Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè.

(Vom 17. März 1905.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9. November 1904 unterbreiteten die Herren Otto Birken in Zürich, J. Wennips in Lugano und E. Strub in Zürich dem Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden ein Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè. Die Bahn solle in zwei Sektionen erstellt werden, die folgende Strecken umfassen:

1. Cassarate-Suvigliana;
2. Suvigliana-Aldesago-Monte Brè.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, es werde beabsichtigt, in Castagnola (Cassarate), der klimatisch günstigsten Lage am Luganersee, ein modernes, hygienisch best eingerichtetes Hotel ersten Ranges zu erbauen. Dieses Hotel sei auf der Terrasse in Suvigliana, am Abhange des Monte Brè geplant, von wo man eine herrliche Aussicht auf die Stadt, den See und die umliegenden Berge habe. Suvigliana, etwa 100 m. über dem See, sei vor rauhen Winden geschützt, die Sonne scheine hier im Winter länger als in Lugano und die Temperatur sei um einige Grade höher als in dieser Stadt.

Ein leicht ansteigender Fahrweg, sowie ein durch Privateigentum führender steilerer Fußweg, der der Kürze halber von den Fremden bevorzugt werde, führen nach Suvigliana. In der Richtung dieses Privatweges sollen nun der See und die Terrasse durch eine Drahtseilbahn verbunden werden, beginnend in der Nähe der Fahrstraße Lugano-Castagnola und der Tramstation und endigend auf dem Niveau des geplanten Hotels. Die Bahn nach Suvigliana werde jedoch nicht nur dem Fremden- und Hotelverkehr dienen, sondern auch den Lokalinteressen, indem mehrere kleine Gemeinden auf der Höhe von Suvigliana liegen und infolge des neuen Verkehrsmittels die Bebauung an den reizvollen Hängen des Monte Brè rasch zunehmen werde.

Da Suvigliana wegen seiner günstigen klimatischen Verhältnisse als Winterstation vorgesehen sei, solle die Bahn auch im Winter betrieben werden. Nach genügender Entwicklung von Suvigliana solle von hier bis auf den weitbekannten Monte Brè eine zweite Seilbahn mit der Zwischenstation Aldesago erstellt werden. Aldesago liege in der Mitte zwischen Suvigliana und dem Monte Brè und eigne sich wegen seiner schönen, aussichtsreichen Lage vorzüglich zu Bauzwecken. Die hier vorgesehene Haltestelle werde ebenfalls nicht nur dem Touristen- und Hotelverkehr, sondern auch dem Orte Aldesago dienen.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Die untere Linie (I. Sektion) beginne neben dem Gebäude des Herrn Brinkmann in Cassarate und führe an dem vorgeschobenen steil abfallenden Bergkopf hinauf bis möglichst nahe an die Straße von Suvigliana und bis an diese Ortschaft.

Die untere Station sei leicht zugänglich, während die obere derart plaziert sein werde, daß sie etwas abseits von dem projektierten Hotel zu liegen komme und so nicht störe, zugleich aber eine spätere Fortsetzung der Bahn auf den Monte Brè am leichtesten und bequemsten gestatte. Die obere Station erhalte von der Ruviglianastraße und ebenfalls vom Hotel aus bequeme Zufahrten . Die horizontale Bahnlänge der ersten Sektion betrage 170 m. und die Höhendifferenz 90 m., welche mit Steigungen von 29 bis 66 % überwunden werden solle.

Die obere Linie (II. Sektion) gehe von der Station Suvigliana aus, kreuze bei km. 0,55 die Straße nach Ruvigliana, durchbreche bei km. 0,8 die Häusergruppe von Suvigliana und passe sich dann mit Kurven von 300 m. Radius den grünen Hängen des Monte Brè möglichst an. Die Haltestelle von Aldesago sei für den Ort und die künftigen Neubauten möglichst bequem plaziert. Bei km. 0,55 sei Überführung der Straße und eine kleine Verlegung

derselben vorgesehen. Diese Sektion habe eine horizontale Länge von 1068 m., die Steigungen betragen 32 bis 65 % und der Höhenunterschied zwischen Suvigliana (370 m.) und dem Monte Brè (870 m.) sei 500 m.

Beide Sektionen erhalten 1 m. Spurweite, mit Ausnahme der Ausweichstelle eingeleisigen Oberbau, durchgehends gemauerten Unterbau und als Betriebskraft Elektrizität.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

	I. Sektion. Fr.	II. Sektion. Fr.
Kapitalbeschaffung, Projektverfassung . .	12,000	33,000
Land- und Gebäudeankauf	—	15,000
Unterbau mit Verlegung des Oberbaues .	40,000	182,000
Oberbau	12,000	45,000
Hochbauten	25,000	40,000
Rollmaterial	24,000	28,000
Mechanische Einrichtungen und elektrische Installation, Signalleitungen, Signale, Telephon	28,000	44,000
Mobiliar und Gerätschaften	2,000	3,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes . .	7,000	20,000
Total	150,000	410,000

oder Fr. 888,000 per Kilometer der Bahnlänge für die erste und zirka Fr. 400,000 für die zweite Sektion.

Der Staatsrat des Kantons Tessin erklärte mittelst Vernehmlassung vom 23. November 1904, daß ihm das Projekt zu keinen Einwendungen Anlaß gebe. Seine Vorbehalte betreffend Einsichtnahme vom gesamten Planmaterial und Vorkehren für genügende Sicherheit bei den Kreuzungen der Bahn mit den öffentlichen Straßen werden im Plangenehmigungsverfahren Berücksichtigung finden.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 9. März 1905 in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe erklärte man sich im allgemeinen einverstanden. Auf Anregung des Vertreters des Staatsrates des Kantons Tessin und im Einverständnis mit dem Vertreter der Konzessionsbewerber wurde die Einführung einer zweiten Wagenklasse vorgesehen, und die Artikel 17 und 18 des Entwurfes entsprechend ergänzt. Im Konzessionsgesuch sind die Personentaxen für die Relation Monte Brè verhältnismäßig zu hoch angesetzt, weshalb dieselben im Entwurfe entsprechend reduziert wurden.

Zu weitern Bemerkungen haben wir keine Veranlassung.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme, und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. März 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Otto Birken in Zürich, J. Wennips in Lugano und E. Strub in Zürich, vom 9. November 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. März 1905,

beschließt:

Den Herren Otto Birken in Zürich, J. Wennips in Lugano und E. Strub in Zürich wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè 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 weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Es wird der Gesellschaft gestattet, die Bahn in zwei Sektionen auszuführen, die folgende Strecken umfassen:

1. Cassarate-Suvigliana;
2. Suvigliana-Aldesago-Monte Brè.

Art. 6. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Sektion Cassarate-Suvigliana nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 7. Binnen 1 Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion Cassarate-Suvigliana zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für den Bau der 2. Sektion (Suvigliana-Monte Brè) sind vom Bundesrat festzusetzen.

Art. 8. Die Nichteinhaltung der in Art. 6 und 7, beziehungsweise durch Bundesratsbeschluß angesetzten Fristen für die eine der beiden Sektionen hat nur den Hinfall der Konzession für diese, nicht auch für die andere Sektion zur Folge.

Art. 9. 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. 10. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 11. 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. 12. 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. 13. 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. 14. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 15. 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. 16. Der regelmäßige Betrieb kann auf der 2. Sektion (Suvigliana-Monte Brè) auf die Sommersaison beschränkt werden.

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. 17. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung einer weitern Wagenklasse gestatten.

Art. 18. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

	Bergfahrt	Talfahrt
Cassarate-Suvigliana	Fr. —. 35	Fr. —. 25
Suvigliana-Aldesago	„ —. 80	„ —. 60
Aldesago-Monte Brè	„ —. 80	„ —. 60

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.

Im Falle der Einführung einer weitern Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Art. 19. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck können per 100 Kilogramm höchstens folgende Taxen für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden:

Cassarate-Suvigliana	30	Rappen,
Suvigliana-Aldesago	70	„
Aldesago-Monte Brè	70	„

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. 20. Für Güter können per 100 Kilogramm höchstens folgende Taxen für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden:

Cassarate-Suvigliana	20	Rappen,
Suvigliana-Aldesago	40	„
Aldesago-Monte Brè	40	„

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen 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. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 24. 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. 25. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und 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 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Bundesrat 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. 29. 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. 30. 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 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 1945 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 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den $22^1/_2$fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Mai 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Cassarate auf den Monte Brè. (Vom 17. März 1905.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1905
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	13
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	22.03.1905
Seite Page Pagina	453-464
Ref. No	10 021 370

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.