

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Locarno zur Madonna del Sasso.

(Vom 4. Oktober 1897.)

Tit.

Mit Schreiben vom 21. April 1896 übermittelte uns der Staatsrat des Kantons Tessin einen von ihm unterm gleichen Datum gefaßten Beschluß des Inhalts, es sei ein Konzessionsgesuch der Herren Muschiatti, Varenna und Rigola in Locarno für eine Drahtseilbahn von Locarno bis zur Madonna del Sasso, welches Gesuch dem Schreiben der Regierung ebenfalls beilag, an den Bundesrat zu leiten. Da dem Konzessionsgesuche die vorgeschriebenen Vorlagen fehlten, wurde der Staatsrat des Kantons Tessin zu Handen der Konzessionsbewerber auf diesen Mangel aufmerksam gemacht.

Mittelst Eingabe vom 6. Juni 1896 reichte er dann die von den Petenten unterzeichneten Vorlagen ein, welchen zu entnehmen war, daß es sich um eine Drahtseilbahn handle, welche von der Brücke der Kantonsstraße Locarno-Orselina über die Ramogna ausgehen und auf dem linken Ufer dieses Flusses zum Sanktuarium der Madonna del Sasso führen solle. Die obere Endstation sei an der Straße Monti-Orselina, je eine Zwischenstation beim Hotel Belvédère und bei dem genannten Sanktuarium vorgesehen. Eventuell solle die Bahn thalwärts bis zur untern Ramognabrücke erweitert werden, was auf dem Situationsplan durch eine punktierte Linie angemerkt sei.

Die projektierte Bahn, wird im allgemeinen Berichte weiter ausgeführt, entspreche einem Bedürfnis; denn einerseits nehme die

Zahl der Pilger, welche zum Sanktuarium der Madonna del Sasso wallfahren, alljährlich zu, und anderseits erweise sich der Fußpfad, welcher gegenwärtig zu dem sich fast täglich mehr entwickelnden, prächtigen Aussichtsorte „dei Monti“ führe, als sehr mühsam für die Touristen.

Dem technischen Berichte zufolge soll die Bahn eingleisig, mit Spurweite von 1 Meter und mit einer Abtschen Zahnstange gebaut werden. In der Mitte finde die Ausweichung statt. Die Wagen erhalten je 24 Sitzplätze. Als Betriebskraft solle Wasserübergewicht verwendet werden; eine Quelle befinde sich ganz in der Nähe der obern Endstation.

Die Länge der ganzen Linie betrage 630 Meter, der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten 174,1 Meter. Als Minimalradius seien 110 Meter, als Maximalsteigung 52 % vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag, der sehr large gerechnet sein soll, sieht folgende Ansätze vor:

1. Schienen, Kabel, Zahnschiene, Schwellen, Rollen und Zubehörden	Fr.	40,950
2. Kunstbauten (Viadukt)	„	48,000
3. Mauerwerk für den Unterbau und Bahndamm	„	23,460
4. Erdarbeiten und Felsbrüche	„	25,400
5. Stationen und Rollmaterial	„	26,000
6. Expropriationen	„	3,000
7. Wasserreservoir und -leitung	„	5,000
8. Studien, Bauleitung und Unvorhergesehenes	„	34,190
	Total	Fr. 206,000

Auf einen Kilometer berechnet, würden die Baukosten Fr. 383,000 betragen, was den kilometrischen Kosten der drei Drahtseilbahnen Biel-Magglingen, Bürgenstock und Gießbach entspreche.

Die Betriebseinnahmen werden auf Fr. 30,000, die Ausgaben (inklusive 5 % Verzinsung des Kapitals und 4 % für Amortisation) auf Fr. 27,000 berechnet, so daß das Projekt als finanziell sehr günstig bezeichnet werden müsse.

Die kantonale Regierung hatte sich vorbehalten, sich über das Projekt nach Anhörung der Lokalbehörden zu äußern; ihre Vernehmlassung erfolgte erst mittelst Schreibens vom 19. Juni 1897 und ging dahin, sie unterstütze das Konzessionsgesuch, da sie von dem Nutzen der zu bauenden Drahtseilbahn überzeugt sei.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, welche am 1. dieses Monats stattfanden, wurde der nachstehende, vom Eisenbahndeparte-

ment aufgestellte Entwurf allseitig gebilligt. Derselbe entspricht im allgemeinen den für Drahtseilbahnen üblichen Konzessionen. In Artikel 8 wird die Betriebskraft nicht genannt, damit, falls die Gesellschaft vom Wasserübergewicht zur Elektrizität oder zu einem andern System überzugehen wünscht, dies ohne Konzessionsänderung geschehen könne.

Wir empfehlen Ihnen den Beschlußentwurf zur Annahme und benutzen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Oktober 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Locarno zur Madonna
del Sasso.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Muschietti, Varena und Rigola in Locarno vom 20. April 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Oktober 1897,

beschließt:

Den Herren Francesco Muschietti, Giuseppe Varena und Domenico Rigola in Locarno wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Locarno zur Madonna del Sasso 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.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes 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 Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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 erstellt.

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 Bundesbeamten, 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.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt nur die Beförderung von Personen und Gepäck.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Ände-

rungen nötig findet, können solche nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheingestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

30 Rappen für die Bergfahrt,
15 " " " Thalfahrt.

Für Kinder unter drei 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 zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen per 100 Kilogramm bezogen werden.

Bei Festsetzung der Taxen wird das Gewicht nach Einheiten von 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaften besitzt, erfolgen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens 2 Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reingewinn 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. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufs ist der Konzessionärin 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 keine Genüge gethan 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.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Locarno zur Madonna del Sasso. (Vom 4. Oktober 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1897
Date	
Data	
Seite	362-369
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 030

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.