

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Lugano nach dem Moncucco.

(Vom 18. Juni 1908.)

Tit.

Mitteltst Eingabe vom 5. April 1908 unterbreitete Herr Dr. Ant. Battaglioni in Massagno das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Lugano nach dem Moncucco.

In dem allgemeinen Berichte führt der Konzessionsbewerber an, dass die stets zunehmende Entwicklung der Stadt Lugano und ihrer Umgebung als Fremdenstation die Schaffung neuer Attraktionen und grösserer Bequemlichkeiten bedinge.

Der Gipfel des Moncucco (419 m. ü. M.) gelte allgemein als der prächtigste Aussichtspunkt in der Nähe von Lugano. Durch die Erstellung der projektierten Drahtseilbahn könne dieser Gipfel leicht zugänglich gemacht werden.

Die Drahtseilbahn würde ausserdem noch andere Zwecke von grossem Interesse erfüllen: die leichte und schnelle Verbindung zwischen Lugano und den auf den Hügeln im Westen der Stadt gelegenen Dörfern, namentlich Sorengo, Gentilino, Montagnola, Agra etc. und die Förderung der baulichen Entwicklung auf den Gebieten von Sorengo und Lugano in der prächtigen, sie schützenden Hügelzone, wo zurzeit die Nachfrage nach Bauplätzen nur gering ist, weil bequeme Verbindungen mit der Stadt fehlen.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Dem Plan zufolge nehme die Drahtseilbahn ihren Anfang an der unteren Ausmündung des Tales von Tassina, zwischen dem Grand Hôtel und dem Hôtel du Parc, in einer Höhe von 248 m. über Meer und 9 m. über dem Niveau des Sees. Sie entwickle sich in dem genannten Tälchen, indem sie sich auf der linken Seite desselben halte bis zum Durchgang unter der Brücke der Gotthardbahn. Von dort verfolge sie die rechte Seite, um wieder auf die linke Seite überzugehen und das Tal unter Roncaccio zu verlassen, von welchem Punkte sie in gerader Linie bis zum oberen Endpunkte bei Quote 400 m. geführt werde.

Länge der Linie : 700 m.

Spurweite : 1 m.

Maximalsteigung : 375 ‰.

Höhencoten : Untere Station 284 m. ü. M., obere Station 400 m. ü. M.

Minimalradius : 150 m.

Zwischenstationen : Eventuell 2 (die erste bei der Brücke im Tal von Tassino, die zweite an einem Punkte in der Nähe von Roncaccio).

Betriebssystem : Elektrizität.

Vorgesehene besondere Arbeiten : Genügende Gebäude an den beiden Endpunkten der Linie ; eine Ausweichstelle für die Wagen ; eine Galerie von 75 m. zwischen km. 0,1 und km. 0,2 ; eine gewölbte Brücke von 5 m. Lichtöffnung ; eine gewölbte Brücke von 7 m. Lichtöffnung ; eine eiserne Brücke von 7 m. Lichtöffnung ; eine Unterführung von 5 m. Lichtöffnung.

Es werden keine öffentlichen Strassen benützt.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Posten :

Organisation und Verwaltungskosten	Fr.	15,000
Expropriationen	„	10,000
Unterbau	„	80,000
Oberbau	„	35,000
Mechanische und elektrische Einrichtungen	„	45,000
Gebäude	„	35,000
Telephon, Signale etc.	„	2,000
Mobilier und Werkzeuge	„	3,000
Unvorhergesehenes	„	10,000

Fr. 235,000

oder zirka Fr. 336,000 per Kilometer.

In seiner Vernehmlassung vom 2. März 1908 spricht sich der Regierungsrat des Kantons Tessin zu gunsten des Projektes aus, indem er bemerkt, dass die Munizipalität Lugano das Projekt unter der Bedingung empfehle, dass sie sich die Prüfung des allgemeinen Bauprojektes vorbehalte. Hierzu wird ihr im Plangenehmigungsverfahren Gelegenheit geboten werden.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 10. Juni 1908 in Bern statt. Man erklärte sich nach Vornahme einiger redaktioneller Änderungen allseitig mit dem vom Eisenbahndepartement ausgearbeiteten Konzessionsentwurf einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, durch welchen dem Konzessionsgesuch entsprochen werden soll, zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Juni 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Lugano
nach dem Moncucco.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, vertreten durch Herrn Dr. Ant. Battaglini, in Massagno (Tessin), vom 5. April 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Juni 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn Dr. Ant. Battaglini, in Massagno (Tessin), wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Lugano nach dem Moncucco 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 Lugano.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren 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 Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

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 als Drahtseilbahn mit Spurweite von einem Meter und eingleisig 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 Tessin 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, Gepäck und Stückgütern. Zum Transport von Gütern in Wagenladungen und 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. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 1. März bis 1. November jeden Jahres beschränken. Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat eine weitere Ausdehnung der Betriebszeit verlangen.

Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle dahेरigen Projekte, welche 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 nur eine Wagenklasse einführen, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muss. Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Gesellschaft zur Einführung einer zweiten Wagenklasse ermächtigen. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Bergfahrt Fr. 1. 50

Talfahrt Fr. 1. —

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

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. 1 per 100 Kilogramm für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) bezogen werden.

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

Art. 18. Für den Transport der Stückgüter kann eine Taxe bis auf den Betrag von 70 Rappen per 100 Kilogramm für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) bezogen werden.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug 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 Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 20. Im Falle der Erstellung von Zwischenstationen werden die Taxen pro rata der Längen berechnet.

Art. 21. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 22. 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 Bestimmungsstation abzuholen.

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

Art. 23. Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 27. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905, mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin, 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 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^{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 Bundesgerichtes.

Art. 29. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 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. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Begnadigungsgesuch des wegen Übertretung der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Förderung der Landwirtschaft durch den Bund bestraften Don Elia Stevenoni in S. Vittore, Kanton Graubünden.

(Vom 15. Juni 1908.)

Tit.

Am 5. Oktober 1907 liess Don Stevenoni drei Fässer Trauben, die in seinem Weinberg in der Gemeinde Contone, Kanton Tessin, geerntet worden waren, in seine Wohngemeinde einführen ohne behördliche Kontrolle und ohne Einholung einer Bewilligung der obern Instanzen. Diese Einfuhr versties gegen ein auf Art. 67 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Förderung der Landwirtschaft gestütztes Verbot von Einfuhr von Weintrauben aus dem Kanton Tessin, das die Regierung des Kantons Graubünden in gesetzmässiger Weise erlassen und gehörig publiziert hatte (vergl. den zitierten Artikel der Vollziehungsverordnung in A. S. n. F. XIV, 315).

Die Gemeindebehörde von S. Vittore leitete hierauf gegen Don Stevenoni ein Strafverfahren ein, in welchem dieser seine Handlung damit zu entschuldigen versuchte, dass er behauptete, der in S. Vittore stationierte Landjäger Mani, bei welchem er

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Lugano nach dem Moncucco. (Vom 18. Juni 1908.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.06.1908
Date	
Data	
Seite	245-255
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 957

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.