Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession für eine Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore.

(Vom 21. Dezember 1887.)

Tit.

Herr Dr. Antonio Battaglini in Lugano, welchem Sie durch Beschluß vom 12. Dezember 1885 die Konzession für eine Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore ertheilten (EAS. VIII, 316 ff.), stellt nun mit Eingabe vom 16. November d. J. das Gesuch, es möchte ihm daneben noch die Konzession für eine Drahtseilbahn von Paradiso nach dem S. Salvatore und für ein Tramway von Lugano bis Paradiso ertheilt werden in dem Sinne, daß ihm zur Ausführung des einen oder andern Projektes die Wahl gelassen würde.

Zur Begründung führt Petent an, daß das allgemeine Bauprojekt für die Zahnradbahn schon erstellt und auch die Finanzirung des Unternehmens so weit gediehen war, daß zur definitiven Konstituirung der Aktiengesellschaft hätte geschritten werden können, als die HH. Bucher und Durrer in Kägiswyl, Erbauer der Drahtseilbahn Stadt-Bahnhof Lugano, dem bestellten Initiativkomite den Vorschlag unterbreiteten, anstatt einer Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb eine Drahtseilbahn zu erstellen und sich zur Ausarbeitung eines bezüglichen Vorprojektes bis zum 15. Dezember l. J. erboten, das auch eine Tramwayanlage zur Verbindung des Ausgangspunktes der Seilbahn mit der Stadt Lugano umfassen sollte. Unter Vorbehalt seiner spätern Entschließungen über den Vorschlag der HH. Bucher und Durrer bis nach Prüfung genauerer Pläne habe das Komite die genannten Unternehmer mit den Vorstudien für die Seilbahn beauftragt.

Danach liege die Möglichkeit nahe, daß das Komite, wenn die vorzunehmenden Studien die von den HH. Bucher und Durrer behaupteten Vortheile einer Seilbahn gegenüber einer Zahnradbahn wirklich erweisen sollten, dem erstern Projekt den Vorzug geben werde.

Da für die Zahnradbahn die konzesssionsmäßige Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen schon am 12. Dezember l. J. ausläuft, so suchte Herr Battaglini gleichzeitig mit der Konzession für die Seilbahn um Fristerstreckung für die Zahnradbahn nach.

Auf die dargestellten Intentionen des Gesuchstellers glaubte aber das Eisenbahndepartement, dem wir beipflichten, nicht eintreten zu können, indem es davon ausging, daß weder mit der bisherigen Praxis, noch mit den gesetzlichen Bestimmungen die Ertheilung einer Doppelkonzession für das nämliche Tracé im angeführten Sinne vereinbar sei, vielmehr verlangt werden müsse, daß sich ein Konzessionsbewerber vor Stellung eines Gesuches über die Grundlage seines Projekts wenigstens im Allgemeinen schlüssig mache. Der Gesuchsteller wurde in diesem Sinne verständigt und trug den Bedenken Rechnung, indem er mit Zuschrift vom 4. Dezember 1887 die Erklärung abgab, auf die frühere Konzession Verzicht zu leisten.

Nachdem die Sachlage in dieser Weise geebnet war, nahmen wir nicht Anstand, auf das neue Konzessionsgesuch einzutreten Den mit Schreiben vom 23. November eingelangten Plänen und Vorlagen entnehmen wir kurz folgende Einzelheiten über das neue Projekt.

Das Tracé der Seilbahn nimmt, wie bei dem frühern Projekt, seinen Anfang in der Nähe des am See gelegenen Paradiso, in einer Höhe von 280 Metern über Meer, verläuft dann in gerader Linie, das Tracé der Gotthardbahn beim Einschnitt von Paradiso und etwas weiter oben eine Verbindungsstraße mittelst Ueberbrückungen kreuzend, an Calprino vorbei bis zur mittleren Station (bei Pazallo), die 480 Meter über Meer liegt. Von hier zieht sich die Bahn ebenfalls geradlinig bis zur obern Station (887 Meter über Meer), welche ungefähr an der nämlichen Stelle projektirt ist, wie bei der Zahnradbahn. Die zu überwindende Niveaudifferenz beträgt rund 600 Meter und die Gesammtlänge der beiden Abtheilungen, welche unter sich einen schwachen Winkel bilden, in der Steigung gemessen, rund 1650 Meter (oder 1535 Meter horizontal). Es ist eine Spurweite von 1 Meter und einspuriger Oberbau auf der ganzen Strecke vorgesehen. Die untere Abtheilung weist Steigungen von 20—38 %, die obere von 38—60 % auf. Der Oberbau wird aus Vignolschienen, die auf eisernen Quer-

schwellen ruhen, und einer Zahnstange nach System Abt in der Mitte bestehen. Der Betrieb soll in der Weise stattfinden, daß auf der mittleren Station ein fester, mit Wasserkraft zu betreibender Motor erstellt wird, welcher durch geeignete Zahnradübersetzung einen Tambour und damit je einen Wagen auf jeder Sektion in Bewegung setzt, indem die Drahtseile, mittelst welchen jeder Wagen mit dem Tambour verbunden ist und von denen dasjenige der obern Sektion am höchsten Punkt der Bahn um eine Rolle läuft, auf- bezw. abgewickelt werden. Die Wagen sollen Raum für je 40 Personen bieten und daneben noch eine Abtheilung für Gepäck und Güter enthalten. Jede der beiden Wagenachsen erhält ein zweifaches Zahnrad mit entsprechenden Bremseinrichtungen. Infolge dieses Betriebssystems haben die Passagiere auf der Mittelstation den Wagen zu wechseln.

Die Geschwindigkeit soll durch den Maschinisten von der Centralstation aus regulirt werden, was aber nicht hindere, daß im Bedürfnißfalle die Geschwindigkeit der Wagen von diesen aus gemindert, bezw. letztere gestellt werden können.

Für den Betrieb des Motors ist Wasserkraft in Aussicht genommen, über deren Beschaffung das Gesuch keine Angaben enthält. Dagegen hat der Vertreter des Petenten an der Konzessionskonferenz erklärt, daß das Betriebswasser entweder aus der Gegend zwischen Arogno und Rovio, von der andern Seite des Sees, und aus einer Entfernung von circa 10 km., oder dann von Bosco, aus einer Entfernung von etwa 6 km. hergeleitet und, um das Bahnunternehmen von den großen Kosten einer solchen Anlage einigermaßen zu entlasten, resp. dieselbe überhaupt zu ermöglichen, gleichzeitig zur Versorgung der Stadt Lugano mit gutem Trinkwasser und zur Herstellung des elektrischen Lichtes benutzt werden soll.

Die Kosten der Seilbahn werden folgendermaßen veranschlagt:

1)	Projektverfassung, Gutachten . . .	Fr.	50,000
2)	Grunderwerb	„	25,000
3)	Unterbau	„	250,000
4)	Oberbau	„	80,000
5)	Mechanische Einrichtungen . . .	„	50,000
6)	Motor, Leitung etc.	„	50,000
7)	Hochbau	„	30,000
8)	Betriebsmaterial	„	15,000
	Zusammen	Fr.	550,000

Die jährlichen Betriebskosten mit Einschluß der Einlagen in einen Erneuerungs- und Reservefond werden zu Fr. 18,400, die Einnahmen zu Fr. 49,000 berechnet, was einen Ueberschuß von Fr. 30,600 ergibt, der eine Verzinsung des Anlagekapitals von Fr. 550,000 zu 5,56 % erlauben würde.

Ueber die projektirte Straßenbahn, welche die untere Seilbahnstation mit der Stadt Lugano verbinden soll, enthält das Gesuch keine nähern Angaben und sind darüber auch keine technischen Vorlagen gemacht worden, indem sich Petent darauf bezieht, daß dieses Tracé schon beim frühern Projekt vorgesehen war und nur eine unwesentliche Modifikation erleiden werde (vgl. Botschaft betreffend Abänderung der ursprünglichen Konzession vom 28. April 1887, Bundesblatt 1887, II, 503).

Der Staatsrath des Kantons Tessin, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung übermittelt wurde, erhebt keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Projekt. Dagegen erachtet er die aus der alten Konzession für eine Zahnradbahn mit Lokomotivbetrieb herübergenommenen Taxen, insbesondere die Personentaxen, im Vergleich zu denjenigen ähnlicher Unternehmungen in jeder Beziehung (Länge, Baukosten, Betriebsart und Material) für übertrieben hoch und eine Reduktion um die Hälfte am Platze, wobei dieselben immer noch doppelt so hoch als bei Biel-Magglingen bleiben und im Verhältniß zu denjenigen früherer Seilbahnkonzessionen stehen würden.

Die konferenziellen Verhandlungen im Sinne des Art. 2 des Eisenbahngesetzes fanden am 16. Dezember 1887 statt und drehten sich blos um die Frage der Taxen, während sonst dem nachstehenden Beschlußentwurf zugestimmt wurde.

Da im vorliegenden Falle die Konzession für eine Zahnradbahn Lugano - S. Salvatore bereits besteht und deren meiste Bestimmungen als für Spezialbahnen üblich auch in eine Seilbahnkonzession hinüberzunehmen wären, es sich somit wesentlich bloß darum handeln kann, gegenüber der alten Konzession das andere Betriebssystem festzustellen und die durch letzteres bedingten Vorschriften aufzunehmen, so beantragen wir Ihnen, dem Gesuche des Herrn Battaglini nicht in der Form einer neuen Konzessionsertheilung, sondern durch Abänderung der alten Konzession nach dem untenfolgenden Beschlußentwurf zu entsprechen, zu dem wir uns folgende Bemerkungen gestatten.

Zunächst ist der Eingang der alten Konzession dahin abgeändert, daß die Konzessionsertheilung für eine Straßenbahn Lugano-Paradiso und eine Drahtseilbahn von Paradiso nach dem Gipfel des S. Salvatore, statt für eine Zahnradbahn vorgesehen ist.

In Art. 5 ist die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, nach dem Wunsche des Petenten bloß auf 12 Monate festgesetzt.

Art. 8 bestimmt die Bauart und das Betriebssystem für die

beiden Sektionen. Was speziell die obere betrifft, so erscheint bei der Neuheit des projektirten Systems eine etwas weitergehende Präzisirung, als sie sonst bei Seilbahnen üblich ist, geboten.

Was die Taxen betrifft, so sind im Entwurf für die obere Abtheilung überall die in der ursprünglichen Konzession vom 12. Dezember 1885 admittirten Ansätze aufgenommen, welche zwar über den von der Regierung des Kantons Tessin beantragten, aber unter den vom Petenten nach der Konzessionsänderung vom 29. April 1887 (EAS. IX, 281) vorgeschlagenen sich halten und so als eine Vermittlung zwischen den sich gegenüberstehenden Anträgen gelten können.

Für die Tramwaystrecke ist die vom Petenten vorgeschlagene Personentaxe aufgenommen, während dessen Anträge bezüglich der Gepäck- und Gütertaxen (wie für die obere Sektion) eine angemessene Reduktion erfahren haben.

Wie schon erwähnt, hat der Staatsrath von Tessin zur Begründung seines Antrages auf die bei allen andern Drahtseilbahnen verhältnißmäßig niedrigern Taxen hingewiesen und betont, daß hier in Bezug auf Bahnlänge, Baukosten, Motor und Betriebsmaterial keine wesentlich andern Verhältnisse vorliegen, als z. B. bei Biel-Magglingen. Auf der andern Seite berief sich der Petent anläßlich der Konferenz, um die Einwendungen gegen die von ihm vorgeschlagenen Ansätze zu entkräften, namentlich auf den Umstand, daß es sich nicht um eine für den allgemeinen, sondern lediglich für den Touristenverkehr bestimmte Anlage handle, deren sehr hohe Anlagekosten auch hohe Taxen erfordern, wenn nicht die Rendite des darauf verwendeten Kapitals zweifelhaft erscheinen und damit die Finanzirung verunmöglicht werden solle. Ferner wurde geltend gemacht, daß die Beschaffung der nöthigen Wasserkraft mit unverhältnißmäßigen Kosten verbunden sein werde, da das Betriebswasser aus sehr großer Entfernung (s. oben) und unter besonders schwierigen Verhältnissen hergeleitet werden müsse. Die Kosten werden trotzdem nicht gescheut, indem beabsichtigt sei, gleichzeitig einem öffentlichen Bedürfnisse entgegenzukommen, nämlich die Stadt Lugano mit dem lange entbehrten guten Trinkwasser zu versorgen, sowie ferner die Kraft für Herstellung des elektrischen Lichtes zu beschaffen. Namentlich auch im Hinblick auf diese gemeinnützige Tendenz verdiene das Unternehmen, das schon an sich durch Anziehung des Fremdenverkehrs dem Gemeinwohl förderlich sein werde, ein Entgegenkommen durch Bewilligung etwas höherer Taxen, für welche übrigens in Art. 19 ein Korrektiv vorgesehen sei.

Zur Vergleichung lassen wir eine Zusammenstellung der bei andern Seilbahnen admittirten Taxansätze folgen:

	Länge.	Transporthöhe.	Baukosten (rund)	Personentaxen.			Gepäck	Güter
				Bergfahrt.	Thalfahrt.	Retour.	auf 10 kg.	berechnet.
	m.	m.	Fr.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Gießbachbahn	320	90	150,000	100	100	100	10	—
Gütschbahn	162	80	84,500	30	30	60	16	—
Territet-Glion	600	302	469,000	150	75	200	20	15
Biel-Magglingen	1645	440	450,000	100	100	150	20	15
Marzili-Bern	105	32	69,000	10	10	20	2	2
Lugano, Stadt-Bahnhof	248	60	166,000	40 I 20 II	40 I 20 II	60 I 30 II	6,2	5
Territet-Montfleuri	910	210	100,000	100	75	150	20	20
Lausanne-Signal	600	107	550,000	50	50	75	20	10
Wabern-Gurten	1060	270	495,000	150	75	200	20	10
Zürichbergbahn	147	39	150,000	15	15	30	3	5 2
Kehrsiten-Bürgenstock	850	430	250,000	150 I 100 II	100 I 50 II		20	20
Martinsberg	200	78	60,000	50	50	50	5	—
Lauterbrunnen-Mürren (auf Seilbahn allein berechnet)	1550	740	694,000	275	150	425	ca. 30	ca. 8
Beatenbergbahn	1610	540	700,000	250	100	300	50 30	10
Paradiso-S. Salvatore (nach Gesuch)	**1535**	**600**	**550,000**	**400**	**300**	**700**	**25**	**30** **15**

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß, wenn man die verschiedenen Faktoren berücksichtigt, in der That von den für den Vergleich speziell in Betracht fallenden Touristenbahnen bloß bei der Gießbachbahn und annähernd Territet-Glion und Martinsberg die Personentaxen erreicht werden, welche der Petent beantragt. Dagegen würden die von uns in den Entwurf eingestellten Ansätze von 3 resp. 2 Franken im Verhältniß ungefähr auf gleicher Höhe wie diejenigen der Gütschbahn, Wabern-Gurten, Kehrsiten-Bürgenstock, Lauterbrunnen-Mürren, Beatenberg, und sogar noch unter den bei der Gießbachbahn, Territet-Glion, und Martinsberg admittirten stehen. Es erscheinen uns daher wenigstens diese Taxen zuläßig, wenn Sie nicht den vom Petenten geltend gemachten Gründen und dem Umstand, daß die Gießbachbahn noch höhere und Territet-Glion und Martinsberg annähernd die verlangten Taxen führen, weiter Rechnung tragen und die höhern Ansätze von Fr. 4 und 3 bewilligen wollen.

Was die vom Petenten beantragten Gepäck- und Gütertaxen betrifft, so stehen dieselben nach Ausweis obiger Zusammenstellung verhältnißmäßig unter den, verschiedenen andern Seilbahnen bewilligten Ansätzen (z. B. Gütsch, Lugano Stadt-Bahnhof, Territet-Montfleuri, Bürgenstock, Beatenberg etc.), so daß wir keinen Grund einsehen, dieselben zu beanstanden.

Auch die Personentaxe für die circa 1200 Meter lange Straßenbahnstrecke erscheint nicht zu hoch, während wir dagegen die Reduktion der Gepäck- und Gütertaxen für diese Abtheilung auf die im Entwurf vorgesehenen Ansätze beantragen.

Bezüglich der weitern Artikel ist zu bemerken, daß in Art. 18 wie üblich „Reglemente“ eingefügt, in Art. 19 der von Ihnen bestimmte Ansatz von 6 an Stelle von 8 % gesetzt und dem Art. 21 die jetzt gebräuchliche Fassung gegeben wurde.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Dezember 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Abänderung der Konzession für eine Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) der Eingaben des Herrn Dr. Antonio Battaglini in Lugano, vom 16. und 23. November und 4. Dezember 1887;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 21. Dezember 1887,

beschließt:

1. Die dem Herrn Dr. Antonio Battaglini in Lugano durch Bundesbeschluß vom 12. Dezember 1885 (E. A. S. VIII, 316 ff) ertheilte Konzession für eine Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore wird in der Weise abgeändert, daß die nachstehenden Bestimmungen folgende neue Fassung erhalten:

Eingang: Dem Hrn. Dr. Antonio Battaglini in Lugano wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn von Lugano nach Paradiso und einer Drahtseilbahn von Paradiso auf den Gipfel des S. Salvatore unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 5: Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind u. s. w.

Art. 8: Die Bahn wird in ihrer ersten Abtheilung (Lugano-Paradiso) als Straßenbahn, mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig gebaut.

Die obere Abtheilung (Paradiso-S. Salvatore) wird als Drahtseilbahn mit Spurweite von 1 Meter und auf der ganzen Länge eingeleisig, ohne Ausweichungen, unter Verwendung eines festen Motors in der Mitte, erstellt.

Art. 15: Die Gesellschaft wird ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

a. auf der ersten Abtheilung (Lugano-Paradiso) . 30 Rappen;

b. auf der obern Abtheilung (Paradiso-S. Salvatore) für den Verkehr zwischen den Endstationen:

für die Bergfahrt . . . . . Fr. 3

„ „ Thalfahrt . . . . . „ 2

Für Kinder unter 10 Jahren ist die Hälfte, für solche unter 4 Jahren, sofern für dieselben kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete auszugeben.

2) Für das Gepäck der Reisenden:

Handgepäck, sofern es u. s. w. (unverändert).

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann bis zum Gewichte von 10 Kilogramm eine Taxe von 10 Rappen auf der untern Abtheilung (Lugano-Paradiso), und von 25 Rappen auf der obern Abtheilung (Paradiso-S. Salvatore) bezogen werden; von jedem Kilogramm mehr: auf der untern Abtheilung 1 Rappen, auf der obern 2,5 Rappen.

3) Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen bis zu 20 Kilogramm 10 Rappen auf der untern und 30 Rappen auf der obern Abtheilung erhoben werden; für je weitere 10 Kilogramm oder Bruchtheile derselben: 5 Rappen mehr auf der untern und 15 Rappen auf der obern Abtheilung.

Für den Verkehr von und nach den Zwischenstationen sind die Taxen im Verhältniß zur Fahrlänge und unter Berücksichtigung der Steigungsverhältnisse festzusetzen.

Art 18: Die sämmtlichen Reglemente und Tarife u. s. w.

Art. 19: Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, u. s. w.

Art. 21: Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefondes sorgen, und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten oder dasselbe bei einer Anstalt versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften sind dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg.

(Vom 21. Dezember 1887.)

Tit.

Herr Alfred Landry, Besitzer des Hôtels Uetliberg und des Restaurants Uto-Kulm auf dem Uetliberg bei Zürich, bewirbt sich mit Gesuch vom 15. Oktober 1887 zu Handen einer zu bildenden Gesellschaft um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn vom Kolbenhof auf den Uetliberg.

Die Bahn soll etwa 50 Meter oberhalb des Kolbenhofes, eines Bauerngehöftes am östlichen Fuße des Uetliberges, zu welchem oder in dessen Nähe von der Stadt Zürich her verschiedene Wege führen, in einer Höhe von 600 m. über Meer und circa 180 m. über der Stadt Zürich (Limmat) ihren Anfang nehmen, in gerader Linie, zunächst im Einschnitt, dann auf einem Damm, hernach wieder im Einschnitt und zuletzt durch einen Tunnel von 135 Meter Länge, auf die Höhe des Berges geführt werden, um wenige Meter unterhalb des Plateau Uto-Kulm, an der Westseite des Berges, auf Cote 848 zu endigen.

Das Gesuch enthält eine eingehende Darstellung der mit dem Uetliberg als berühmtem, von nah und fern viel besuchtem Aussichtspunkt und Luftkurort zusammenhängenden Verkehrs- und wirthschaftlichen Verhältnisse, aus denen der Schluß gezogen wird, daß sowohl für ein allgemeines, namentlich einheimisches Publikum, als für die Etablissemente auf dem Berg die Erstellung einer

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession für eine Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore. (Vom 21. Dezember 1887.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1887
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	55
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	24.12.1887
Seite Page Pagina	907-917
Ref. No	10 013 782

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.