Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl und von Samstagern nach Zug.

(Vom 21. Juni 1890.)

Tit.

Unterm 3. August 1889 hat der Verwaltungsrath der Toggenburgerbahn beim Bundesrath das Gesuch um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn, als Fortsetzung der Toggenburgerbahn, von Ebnat-Kappel aus nach Rapperswyl, der Station der Vereinigten Schweizerbahnen, eingereicht. Das Gesuch ist im Wesentlichen damit begründet, daß sowohl die Verkehrsinteressen, als das Interesse der Toggenburgerbahn selbst die Herstellung einer Schienenverbindung in's Linthal wünschenswerth machen, die schon längst in Aussicht genommen und nur wegen Mangels an genügenden finanziellen Mitteln bisher nicht an Hand genommen worden sei. Auch jetzt noch seien es finanzielle Gründe, welche die Petenten bestimmen, die Führung der neuen Linie von Ebnat-Kappel aus in ihr Programm zu stellen. Allerdings würde ein Anschluß in Wattwyl oder Lichtensteig eine nicht unerhebliche Abkürzung des Tracé bezeichnen; es ständen aber derart bautechnische Schwierigkeiten entgegen, daß die Ausführung unverhältnißmäßig theurer zu stehen kommen müßte.

Diesem Gesuch folgte eine von St. Gallen am 12. Oktober 1889 datirte Eingabe, unterzeichnet von den Herren Grauer-Frey, J. Breitenmoser und Th. Loepfe, womit um die Konzession für eine Eisenbahn von St. Gallen über Herisau und Wattwyl nach Rapperswyl, von hier unter Mitbenützung

der bereits bestehenden Linie Rapperswil-Pfäffikon, und dann von Pfäffikon aus über Samstagern und Sihlbrücke nach Zug nachgesucht ist. Die Petenten setzen in der Eingabe einläßlich auseinander, wie sie zu diesem Projekt gelangt seien. Auch sie führen aus, daß das Bedürfniß längst sich geltend gemacht habe, den St. Gallischen Seebezirk und das Linthalgebiet durch eine Eisenbahn mit dem Toggenburg, der Stadt St. Gallen und dem übrigen nördlichen Kantonstheil besser zu verbinden. Bis zu einem gewissen Grad wäre der Zweck allerdings erreicht durch die Erstellung einer Lokalbahn von Rapperswyl oder von Utznach über den Ricken nach Ebnat-Kappel, Wattwyl oder Lichtensteig, wofür Projekte schon im Jahr 1873 ausgearbeitet worden seien. Abgesehen aber davon, daß eine Ueberprüfung dieser Projekte ergeben habe, daß die Linie von Ebnat-Kappel nach Rapperswyl (oder nach Utznach) außerordentlich ungünstige Steigungsverhältnisse haben müßte, welche deren Werth sehr beeinträchtigen würden, habe sich nun im Weitern erzeigt, daß damit den maßgebenden Interessen doch nicht ausreichend gedient wäre. In Degersheim habe sich ein Komite gebildet, um eine Straßenbahnverbindung nach Flawyl herzustellen und im Neckerthal sei der Anschluß an die Appenzellerbahn in Waldstatt geplant worden. Die Untersuchungen, welchen diese beiden Projekte unterstellt worden seien, und die Absicht, eine sonst unvermeidliche Konkurrenzstellung zu vermeiden, habe dann den Gedanken nahe gelegt, die Rickenlinie über Neckerthal und Degersheim zum Anschluß an die St. Gallerlinie und die Bischofszellerbahn nach Goßau fortzusetzen. Endlich sei man, bei der Betheiligung immer weiterer Kreise, dazu gekommen, den Anschluß einer direkten Verbindung aus dem Toggenburg nach St. Gallen zu projektiren, was weitaus die meisten Interessen auf sich vereinige.

Damit sei aber gleichzeitig ein größerer Gesichtspunkt aufgethan worden. Man habe erkannt, daß es sich nun nicht mehr bloß um ein Stückwerk handeln könne, sondern daß vom politischen und kommerziellen Standpunkt aus eine einheitliche Linie und damit die kürzeste Verbindung von St. Gallen mit der Zürichsee-Gotthardbahn und hiedurch mit der Centralschweiz und der Gotthardbahn geschaffen werden könne und müsse. Damit sei auch die Zugsrichtung gegeben; die neue Linie müsse, von St. Gallen ausgehend, die Appenzellerbahn und in Wattwyl die Toggenburgerbahn kreuzen und in Rapperswyl an die Zürichsee-Gotthardbahn anschließen.

Damit gelangte man zu günstigen Längen- und Gefällsverhältnissen, welche namentlich auch dem Projekt prävaliren, das den Anschluß in Utznach wolle. Die Linie nach Utznach würde 77,7, diejenige über Wattwyl nach Rapperswyl würde 72,7 Kilometer lang

sein, und also dem Hauptverkehr eine annehmbare Abkürzung von 5 Kilometer bieten.

Man gedenke, von Rapperswyl aus bis Pfäffikon die bereits bestehende Bahn über den Seedamm mitzubenutzen und sei schließlich dazu gelangt, die Fortsetzung von Pfäffikon (über Samstagern) nach Sihlbrücke und Zug als die richtigste Ergänzung des Projekts zu erkennen, welche, in Ansehung der Verbindung nach dem Gotthard, hinsichtlich der Steigungsverhältnisse günstiger sei als die Linie über Goldau und den Vortheil habe, daneben als direkte Zufahrt nach der Centralschweiz von Bedeutung zu sein.

Man sei daher gezwungen, neben der Konzession für eine Linie St. Gallen-Rapperswyl auch eine solche für Pfäffikon-Zug nachzusuchen, auch für den Fall, als die der Südostbahn konzessionirte Linie von Biberbrücke nach Goldau wirklich gebaut werden sollte, da von der zweckmäßigen Fortsetzung nach Luzern und dem Gotthard das Gelingen des ganzen Unternehmens abhänge. Diesem Unternehmen seien auch nicht bloß die Sympathien, sondern auch die ergiebige materielle Unterstützung seitens des Kantons St. Gallen und der St. Gallischen Gemeinden gesichert. Für die von jeher auf die Industrie angewiesenen Gemeinden im Neckerthal und den obern Theil des Bezirks Untertoggenburg sei die Verwirklichung des Projekts eine Lebensfrage. In Betracht der stetigen, rapiden Zunahme der Bevölkerung und des Verkehrs können die Industriecentren St. Gallen und Herisau sich nicht durch einzelne kleinere und doch bedeutende Baukosten erfordernde Lokalbahnen, welche ohne Rücksicht auf die äußeren Anschlüsse erstellt würden, die rationelle Anlage einer Bahnlinie verunmöglichen lassen, welche in hohem Grade zur Entwicklung des engern Verkehrs mit dem Toggenburg, dem See- und Linthgebiet, sowie auch dem weitern Verkehr mit der Centralschweiz und dem Gotthard beitrage.

Die rationell angelegte Bahn St. Gallen-Zug, durch Verbindung der drei Theilstrecken St. Gallen-Wattwyl, Wattwyl-Rapperswyl und Rapperswyl-Zug mit einheitlichem Betrieb, bilde die zweckmäßigste und kürzeste Verbindung der Nordost- und Ostschweiz mit der Centralschweiz und dem Gotthard und diene ebenso sehr den mannigfaltigsten lokalen Interessen. Sie erweitere die Verkehrszone der Gotthardbahn zu Ungunsten derjenigen der Arlbergbahn und habe unzweifelhaft einen bedeutenden strategischen Werth.

Die Ausführungspläne können bis Anfangs März 1892 vorgelegt werden, und es dürfe daher der Termin für Beginn der Bauarbeiten auf den 1. Mai desselben Jahres angesetzt werden. Die Bauzeit werde zu 3½ Jahren angenommen, so daß die Eröffnung der Bahn auf Ende Oktober 1895 in Aussicht zu nehmen sei.

Die Baulänge würde 85,72, die Betriebslänge 89,77 Kilometer, die Maximalsteigung 22 und 30 ‰ betragen; die Baukosten, einschließlich der Strecke von Pfäffikon bis Samstagern, Fr. 22,500,000.

Stationen sind in Aussicht genommen in Bruggen, Herisau (gemeinschaftlich mit der Appenzellerbahn), Degersheim, Hoffeld, Mogelsberg, Brunnadern, Lichtensteig, Wattwyl (gemeinschaftlich mit der Toggenburgerbahn), Ricken, St. Gallenkappel, Eschenbach, Wagen, Jona, Rapperswyl (V. S. B.), Pfäffikon (S. O. B.), sodann Wollerau, Samstagern, Schönenberg, Sihlbrücke, Baar und Zug (N. O. B.).

Nach der Eingabe der Herren Grauer-Frey und Genossen ist dann (mit Datum vom 19. April 1890) eine zweite Zuschrift des Verwaltungsrathes der Toggenburgerbahn eingegangen, des Inhalts, daß dieser sich veranlaßt sehe, sein Konzessionsgesuch dahin zu ergänzen, daß bei der Behandlung und Sanktion desselben die Anschlußfrage eine offene bleiben und die Alternative vorbehalten werden möge, anstatt in Rapperswyl in Utznach an die Linie der Vereinigten Schweizerbahnen anzuschließen, was namentlich in Weesen und im Gasterland verlangt sei. Der Verkehr mit Rapperswyl, dem Zürichsee und dem Gotthard werde sich via Utznach sozusagen ebenso gut bewerkstelligen, wie mit dem Anschluß in Rapperswyl, da der Umweg nur 6 Kilometer betrage, während der Umweg über Rapperswyl für das Linthgebiet und das St. Gallische Oberland viel bedeutender wäre und große Mehrausgaben für den Bau verlange.

Die Regierung des Kantons St. Gallen hat sich mit Schreiben vom 2. Juni d. J. für das Projekt St. Gallen-Rapperswyl-Zug ausgesprochen und dasselbe angelegentlich zur Konzession empfohlen. Es entspreche dieses Projekt der größten Summe von Verkehrsinteressen und dürfte auch vom Standpunkt der Verstaatlichung der Eisenbahnen aus nicht unwillkommen sein. Es müsse allerdings neben der Linie nach Rapperswyl noch der Bau einer Abzweigung nach Utznach verlangt werden; ebenso sei eine Verständigung mit der Toggenburgerbahn zu treffen, die indessen in bestimmter Aussicht stehe, so daß dem Projekt der letztern keine weitere Folge zu geben sei. Der Regierungsrath wünsche aber nicht, daß der Abschluß der bezüglichen Verhandlungen abgewartet werde, sondern sei damit einverstanden, wenn die Bundesversammlung die Konzession so, wie sie verlangt sei, ertheile.

Die Regierung des Kantons Appenzell A. Rh. hat mit Schreiben vom 30. Mai 1890 die Konzessionsertheilung an die Herren Grauer und Genossen ebenfalls angelegentlich empfohlen. Der Regierungsrath von Schwyz dagegen, nachdem er in einer ersten Zuschrift

Einwendungen nicht erhoben, erklärte mit Schreiben vom 21./27. November 1889, daß er die Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahn nach Zug nicht empfehlen könne, weil dieselbe als eine Konkurrenzlinie des Bahnprojekts Biberbrücke-Goldau (Südostbahn) sich darstelle, bei welchem die mehreren schwyzerischen Interessen betheiligt wären. Zürich hat mit Zuschrift vom 12. Dezember 1889 das Projekt ablehnend begutachtet, weil für die betheiligte Kantonsgegend wesentliche Vortheile nicht in Aussicht stehen und von einer Staatsbetheiligung im Sinne des dortigen Subventionsgesetzes keine Rede sein könne. Die Regierung des Kantons Zug endlich bezeichnet das Projekt der Herren Grauer-Frey und Genossen ausdrücklich als ein Konkurrenzprojekt zur Linie Thalweil-Zug, welcher man dortseits als dem sicherern und vortheilhaftern den Vorzug gebe gegenüber dem weniger Faßbaren, das in dem neuen Projekt liege. Im Uebrigen seien die Vorarbeiten mangelhaft und müsse man verlangen, daß eventuell auf einen genügenden Anschluß an die Linie Thalweil-Zug Bedacht genommen werde. Auch erscheine nach den vorliegenden Plänen der Verkehr auf der Straße Baar-Zug in einer Weise gefährdet, daß dem geplanten Tracé die Genehmigung nicht ertheilt werden könnte und müßten auch die Verhältnisse, unter welchen die Einfahrt in die Station Zug sich gestalten solle, näher geprüft werden.

In der gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes am 11. Juni abgehaltenen Konferenz haben die Vertreter der Kantone Zürich und Zug erklärt, daß diese dem Projekt Grauer-Frey und Genossen grundsätzlich keine Einwendungen entgegenstellen, sobald auch die von der Nordostbahn verlangte Konzession für die Linie Thalweil Zug ertheilt werde.

Von der Vertretung des Kantons St. Gallen wurde wiederholt das Gesuch um beschleunigte Behandlung der Angelegenheit betont. Die Regierung werde in der Lage sein, anläßlich der Verhandlungen über die Betheiligung des Kantons am Unternehmen eine Verständigung mit der Toggenburgerbahn zu vermitteln. Das Konzessionsgesuch der letztern könne sie nicht empfehlen, auch nicht eingestehen, daß deren Einspruch die Ertheilung der Konzession an die Herren Grauer-Frey und Konsorten hindere oder auch nur verzögere. Bezüglich des in der schriftlichen Vernehmlassung ausgesprochenen Begehrens, daß die Petenten auch die Erstellung einer Verbindungslinie nach Utznach übernehmen, werde zugestanden, daß dasselbe Mangels der erforderlichen Vorlagen gegenwärtig nicht weiter in Betracht gezogen werde, in dem Sinne, daß die Petenten ein bezügliches Konzessionsgesuch in besonderem Verfahren einreichen sollen und daß der Kanton sich vorbehalte, bei Be-

willigung der kantonalen Subvention darauf zurückzukommen. Der zu den Verhandlungen nicht eingeladene Verwaltungsrath der Appenzellerbahn hat in schriftlicher Eingabe den Bau der Strecke St Gallen-Wattwyl als eine Schädigung der erstern Unternehmung bezeichnet und sich für den Fall, daß eine Konzession ertheilt werden sollte, alle Rechte betreffend einen gütlichen oder rechtlichen Ausgleich gegenüber der neuen Gesellschaft vorbehalten.

Was die Umschreibung des Unternehmens betrifft, so ist von den Petenten im Einverständniß mit der Verwaltung der Südostbahn erklärt worden, daß sie ihr Gesuch dahin modifiziren, daß ihnen die Strecken

a. St. Gallen-Wattwyl-Rapperswyl und
b. Samstagern-Zug

konzessionirt werden. Das Unternehmen solle aber nichts desto weniger als ein untheilbares Ganzes behandelt und betrieben werden und es wurde namentlich von den Vertretern der Regierung von St. Gallen betont, daß sie die gleichzeitige Konzessionirung der beiden Theilstücke wünschen oder dann auf die Unterstützung des Projektes verzichten müßten, das nur in der Fortsetzung nach Zug seine volle Berechtigung habe. Mit der Südostbahn sei über die Mitbenutzung der Strecke Rapperswyl-Pfäffikon und beziehungsweise den Bau und Betrieb der Linie Pfäffikon-Samstagern, sowie überhaupt bezüglich der beiderseitigen Beziehungen ein Vertrag abgeschlossen, welcher den einheitlichen, beziehungsweise zusammenhängenden Betrieb gestatten werde.

Gleichwohl wurde bei Art. 5 gewünschst, daß in der Bestimmung der Fristen die beiden Theilstücke auseinander gehalten werden, damit, wenn unerwarteter Weise Hindernisse eintreten sollten, welche die Einhaltung der Fristen auf den beiden Theilstücken unmöglich machen würden, der unbenutzte Ablauf der Fristen für den einen Theil nicht den Verlust der Konzession bezüglich des andern nach sich ziehe.

Wir halten eine solche Anordnung, die auch schon in andern Konzessionen (z. B. bei Territet-Glion-Monts de Caux, bei der Zürichberg-Bahn, den Genfer Schmalspurbahnen) sich findet, für durchaus zulässig und haben demgemäß dem Art. 5 eine entsprechende Fassung gegeben.

Zum Art. 12 beanstandeten die Konzessionspetenten den Vorschlag des Departements, daß zum mindesten 4 Züge täglich ausgeführt werden sollen, unter Berufung darauf, daß diese Vorschrift in den wenigsten Konzessionen sich finde und daß sie in sofern un-

nütz sei, als angenommen werden dürfe, daß das Interesse der Gesellschaft schon die Einlegung der nöthigen Züge bedingen werde, während es doch möglich sein könnte, daß z. B. im Winter auf gewissen Strecken drei Züge genügen. Wir möchten nicht anstehen, dem Wunsch der Petenten zu entsprechen, obschon wir uns wirklich nicht vorzustellen vermögen, daß man auf der einen oder andern Strecke mit weniger als 4 Zügen auskommen könnte. Wir nehmen aber an, daß die Verhältnisse hier so gut als anderwärts maßgebend sein werden, und verweisen übrigens darauf, daß die Vorschrift nur auf das Minimum der Züge geht und dem Bundesrath das gesetzliche Recht unverkümmert bleibt, im Fall des Bedürfnisses die Einlegung von mehr Zügen zu verlangen.

In den Art. 15, 17 und 18 sind die Taxen der Normalkonzession enthalten. Es ist aber verstanden, daß der Bundesrath auf den Antrag der Konzessionsinhaber Taxerhöhungen bis zu dem Betrag bewilligen wird, welcher unter Anwendung der in der Botschaft, vom 11. September 1873, betr. die Taxen für Bahnen mit größern Steigungen, als zulässig sich herausstellen wird. (Art. 18 a.)

In allem Uebrigen entspricht der Inhalt des Konzessionsentwurfs den üblichen Bedingungen.

Wir empfehlen denselben zur Annahme, und gestatten uns nur noch die folgenden Bemerkungen:

Wir glauben nicht, daß vom wirthschaftlichen Standpunkt die Berechtigung des Projekts der Herren Grauer-Frey und Genossen bestritten werden kann. Es handelt sich in der That um eine Verbindung, deren Mangel sich empfindlich geltend macht, sofern der Verkehr der Ostschweiz, namentlich in der Richtung nach der Innerschweiz und dem Gotthard, gegenwärtig zu großen Umwegen gezwungen ist. Wir könnten daher auch den Einsprachen gegen das Projekt keine Berechtigung zuerkennen. Was zunächst diejenige der Toggenburgerbahn betrifft, so wird dieselbe übrigens nicht mehr als ernstlich betrachtet werden dürfen, nachdem die Regierung des Kantons St. Gallen, der im Unternehmen der Toggenburgerbahn finanziell der Hauptbetheiligte ist, die Ertheilung der Konzession wünscht und erklärt, für die Befriedigung der Interessen der Toggenburgerbahn auf dem Weg des Vertrages sorgen zu wollen. Die Eingabe der Appenzellerbahn kann nicht als Einsprache aufgefaßt werden; sie hat offenbar nur die Verhältnisse im Auge, welche bei der Bauausführung sich ergeben werden und wäre im Uebrigen von der Kantonsregierung auch nicht unterstützt. Was die Stellung der Kantone Zürich und Zug betrifft, so ist die Bundesversammlung bereits in der Lage, über das Konzessions-

gesuch Thalweil-Zug sich auszusprechen und glauben wir, hier nicht weiter darauf eintreten zu sollen.

Gleicherweise ist kein Anlaß vorhanden, mit der Abzweigung nach Utznach sich zu beschäftigen, da die Regierung von St. Gallen das darauf gerichtete Gesuch im gegenwärtigen Moment nicht geltend machen will.

Auch die Beziehungen der Südostbahn zur Konzession dürfen für jetzt außer Betracht fallen. Es genügt, daß hier ein Einspruch nicht weiter vorliegt; die Vereinbarungen, welche bezüglich des künftigen Betriebs zwischen den beiden Parteien getroffen sind, werden wir, soweit sie der Kognition des Bundes unterstehen, prüfen und nöthigenfalls Ihrer Genehmigung unterbreiten.

Ebenso möchten wir für die Bereinigung der eventuell zwischen den Inhabern der Konzessionen für Samstagern-Zug und Thalweil-Zug zu ordnenden Verhältnisse die weitere Entwickelung vorbehalten. Herr Grauer-Frey hat nämlich dem Eisenbahndepartement nachträglich eine Eingabe zugestellt, welche dahin lautet, daß derselbe für den Fall, als die Konzession für die Linie St. Gallen-Zug vor derjenigen von Thalweil nach Zug ertheilt werden sollte, die Mitbenützung der gemeinschaftlichen Strecke Sihlbrücke-Zug zusichern will und dasselbe Recht für die Inhaber der Konzession St. Gallen-Zug beansprucht, wenn Thalweil-Zug zuerst konzessionirt werden sollte. Wir erblicken auch hier keine Nothwendigkeit, eine Vorkehr jetzt schon zu treffen. Den Inhabern beider Konzessionen steht das im Art. 30 des Eisenbahngesetzes vorgesehene Anschlußrecht ohne Weiteres zu. Soweit sie sich nicht gütlich verständigen, ist ebendaselbst der Entscheid des Bundesraths vorbehalten. Wenn sie sich weiter verständigen wollen, so mögen sie sich, unter Vorbehalt der Aufsichtsrechte des Bundes, frei bewegen.

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

Bern, den 21. Juni 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesraths:

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl und von Samstagern nach Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer Eingabe der Herren Grauer-Frey und Genossen, datirt St. Gallen am 12. Oktober 1889;
2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 21. Juni 1890,

beschließt:

Den Herren Grauer-Frey in Degersheim, J. Frischknecht-Breitenmoser und Th. Löpfe in St. Gallen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

a. von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl,

b. von Samstagern nach Zug,

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 schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Gallen.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Für jede der beiden Abtheilungen *a* und *b* sind binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit normalspurigem Unterbau und eingeleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilimeter bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benützung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von

25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18a. Für Strecken mit Steigungen über 12 ‰ kann der Bundesrath eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit größern Steigungen, vom 11. September 1873, bewilligen.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs 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. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone St. Gallen, Appenzell A. Rh., Schwyz, Zürich und Zug, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 welch' 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Haben die Kantone den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl und von Samstagern nach Zug. (Vom 21. Juni 1890.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1890
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	27
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	28.06.1890
Seite Page Pagina	506-520
Ref. No	10 014 848

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.