

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Neudorf-St. Fiden, mit Abzweigung von St. Gallen nach Heilig-Kreuz.

(Vom 15. Dezember 1894.)

Tit.

Mit Eingabe vom 30. November 1894 reichten die Herren A. Bernet, Gemeinderat, W. Dürler, Architekt, F. Kirchhofer, Kantonsrat, alle wohnhaft in St. Gallen, und J. Th. Reutty, Kantonsrat in St. Fiden, ein Konzessionsgesuch ein für den Bau einer elektrischen Strassenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Neudorf-St. Fiden, mit Abzweigung von St. Gallen nach Heilig-Kreuz.

Zur Begründung führen die Petenten an, daß schon seit bald 15 Jahren Anstrengungen zur Erlangung einer Strassenbahn gemacht worden seien, daß aber erst durch die Einführung der Elektrizität das Mittel gefunden worden sei, selbst bei größern Steigungen und längern Strecken noch mit finanziellem Erfolg den Betrieb durchzuführen, weshalb nunmehr die Überzeugung in St. Gallen allgemein geworden sei, daß mit der Erstellung einer Strassenbahn nicht länger gezögert werden solle.

Bei einer Bevölkerung der Stadt von ca. 32,000 und der Vororte, soweit sie an der Bahn liegen, von ca. 10,000 Einwohnern dürfe um so eher auf einen regen Verkehr gerechnet werden, als die projektierte Linie das ganze Gebiet in seiner größten Länge durchziehe. Zu weiterer Hebung des Verkehrs werde die bei den baulichen Verhältnissen der Stadt mit Sicherheit zu erwartende Steigerung der Bauhätigkeit längs der Linie viel beitragen, und die nach Tausenden zählende Arbeiterbevölkerung der Vororte, welche ihren Erwerb zum allergrößten Teile in der Stadt finde, werde das Unternehmen ebenfalls alimentieren. Die Erstellung der Linie werde deshalb einem allgemeinen Bedürfnisse entsprechen.

Die Bahn beginnt im Dorfe Bruggen, folgt der Staatsstraße St. Gallen-Wil bis zur Einmündung der Kasernenstraße, biegt in diese ein, überschreitet bei km. 3,320 die Linien der V. S. B. und der Appenzellerstraßenbahn, geht von hier entweder durch die Zollhaus- und Poststraße oder durch die St. Leonhardstraße und den oberen Graben zum Scheibenerthor, durchquert hierauf den Marktplatz und erreicht, durch das Brühlthor und die Rorschacherstraße gehend, den Endpunkt der Hauptlinie, Kronthal in Neudorf-St. Fiden.

Ein zweiter Strang zweigt bei der Einmündung in die Kasernenstraße ab, folgt der Staatsstraße über die Rosenbergstraße zum Scheibenerthor und geht von hier parallel mit der Hauptlinie bis zum Theaterplatz. Die äußerst schmale Durchfahrt daselbst zwingt zur Unterbrechung der Linie, deren Fortsetzung vom Brühlthor über die Thor- und St. Jakobsstraße nach Heilig-Kreuz führt.

Die Länge der Hauptlinie beträgt 6200 m., die Länge der Abzweigung 3415 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung auf der Hauptlinie 48 ‰, auf der Nebenlinie 29,5 ‰, der Minimalradius in der Stadt 20, außerhalb derselben 50 m. Als Zwischenstationen sind 9 Ausweichstellen vorgesehen, und zwar 5 in der Haupt- und 4 in der Nebenlinie.

Was das Betriebssystem anbetrifft, so sind elektrische Automobile mit oberirdischer Stromzuführung vorgesehen. Die Centrale ist an der Hauptlinie bei km. 2 mit Dampfmaschinen oder Gasmotoren projektiert.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für:

a. Bahnanlage und Rollmaterial:

Allgemeine Verwaltung . . . . .	Fr.	40,000
Grunderwerb . . . . .	„	15,000
Unterbau . . . . .	„	107,100
Oberbau . . . . .	„	205,200
Hochbau . . . . .	„	65,000
Rollmaterial . . . . .	„	179,200

Fr. 611,500

b. Betriebskraft und elektrische Ausrüstung:

Motorenanlage . . . . .	Fr.	71,000
Elektrische Kraftanlage . . . . .	„	23,500
Leitungen . . . . .	„	77,855
	„	172,355

c. Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . . . .

„ 66,145

Total Baukosten Fr. 850,000

oder Fr. 88,500 per Kilometer der Baulänge.

Wir übermittelten das Gesuch zur Vernehmlassung der Regierung von St. Gallen, welche die Erteilung der Konzession empfiehlt. Da außerdem die Gemeinde St. Gallen durch Gemeindekonzession vom 8. November 1894 und der Kanton durch Großratsbeschluß vom 23. November gleichen Jahres die Benutzung der Gemeinde-, beziehungsweise Staatsstraßen bewilligt haben, so traten wir auch unsererseits auf die Vorlage ein.

Die bezüglichen konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 10. Dezember abhin statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, soweit dessen Bestimmungen in dieser Konferenz zur Verhandlung gelangten.

Bezüglich der Taxen erklärten die anwesenden Vertreter der Konzessionspetenten, zu bestimmten Vorschlägen nicht autorisiert zu sein, sich aber zu beförderlicher Mitteilung derselben verpflichtet zu wollen. Diese Vorschläge langten mit Schreiben vom gleichen Tage und unter Zustimmung des Vertreters der kantonalen Regierung ein. Danach wird für den Personentransport eine Taxe von 10 Cts. per km. und für das taxpflichtige Gepäck eine Taxe proponiert, welche dem eingenommenen Raum (Sitz- oder Stehplatz) entspricht. Diese Normierung giebt uns zu keinen Einwendungen Anlaß, weshalb wir den Entwurf in diesem Sinne modifiziert haben.

Die übrigen Artikel entsprechen den bei derartigen Straßenbahnen üblichen Bestimmungen und veranlassen uns zu keinen weitem Bemerkungen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, versichern wir Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Dezember 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**E. Frey.**

Der Kanzler der Eidgenössenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschuß**

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Neudorf-St. Fiden mit Abzweigung von St. Gallen nach Heilig-Kreuz.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Aug. Bernet und Mithaffe in St. Gallen, vom 30. November/3. Dezember 1894;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1894,

beschließt:

Den Herren Aug. Bernet, Gemeinderat, W. Dürler, Architekt, F. Kirchhofer, Kantonsrat, und J. Th. Reutty, Kantonsrat, alle in St. Gallen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Bruggen durch die Stadt St. Gallen nach Neudorf-St. Fiden mit Abzweigung von St. Gallen (Kasernenstraße) nach Heilig-Kreuz 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 Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Arbeiten 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 Bundesrate 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

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 St. Gallen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck, eventuell auch von Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen.

Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe erhoben werden, welche dem eingenommenen Raum (Sitz- oder Stehplatz) entspricht.

Für Abonnementsbillete wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 17. Wenn ein Güterdienst eingeführt werden sollte, wird der Bundesrat die Taxen und die nähern Bedingungen festsetzen.

Art. 18. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen oder die Zahl der täglichen Züge entsprechend zu vermehren. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht vom 1. Juli 1875 hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 23. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die durch Beschluß des Gemeinderates der Stadt St. Gallen, vom 8. November, und des Großen Rates des Kantons St. Gallen, vom 23. November 1894, aufgestellten Bestimmungen, soweit dieselben nicht mit gegenwärtiger Konzession oder mit der Bundesgesetzgebung im Widerspruche stehen.

Art. 24. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen 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 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 gethan 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. Mai 1920 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1920 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert des beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 25. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, 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 dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Neudorf-St. Fiden, mit Abzweigung von St. Gallen nach Heilig-Kreuz. (Vom 15. Dezember 1894.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1894
Date	
Data	
Seite	698-705
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 861

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.