

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Mendrisio nach Rancate und Ligornetto (Landesgrenze).

(Vom 14. November 1911.)

Tit.

Ein aus den Herren Dr. med. C. Croci in Mendrisio, Ant. Premoli und G. Caroni in Rancate, Giov. Casanova und Eug. Piffaretti in Ligornetto bestehendes Initiativkomitee ersucht mittelst Eingabe vom 31. März 1911 das Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates um die Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb eines elektrischen Tramways von Mendrisio nach Rancate und Ligornetto (Landesgrenze). Die Konzessionsbewerber führen im wesentlichen aus, die Bahn habe ihren Anfangspunkt bei der Landesgrenze in Cantinetta, wo sie an eine auf italienischem Staatsgebiet projektierte teilweise schon im Bau begriffene Strassenbahn anschliessen werde. Von dort aus führe sie durch die Ortschaften Ligornetto und Rancate bis zur Station Mendrisio der S. B. B. Eventuell solle sie bis zur Piazza del Ponte in Mendrisio im Anschluss an das bestehende Strassenbahnnetz der „Tramvie Elettriche Mendrisiensi“ geführt werden.

Zweck dieser Linie sei hauptsächlich die Herstellung einer bequemen und kurzen Verbindung zwischen den an der Unter-

nehmung interessierten Gemeinden des Bezirkes Mendrisio (Gotthardlinie) mit den italienischen Gemeinden der industriereichen Gegend von Varese, welche durch die elektrische Bahn Mailand-Porto Ceresio bedient wird.

Die Erstellung der Bahn erfordere keine Kunstbauten. Es sollen in technischer Beziehung die nämlichen Grundsätze zur Anwendung gelangen, wie bei der Strassenbahn Chiasso-Capolago-Riva San Vitale, damit das Material dieser Linie benutzt und der Betrieb den „Tramvie Mendrisiensi“ übertragen werden könne.

Der technische Bericht enthält folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: 4050 m.

Spurweite: 1,00 m.

Höhenquoten: Station Mendrisio 332 m ü. M.; Landesgrenze 442 m ü. M.

Maximalsteigung: 7,6‰.

Minimalradius: normal.

Haltestellen noch unbestimmt; sollen nach Bedürfnis später bestimmt werden.

Betriebssystem: Elektrizität, geliefert von einer im Bezirk Mendrisio sich befindenden Kraftanlage oder eventuell von den Tram elettrici mendrisiensi.

Vorgesehen sei nur die Beförderung von Personen und Reisegepäck. Die Bahn solle aus diesem Grunde meistens auf eigenem, so viel als möglich dem Strassenrande folgenden Bahnkörper gebaut werden. Im Inneren der Ortschaften sei dagegen der grösseren Bequemlichkeit wegen die Strassenbenützung vorgesehen.

Die Gesamtkosten werden auf Fr. 320,000 oder Fr. 80,000 per Bahnkilometer veranschlagt.

In seinen Vernehmlassungen vom 23. Mai und 8. August 1911 empfiehlt der Staatsrat des Kantons Tessin die Erteilung der Konzession. Dabei bemerkt er, dass die Benützung der Strassen nur unter Vorbehalt der bei der definitiven Festlegung des Tracés und der Vorlage der Pläne noch aufzustellenden näheren Bedingungen gestattet werden könne, gemäss den Vorschriften des tessinischen Gesetzes vom 3. Juni 1899 über die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Regionalbahnen.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen haben am 4. November 1911 in Bern stattgefunden. Der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf wurde ohne Abänderung

angenommen. Hierüber sei bemerkt, dass, da es sich nach den im Konzessionsgesuche enthaltenen Angaben nicht um eine blosse Strassenbahn, sondern um eine Schmalspurbahn, überwiegend auf eigenem Bahnkörper, handelt, die Bezeichnung „Tramway“ im obgenannten Konzessionsentwurfe vermieden und durch die Bezeichnung „Schmalspurbahn“ ersetzt wurde. Die Vertreter des Initiativkomitees haben sich anlässlich der konferenziellen Verhandlungen mit dieser Bezeichnung einverstanden erklärt.

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

Bern, den 14. November 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Mendrisio nach Rancate und Ligornetto (Landesgrenze).

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, vom 31. März 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 14. November 1911,

beschliesst:

Einem aus den Herren Dr. med. C. Croci in Mendrisio, Ant. Premoli und Giuseppe Caroni in Rancate, Giov. Casanova und Eug. Piffaretti in Ligornetto, bestehenden Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Mendrisio (Station der S. B. B.) nach Rancate und Ligornetto (Landesgrenze) 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Mendrisio.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. 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 zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 18 Monaten, 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 mit Spurweite von 1 Meter und ein-geleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des bezüglichen tessinischen Gesetzes vom 3. Juni 1899, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage 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 und Reisegepäck. Zum Transport von Gütern und 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. 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 und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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 zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hieüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. 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 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Minimaltransporttaxe für eine Gepäcksendung kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

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

Art. 19. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet; 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. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. 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 hieüber eine

Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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. 24. 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 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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. 25. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 24 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. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1912 in Kraft tritt, beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Mendrisio nach Rancate und Ligornetto (Landesgrenze). (Vom 14. November 1911.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	238
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.11.1911
Date	
Data	
Seite	670-678
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 399

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.