

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Unterwasser auf die Alp Iltios.

(Vom 22. März 1933.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Am 20. August 1932 reichte ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren W. Looser, Hotelier, und J. Geisser, Präsident des Verkehrsvereins, beide in Unterwasser, zuhanden einer später zu gründenden Aktiengesellschaft ein Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Unterwasser auf die Alp Iltios ein.

Der Begründung des Gesuches ist folgendes zu entnehmen:

Die projektierte Bahn bezwecke, den Sommer- und Wintergästen des Toggenburgs einen raschen und mühelosen Aufstieg von der Talsohle zu den Alpen am Fusse der Churfürsten zu ermöglichen. Ausserdem soll die Bahn als Transportmittel für die Produkte der Alpwirtschaft Verwendung finden und dem Personenverkehr der Bergbevölkerung dienen.

Die Ortschaften Alt St. Johann, Unterwasser und Wildhaus des Toggenburgs seien seit Jahrzehnten vielbesuchte Ferienorte. Im Sommer und im Winter sei die Zahl der Gäste im Wachsen begriffen. Die guten Zufahrtsstrassen zum Toggenburg hätten den Automobilverkehr nach dem Toggenburg sehr gesteigert. Die Poststrasse durch das Toggenburg weise die höchsten Reisendenzahlen aller Automobilpostkurse der Schweiz auf. Die Jahresfrequenz der Ortschaften Alt St. Johann, Unterwasser und Wildhaus betrage über 100,000 Kurtage. Eine grosse Zahl von Ferienwohnungen befänden sich auf den Bergterrassen und Halden der Umgebung.

Die Zunahme des Automobilverkehrs dränge dazu, den Kurgästen ein neues, vom Automobil nicht erreichbares Gebiet für angenehme und mühelose Spaziergänge zu erschliessen, das Gebiet am Nordfusse der Churfürsten, und zwar die erste Alpenterrasse (Iltios) vom Tal aus. Hier fänden sich ausgedehnte Alpenwege und Tannenwälder zu leichten und lohnenden Spaziergängen, sobald

der steile Anstieg zu dieser Terrasse mit einer Bahn überwunden werden könne. Die beiden Schwendiseen seien für das Baden oder Kahnfahren beliebt. Zwischen Alp Itios und Sellenmattalp lägen die Churfürstentklubhütte des S. A. C. und das neue Skihaus des Skiklubs Winterthur. In Schwende bei Itios seien Klubhäuser für insgesamt 280 Personen vorhanden.

Der Wintersport habe sich in den letzten Jahren im Toggenburg mächtig entwickelt. Die Gegend der Alp Itios sei ein ideales Skigelände mit guten Abfahrten nach Wildhaus und Alt St. Johann, allgemein nach Norden orientiert, vollständig lawinensicher und ungefährlich. Die Zufahrtsstrasse ins Obertoggenburg bleibe den ganzen Winter offen. Besonders stark sei der Zuzug von Gästen an Samstagen und Sonntagen. Die Wochenendextrazüge von Zurich, Schaffhausen und Winterthur brächten regelmässig einige Tausend Wintersportfreunde nach dem Obertoggenburg. Die Erschliessung des Skigebiets auf Alp Itios und Umgebung durch eine Bahn würde eine grosse Zahl neuer Gäste anziehen.

Die Bahn werde aber auch für das wirtschaftliche Leben der Bergbewohner dieser Gegenden eine bedeutende Rolle spielen. Die Sellenmatt sei die grösste Alp der Schweiz und werde im Sommer mit 2200, Alp Itios mit 420 und Alp Käsern mit 160 Stück Vieh bestossen. Die Milch sei bis jetzt von den kleinen Viehbesitzern selbst verarbeitet worden; das Produkt habe deshalb auch nicht erstklassig sein können. In Alt St. Johann und Wildhaus seien nun Molkereien errichtet worden. Die Milch habe jedoch bis jetzt wegen des langen Weges von den genannten Alpen nicht zu Tal gebracht werden können. Der Bau der Drahtseilbahn würde diesen Übelstand beheben. Die Erstellung eines Strässchens von Itios nach Sellenmatt, eventuell Breitenalp, sei von den Alpbesitzern bereits beschlossen.

Die Trasse der projektierten Drahtseilbahn liegt vollständig auf dem Gebiete der Gemeinde Alt St. Johann. Es beginnt in Unterwasser, rund 300 m südlich der Hauptstrasse in der sogenannten Frühweid, und endet am Nordrande der Alp Itios, 100 m nördlich Punkt 1358,4 (Signal) auf dem Plateau, über das die Wege von der Sellenmatt und von der Schwendi führen. An der Bergstation führt auch der Weg auf den meistbegangenen Gipfel der Churfürsten, den Käserrugg, vorbei.

Technischer Bericht und Kostenvoranschlag enthalten folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn in Bahnneigung	1167,63 m
» » » horizontal	1090,00 m
Höhenkoten untere Station	930,00 m
Höhenkoten obere Station	1347,28 m
Zwischenstationen	keine
Spurweite	0,80 m
Steigungen	35—42 %

Kurvenradien	315 und 400 m
Tunnel	keine
Unterbau	gemauert
Oberbau	min. 25 kg/m Schienen
Wagen	2 à 36 Personen (4800 kg leer)
Geschwindigkeit	2,5 m/sek.
Fahrzeit	zirka 8 Minuten
Stundenleistung in jeder Richtung mit 2 Minuten Um- schlagszeit	210 Personen
Antrieb (Motorstärke) oben	zirka 100 PS
Güterverkehr	vorgesehen
Betriebssystem	elektrisch
Betriebsdauer	1. VI.—30. IX. 15. XII.—15. III.
Kostenvoranschlag total	Fr. 700,000
pro km	» 600,000 rund
Angenommene Reisendenzahl: rund 50,000 in einer Richtung.	
Konzessionsmässige Taxen:	
Berg	Fr. 1.50
Tal	» 1.—
Hin und zurück	» 2.—
Gepäck und Guter: 100 kg	» 1.50
Einnahmen	» 74,000.—
Ausgaben	» 31,000.—
Betriebsüberschuss	» 43,000.—

Das Projekt gibt grundsätzlich zu Aussetzungen nicht Anlass. Die topographischen Verhältnisse bieten für den Bau der Bahn keine Schwierigkeiten. Die Baukosten mit Fr. 600,000 pro km dürften genügend bemessen sein. Ob die der Ertragsberechnung zugrunde liegenden Zahlen der zu befördernden Personen richtig geschätzt sind, können wir natürlicherweise nicht beurteilen. Die vorgesehenen Taxen sind im Vergleich zu andern Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen als angemessen zu bezeichnen. Den Einheimischen, d. h. den Bewohnern der Gemeinde Alt St. Johann (Unterwasser gehört dazu), wurden Taxermässigungen eingeräumt. Die Regierung des Kantons St. Gallen, auf dessen Gebiet die Bahn zu liegen kommt, haben wir zur Vernehmlassung eingeladen. Sie hat gegen das Projekt nichts einzuwenden und empfiehlt es zur Konzessionierung.

Mit dem Inhalt des Konzessionsentwurfes, der dem üblichen Schema entspricht, sind die Konzessionsbewerber wie auch die Kantonsregierung einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Bundesbeschlusssentwurf zur Annahme und benützen die Gelegenheit, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. März 1933.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Konzession einer Standseilbahn von Unterwasser auf die
Alp Iltios.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Eingabe eines Initiativkomitees, vertreten durch die Herren W. Looser,
Hotelier, und J. Geisser, Präsident des Verkehrsvereins in Unterwasser (Ober-
togggenburg),

einer Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1933,

beschliesst:

I.

Dem im Eingang erwähnten Initiativkomitee wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Unterwasser auf die Alp Iltios unter den nachfolgenden 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 zu bildenden Aktiengesellschaft wird in Unterwasser sein.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

Binnen einer Frist von 12 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. Inner 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, die vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne, eine Abänderung dieser zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8.

Die vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Zerstörungsvorkehren hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 0.^m erstellt und elektrisch betrieben.

Art. 10.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons St. Gallen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und

gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

Art. 14.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 1. Juni bis 30. September und vom 15. Dezember bis 15. März zu beschränken. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen.

Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, die sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und 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 Wagen mit nur einer Klasse verwenden, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person und die ganze Linie bezogen werden:

Für die Bergfahrt.	Fr. 1.50
Für die Talfahrt	» 1.—
Für die Hin- und Rückfahrt.	» 2.—

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe auszugeben.

Für die Einwohner der Gemeinde Alt St. Johann bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter kann eine Taxe von höchstens Fr. 1.50 für je 100 kg und für die ganze Strecke (Berg- oder Talfahrt) bezogen werden.

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

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

Art. 19.

Die in Art. 16 und 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 20.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 23.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu öffnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 25.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen, 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 aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1967 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1967 und 1. Januar 1982 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1982 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, die auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach der Wahl des Rückkaufers 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 Bundesgerichts.

Art. 26.

Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton St. Gallen hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession
für eine Standseilbahn von Unterwasser auf die Alp Itios. (Vom 22. März 1933.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2937
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1933
Date	
Data	
Seite	564-573
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 948

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.