

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession eines elektrischen schmalspurigen Tramways von Chiasso über Capolago nach Riva S. Vitale.

(Vom 21. September 1907.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 14. April 1907 unterbreiteten die Gemeinden Chiasso, Balerna, Coldrerio, Mendrisio, Capolago, Riva S. Vitale dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden das Gesuch, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und den Betrieb eines elektrischen schmalspurigen Tramways von Chiasso über Balerna, Coldrerio, Mendrisio, Capolago nach Riva S. Vitale erteilt werden.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, die projektierte Bahn habe zum Zweck, die zum Teil von den betreffenden Gotthardbahnstationen entfernten Gemeinden unter sich zu verbinden. Eine direkte Verbindung werde auch zwischen Luganersee und Generosobahn hergestellt. Als Verlängerung des elektrischen Tramways Como-Chiasso werde er auch für die Entwicklung der vorgenannten Gemeinden und der Gegend sehr günstig sein.

Die Bahn beginne bei der Grenze, in der Nähe des schweizerischen Zollamtes von Chiasso und endige bei der Landungsbrücke der Dampfschiffe in Capolago, bzw. in Riva S. Vitale.

Haltestellen seien vorläufig in Chiasso, Balerna, Coldrerio, Mendrisio, Capolago und Riva S. Vitale vorgesehen.

Die nachfolgenden Gemeinden befinden sich in dem Interessenbereiche des Tramways: Pedrate, Vacallo, Morbio-

inferiore, Castello S. Pietro, Novazzano, Genestrerio, Ligornetto, Rancate und Salorino.

Die Bevölkerung der am Tramway interessierten Gegend betrage zirka 20,000 Einwohner.

Wir lassen die technischen Hauptdaten folgen :

Länge der Bahn : 12,200 m.

Spurweite : 1 m.

Maximalsteigung : 60 ‰.

Höhencoten : Chiasso 234,76 m., Kulminationspunkt bei km. 7,370,

Mendrisio 364,06 m., Riva S. Vitale 275,56 m.

Minimalradius : 25 m.

Zwischenstationen : 4.

Betriebssystem : Elektrizität : Gleichstrom von 600 Volt Spannung, Kraftbezug aus dem Elektrizitätswerk der Stadt Lugano in Capolago.

Vorgesehen sei nur die Beförderung von Personen und deren Handgepäck. Zum Transport von anderem Gepäck, sowie von Gütern und lebenden Tieren will sich die Bahn nicht verpflichten.

Auf der ganzen Länge sei die Benützung der Strasse vorgesehen.

Als Rollmaterial seien Motorwagen mit 34 bis 36 Sitz- und Stehplätzen und Anhängewagen mit 28 bis 30 Sitz- und Stehplätzen in Aussicht genommen. Die Motorwagen werden in Anbetracht der Maximalsteigung von 60 ‰ mit einer elektromagnetischen Sicherheitsbremse und die Anhängewagen mit einer elektrischen Bremse versehen.

Es seien sechs Züge per Stunde, also 84 Züge per Tag vorgesehen.

Die Kosten werden voranschlagt wie folgt :

Verwaltung, Bauleitung, Verzinsung	Fr. 10,000
Expropriationen	„ 3,000
Unterbau und Oberbau	„ 362,000
Hochbauten	„ 14,000
Elektrische Einrichtungen	„ 64,000
Rollmaterial	„ 152,000
Mobiliar und Gerätschaften	„ 3,000
Unvorhergesehenes	„ 12,000

Total Fr. 620,000

d. h. per km. zirka Fr. 50,820.

Der Staatsrat des Kantons Tessin erteilte mit Beschluss vom 6. April 1907 die Bewilligung zur Strassenbenützung, und mit Vernehmlassung vom 10. Mai 1907 empfahl er, dem Konzessionsgesuche zu entsprechen.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, die am 12. September 1907 in Bern stattfanden, erklärte man sich im allgemeinen mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwürfe einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlusentwurf, der uns zu keinen Bemerkungen Anlass gibt, zur Annahme, und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. September 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession eines elektrischen schmalspurigen Tramways
von Chiasso über Capolago nach Riva San Vitale.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Gemeinden Chiasso, Balerna, Coldrerio, Mendrisio, Capolago, Riva San Vitale, vertreten durch Herrn Ad. Soldini, Gemeindepräsident in Chiasso, vom 14. April 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1907,

beschliesst:

Den Gemeinden Chiasso, Balerna, Coldrerio, Mendrisio, Capolago, Riva San Vitale, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb eines elektrischen schmalspurigen Tramways von Chiasso über Capolago nach Riva San Vitale, 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

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

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

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 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 12 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 einleisig 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 Beschlusses des Staatsrates des Kantons Tessin, vom 6. April 1907, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 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 Handgepäck. Zum Transport von anderem Gepäck, sowie 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 darf die Gesellschaft eine Taxe von je 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weiteren Kilometer der Bahnlänge beziehen.

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 zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette 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 hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, Handgepäck gratis zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die entsprechende Personentaxe zu bezahlen.

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

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 zwei 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 hierüber 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 die 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 Hülfsgeschäften 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 Drittmansrechte 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 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn

der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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. Oktober 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Aarau nach Menziken (Wynentalbahn).

(Vom 21. September 1907.)

Tit.

Art. 19 der durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 210) erteilten und seither erneuerten Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Aarau nach Menziken (Wynentalbahn) enthält im Absatz 1 die Bestimmung, dass im Tarif für den Transport von Waren Klassen aufzustellen sind, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 Rappen per 100 kg. und per Kilometer betragen soll.

Mittelst Eingabe vom 11. Juli 1907 stellt die Direktion der genannten Bahn das Gesuch, es möchte Art. 19, Abs. 1, dahin abgeändert werden, dass die höchste Tarifklasse nicht über 4 Rappen und die niedrigste nicht über 2,5 Rappen per 100 kg. und per Kilometer betragen solle, indem sie zur Begründung ihres Gesuches folgendes anführte :

Die Linie Aarau-Menziken sei im März 1904 dem Betrieb übergeben worden, habe aber leider infolge verschiedener ungünstiger Umstände die gestellten Hoffnungen nicht erfüllt. Das Obligationenkapital allein sei infolge Überschreitung des Bauprogrammes von Fr. 450,000 auf Fr. 850,000 angewachsen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession eines elektrischen schmalspurigen Tramways von Chiasso über Capolago nach Riva S. Vitale. (Vom 21. September 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1907
Date	
Data	
Seite	184-193
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 587

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.