

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Zahnradbahn von Capolago nach dem Gipfel des Monte Generoso.

(Vom 23. Juni 1886.)

Tit.

Am 29. Mai 1886 reichte Herr J. Blankart in Lugano im Namen eines Gründungskomite's und zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft ein Konzessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn von Capolago am Luganersee auf die Höhe des Monte Generoso.

Der Monte Generoso, mit Recht Tessiner Rigi genannt, bietet eine der schönsten Aussichten und werde daher Jahr für Jahr von einer großen Zahl Touristen besucht und von vielen auch zu einem längeren Aufenthalt gewählt. Der Besuch würde indessen ohne Zweifel noch ein viel zahlreicherer sein, wenn nicht der mühsame Aufstieg für schwache und alte Leute ein fast unüberwindliches Hinderniß bildete.

Diese Erwägungen hätten denn auch schon im Jahr 1874 die internationale Gesellschaft für Bergbahnen zu Studien für Bau einer Zahnradbahn von Mendrisio auf den Monte Generoso veranlaßt. Die damals eingetretene allgemeine europäische Krise habe aber allen neuen Projekten ein Ziel gesetzt.

Die Eröffnung der Gotthardbahn habe den Fremdenstrom zu den italienischen See'n und namentlich demjenigen von Lugano um ein Bedeutendes verstärkt. Eine gute Zahl dieser Touristen statten dem Monte Generoso einen Besuch ab und auch das Lugano näher gerückte Mailand mit über 300,000 Einwohnern stelle jedes Jahr

sein Kontingent, das sich wesentlich vermehren würde, wenn die Verbindung eine leichtere und billigere wäre.

Dieser Umstand, sowie die weitere Betrachtung, daß die in der Schweiz bis jetzt erstellten Bergbahnen unbestreitbar für die betreffenden Landesgegenden vom größten Vortheil waren, haben eine Anzahl Privater in Lugano und Mendrisio zur Wiederaufnahme des Projekts einer Monte-Generoso-Bahn veranlaßt.

Vorstudien hätten indessen ergeben, daß das früher von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen gewählte Tracé zu lang und zu theuer wäre, und vielmehr dazu geführt, ein von Capolago ausgehendes Tracé in Aussicht zu nehmen. Von Capolago soll dasselbe zunächst in südlicher Richtung oberhalb der Straße nach Mendrisio dem Abhang entlang, dann bei St. Nikolas mit einem kleinen Tunnel unter dem Berg durch geführt werden, von hier, nach Norden umbiegend auf der rechten Thalseite am Abhang bis zum Hôtel Generoso (1209 Meter) sich hinziehen, von dort ebenfalls dem Abhang entlang und auf der rechten Thalseite bis zur Endstation „Vetta“, circa 120 Meter unterhalb des Gipfels, in der Nähe der italienischen Grenze verlaufen. Außer den Endstationen würde bloß beim Hôtel Generoso eine Station errichtet. Die Gesamtlänge der Linie beträgt circa 9,2 Kilometer mit einer mittleren Steigung von 14,1 % und einer maximalen von 27 %. Die Bahn soll nach dem Zahnradsystem und mit einer Spurweite von 1 Meter erstellt werden. Die schmalspurige Anlage ist gewählt, um die Tracirung möglichst der Terraingestaltung anpassen und die Längenentwicklung thunlichst abkürzen zu können, und so den nöthigen Aufwand an Baukapital im Interesse der Realisirbarkeit des Unternehmens zu verringern. Anderseits wird dadurch auch die Anwendung kleiner Kurvenradien (100 Meter) ermöglicht.

Das Betriebsmaterial soll ohne wesentliche Abweichungen demjenigen schon ausgeführter, dem Personen- und Güterverkehr dienender Zahnradbahnen entsprechen. Ebenso soll die bewährte Betriebsweise der letztern zur Anwendung kommen. Die Kosten der ganzen Anlage, inklusive Rollmaterial, werden auf Fr 2,400,000 oder Fr. 260,870 per Kilometer veranschlagt.

Der Staatsrath von Tessin spricht sich in seiner Vernehmlassung vom 5. Juni zu Gunsten des Projektes aus, hätte aber als Ausgangspunkt dem bedeutenden Marktflücken Mendrisio, der zugleich ein Scheitelpunkt der Gotthardbahn sei, den Vorzug gegeben, ohne indessen zu verkennen, daß das neue Projekt gegenüber demjenigen der Gesellschaft Regina Montium gewisse technische Vortheile biete.

In den konferenziellen Verhandlungen vom 19. Juni gab der vom Eisenbahndepartement aufgestellte vorläufige Entwurf, mit welchem der nachstehende übereinstimmt, zu keinen wesentlichen Beanstandungen Veranlassung.

Da es sich vorliegend um ein gleiches Unternehmen handelt, wie die von Ihnen unterm 12. Dezember 1885 konzessionirte Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des San Salvatore, so wurden die Konzessionsbedingungen, welche wir Ihnen beantragen, mit Ausnahme einiger weniger Punkte ganz denjenigen angeschlossen, welche Sie für Lugano-San Salvatore adoptirten.

Die Frist zur Planvorlage ist etwas kürzer bemessen (Art. 5). Die Personentaxen sind im Verhältniß zur kilometrischen Länge unbedeutend höher als bei Lugano-San Salvatore, die Gepäck- und Gütertaxen dagegen etwas niedriger. Die Ansätze entsprechen denjenigen der Rigibahn und sind gegenüber den bei andern Touristenbahnen admittirten keineswegs zu hoch. Der Petent hatte in seiner Konzessionseingabe Gütertransport zwar nicht vorgesehen, erhob aber anläßlich der Konferenz keine Einwendung dagegen, Güter zu befördern, insofern die Wagendisposition es gestattet (Art. 12). Dem Wunsche des Petenten, von der Verpflichtung zur Errichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse für das Personal mit Rücksicht auf dessen wenig zahlreichen Bestand enthoben zu werden (Art. 21), erblickten wir kein Hinderniß, wie bei andern kleinen Unternehmungen (z. B. Gurtenbahn) zu entsprechen. Die Rückkaufsbestimmungen beantragte der Gesuchsteller anfangs zu streichen, erklärte sich indessen in der Konferenz mit der Aufnahme nach dem Wortlaut der Normalkonzession einverstanden.

Indem wir Ihnen beantragen, die Konzession unter den im nachfolgenden Entwurf aufgestellten Bedingungen zu ertheilen, benützen wir auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung neuerdings zu versichern.

Bern, den 23. Juni 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Capolago nach dem Gipfel des Monte Generoso.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn Blankart in Lugano, handelnd Namens des Initiativkomite's für eine Eisenbahn auf den Monte Generoso, vom 28. Mai 1886;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 23. Juni 1886,

beschließt:

Dem Herrn Blankart, handelnd Namens eines Initiativkomites, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Capolago nach dem Gipfel des Monte Generoso 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 Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 18 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen

Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 6. 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.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne Abänderungen zu verlangen, wenn ihm solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheinen.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig und eingleisig mit Oberbau nach dem Zahnstangensystem erstellt.

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 Tessin und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn 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 Wagendisposition es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

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

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt Fr. 7. 50,

„ „ Thalfahrt „ 5. —.

Für Kinder unter vier Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben.

2) Für das Gepäck der Reisenden:

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 bis zum Gewicht von 10 Kilogramm eine Taxe von 50 Rp. und 5 Rp. für jedes weitere Kilogramm bezogen werden.

3) Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen bis auf 20 Kilogramm 60 Rp. erhoben werden; für je weitere 10 Kilogramm oder Bruchtheile derselben 30 Rp. mehr.

Für den Verkehr von und nach Zwischenstationen sind die Taxen im Verhältniß zur Fahrlänge festzustellen.

Art. 16. Die im 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 nicht erhoben werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen 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 acht 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. Ein solcher Beschluß ist jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt zu den Stationen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 21. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefondes sorgen. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften sind dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 25 Jahre nach Inbetriebsetzung der Bahn 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 dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des 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 1916 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welcher 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 Rückkäufern 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. 23. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 22 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 kompetent gewesen wäre.

Art. 24. 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  
schmalspurigen Zahnradbahn von Capolago nach dem Gipfel des Monte Generoso. (Vom  
23. Juni 1886.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1886             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 27               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 26.06.1886       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 868-875          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 013 171       |

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.