gegen die Ausführung energisch Einsprache erhoben habe mit der Begründung, daß die stille Ruhe der Anlagen bei dem Hofe Ragaz durch die Bahnausführung wesentlich gestört, der Besuch derselben den Kuranten verleidet und infolge dessen der Hof Ragaz schwer benachtheiligt werde. Im Hinblick aber darauf, daß das von einer Drahtseilbahn verursachte Geräusch überhaupt nicht ausnahmsweise unangenehm oder stark sei und daß zwischen der projektirten untern Einsteighalle der Bahn und den Anlagen des Hofes Ragaz die Stallungen, das Waschhaus, die Mühle, die Säge und die Schmiede desselben sich befinden, die Einsteighalle also gerade hinter alle Oekonomieeinrichtungen des Hofes zu liegen komme, hat die Regierung in der Beschwerde keine hinlänglichen Anhaltspunkte finden können, um eine Verkehrseinrichtung zu verhindern, welche in dem stark besuchten Kurort Ragaz-Pfäfers eine vorhandene und viel begangene steile Straße zwischen den beiden Dörfern Ragaz und Pfäfers durch eine Drahtseilbahn theilweise bequem ersetze.

Bei Anlaß der vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, welche am 4. d. M. abgehalten wurden, fand der unten folgende Konzessionsentwurf die Zustimmung des Regierungsvertreters sowohl, als des Petenten.

Wir haben zu dem Entwurfe, welcher den letzten Seilbahnkonzessionen, namentlich für Rheineck-Walzenhausen (vom 20. Dezember 1889), entspricht, nur wenige Bemerkungen anzubringen.

In Art. 8 ist, unter Zustimmung des Gesuchstellers, die Anzahl der Geleise, beziehungsweise Schienen, nicht angegeben, in der Meinung, daß, nach vorangegangenen genauern Studien, bei Anlaß der Vorlage des Bauprojektes über die Frage zu entscheiden sein werde, ob eine eingleisige Anlage mit automatischer Ausweichung gestattet werden will oder aber die Bahn zweigleisig (mit drei oder vier Schienen), wozu sich Petent eventuell bereit erklärte, zu erstellen ist.

Der Regierungsvertreter wünschte auch die Angabe der Betriebsweise („und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben“) wegzulassen, um der Frage, ob für die Beschaffung des Betriebswassers das Expropriationsrecht in Anspruch genommen werden könne, in keiner Weise zu präjudizieren. Nach bisheriger Annahme geschieht aber letzteres durch den beanstandeten Passus nicht, welcher übrigens hier auch deßhalb um so eher stehen bleiben

mag, als der Gesuchsteller bei der Konferenz erklärte, daß für die Wasserbeschaffung das Expropriationsrecht nicht beansprucht werde.

Die Taxen für den Personentransport (Art. 15) entsprechen den Vorschlägen des Gesuchstellers und geben zur Beanstandung nicht Anlaß. Die Gepäck- und Gütertaxe ist gegenüber dem ursprünglichen Antrage des Petenten angemessen herabgesetzt worden, womit sich Letzterer einverstanden erklärte.

Indem wir Ihnen beantragen, die Konzession unter den im nachstehenden Beschlußentwurf aufgenommenen Bedingungen zu ertheilen, benutzen wir gleichzeitig den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Juni 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes:

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn Ferdinand Bürer-Rüst, Baumeister in Wartenstein-Ragaz, vom 18., eingelangt am 21. Oktober 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 13. Juni 1890,

beschließt:

Dem Herrn Ferdinand Bürer-Rüst, Baumeister in Wartenstein-Ragaz, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe 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 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter als Drahtseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegender Kraft betrieben.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Es werden zwei Wagenklassen eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorhergehend, vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

in der I. Klasse Bergfahrt 1 Franken,
Thalfahrt 50 Rappen.

in der II. Klasse Bergfahrt 60 " "
Thalfahrt 30 " "

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette auszugeben.

2. Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 6 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

3. Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 3 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 16. Die in Art. 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und das Personal bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen, 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des

durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22¹/₂fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Ragaz nach Wartenstein. (Vom 13. Juni 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.06.1890
Date	
Data	
Seite	473-481
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 846

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.