

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend:

1. Abänderung der Konzession und Fristverlängerung für die Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl, mit Abzweigung nach Uznach, und von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.
2. Konzession normalspuriger Eisenbahnen *a.* von Rapperswyl nach Wattwyl, eventuell nach Ebnat, *b.* von Wattwyl oder Ebnat-Kappel nach Rapperswyl und von St. Gallenkappel, eventuell einem andern Abzweigungsort nach Uznach, *c.* von Ebnat nach Uznach.

(Vom 6. Juni 1894.)

Tit.

Mit Eingabe vom 17. März 1893 stellte Herr Grauer-Frei in Degersheim, namens des Initiativkomitees für die Eisenbahn St. Gallen-Zug, das Gesuch um Verlängerung der in Art. 5 der Konzession vom 27. Juni 1890 (abgeändert durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1891) einer Eisenbahn:

- a.* von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl;
- b.* einer Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach;
- c.* von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug,

für jede der drei Abteilungen a, b und c festgesetzten Frist zur Einreichung der vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten um weitere 36 Monate, also bis 27. Juni 1896.

Zur Begründung führen die Petenten folgendes an:

Nach der Konzessionserteilung im Jahre 1890 sei vorerst für die Strecke Pfäffikon-Zug ein Trace gesucht worden, das sich in betriebstechnischer Beziehung mit demjenigen der Strecke St. Gallen-Rapperswyl im Einklang befinde. Bei 18 ‰ Maximalsteigung führe diese Linie von Pfäffikon über Wollerau-Stocken mittelst eines 2600 m. langen Tunnels nach Sihlbrugg zum Anschlusse an die von der Nordostbahn projektierte Station daselbst.

Durch Einlegung einer Schleife gelänge man auch ohne Vermehrung der Maximalsteigung nach Baar und von dort ohne künstliche Entwicklung der Linie nach Zug. Für die Strecke Sihlbrugg-Zug seien die definitiven Baupläne bis Februar 1891 angefertigt worden, auf der übrigen Strecke habe man zu gleicher Zeit mit den topographischen Aufnahmen begonnen. Inzwischen habe sich die Nordostbahn zum kürzern Projekte mit Durchtunnelung des Albis entschlossen, bei welchem die Linie Thalweil-Zug das Sihlthal in Steinmatt unterhalb Sihlbrugg verlasse.

Das Bestreben der Petenten habe sich nun darauf gerichtet, mit ihrer Linie den Anschluß an die Nordostbahn in Steinmatt zu suchen, was auch gelungen sei. Das bezügliche Projekt führe über Richtersweil, Wädensweil und Horgen, weise eine Maximalsteigung von 12 ‰ auf und sei an Stelle des ursprünglichen durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1891 konzessioniert worden.

Der ursprüngliche Termin für die Vorlage der Ausführungspläne sei hierbei festgehalten worden, infolgedessen Petenten zur Anfertigung derselben nur noch zwei Jahre Zeit gehabt hätten und die Einhaltung des Termins nur bei genügendem technischem Personal, das nicht zur Verfügung gestanden sei, möglich gewesen wäre.

Sie hätten jedoch vorgezogen, eine genauere Berechnung der Baukosten auf Grund von Plänen im Maßstabe von 1:2500 vornehmen zu lassen, welche Arbeit nun durchgeführt sei und die Grundlage der Finanzierung und Durchführung des Unternehmens bilden werden.

Da hierzu aber die Beteiligung der berührten Kantone und Korporationen erforderlich sei, so sei von der Ausarbeitung der Baupläne vorläufig abgesehen worden, da die zur Zeit herrschende Geschäftslage in der Schweiz die unmittelbare Anhandnahme der Finanzierung nicht gerechtfertigt erscheinen lasse.

Das Gesuch wurde den durch das Projekt berührten Kantonen St. Gallen, Appenzell A.-Rh., Zürich, Schwyz und Zug zur Vernehmlassung mitgeteilt. Appenzell A.-Rh. und Zug erheben keine Einwendungen. Schwyz wünscht, daß die Frist für das Projekt, das in seiner vollen Ausdehnung keine Aussicht auf Verwirklichung zu haben scheine, auf möglichst kurze Zeit, keinesfalls länger als auf zwei Jahre erstreckt werde, und die Regierung von Zürich erklärt, daß sie sich nicht veranlaßt sehe, zu diesem Gesuche Stellung zu nehmen.

Die Regierung von St. Gallen teilt ihrerseits mit, daß sie die im Gesuche erwähnten neuen Grundlagen und Rentabilitätsberechnungen der Prüfung einer Expertenkommission unterstellt und deren Bericht dem Initiativkomitee zur Vernehmlassung mitgeteilt habe, welch' letztere jedoch noch nicht eingelangt sei.

Inzwischen wurde unterm 11. Mai 1893 seitens des Herrn J. H. Bühler-Honegger und sechs Mithaften ein vom 28. April datiertes Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rapperswyl nach Wattwyl eingereicht. Dasselbe wird begründet wie folgt:

Schon 1870 bei Eröffnung der Toggenburgerbahn von Wyl bis Ebnat sei eine Verbindung derselben mit dem Seegebiet über den Ricken als notwendig erachtet worden, dieses angestrebte Ideal habe indessen bis zur Stunde um keinen Schritt der Verwirklichung näher gerückt werden können. Dagegen sei der allseitige Verkehr in stetigem Wachstum begriffen, und durch die Anlage der Südostbahn sei ferner ein Verbindungsglied mit der Centralschweiz neu entstanden, so daß das Bedürfnis nach der längst vergeblich angestrebten Bahnverbindung sich immer dringlicher geltend mache.

Die Petenten beabsichtigten keinesfalls, durch ihr eigenes Vorgehen den von anderer Seite demselben Ziele zustrebenden Maßnahmen hindernd entgegenzutreten; sie könnten aber in letztern der hohen Anlagekosten wegen eine wirkliche Förderung des Projektes nicht erblicken, weshalb sie ein eigenes Projekt vorlegten, durch welches die Anlagekosten gegenüber den bisherigen Aufstellungen ungefähr um die Hälfte reduziert würden und doch eine den Verkehrsbedürfnissen der einbezogenen Landesteile genügende Bahnanlage geschaffen würde.

Nach den Veröffentlichungen betreffend die Linie St. Gallen-Zug sei die Teilstrecke Wattwyl-Rapperswyl auf cirka 11 Millionen veranschlagt, wobei der Rickenerberg zum Teil mittelst eines Tunnels von über 5 km. Länge unterfahren werde und die Maximalsteigung 25 ‰ betrage. Bei Wegfall des großen Tunnels, aber Beibehaltung

dieser Maximalsteigung reduzierten sich die Baukosten nicht wesentlich, dagegen würde die Linie selbst um 6,3 km. verlängert. Es sei deshalb in vorliegendem Projekte die Maximalsteigung auf einer Gesamtlänge von 7,7 km. auf 46 bis 50 ‰ erhöht und damit eine Reduktion der Gesamtkosten auf Fr. 6,220,000 erzielt worden.

Die Bahn nimmt ihren Anfang im Bahnhof Rapperswyl, übersetzt die Jona, geht längs der Poststraße bis Wagen, zieht sich hierauf längs der nördlich der Straße gelegenen Thalmulde durch den Hochrütiwald nach Eschenbach, nähert sich wieder der Poststraße, jedoch stets cirka 30 m. über derselben bleibend, übersetzt das Goldingerbachtobel, dann bei St. Gallenkappel die Poststraße und zieht sich unterhalb derselben der Berglehne entlang, übersetzt die Ranzbachschlucht mittelst eines Viaduktes, kreuzt im vordern Schönberg wiederum die Straße und erreicht, dieser folgend, die Ortschaft Ricken. Außerhalb des Dorfes wird die Straße neuerdings überschritten, und von da an geht das Trace auf der flachen Terrasse zwischen Straße und Rickentobel bis zum Landhaus, wo die Linie links abbiegt und der Berglehne entlang hinuntersteigt zur Endstation Wattwyl.

Die Länge der Bahn beträgt total 24,3 km., die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung 50 ‰, die mittlere Steigung der Südrampe Rapperswyl-Ricken 23,5 ‰, die der Nordrampe Ricken-Wattwyl 33,5 ‰ (46—50 ‰ auf 7700 m. Länge, 20 ‰ und darunter auf den übrigen Strecken), die Summe der beiden Höhendifferenzen 572 m., der Minimalradius 300 m. Zwischenstationen sind vorgesehen in Wagen, Eschenbach, St. Gallenkappel und Ricken. Der Betrieb soll durch Adhäsionslokomotiven erfolgen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet per Kilometer der Bahnlänge für:

1. Organisation und Verwaltung	Fr.	9,800
2. Bauzinsen	"	4,600
3. Expropriation	"	29,100
4. Bahnbau:		
a. Unterbau	Fr.	136,400
b. Oberbau	"	37,700
c. Hochbau	"	9,100
d. Telegraph etc	"	4,500
		<hr/>
	"	187,700
5. Rollmaterial	"	22,200
6. Mobilien und Gerätschaften	"	1,100
7. Diverses und Unvorhergesehenes	"	1,500
		<hr/>
Totalkosten per Kilometer		Fr. 256,000

somit für das ganze Bahnprojekt von 24,3 km. Bahnlänge eine Totalkostensumme von Fr. 6,220,000

Der technische Bericht tritt sodann auf die über diese Bahnverbindung bisher ernstlich in Frage gekommenen Projekte ein und unterscheidet deren drei, nämlich:

Projekt 1 mit Maximalsteigung von 25 ‰, Rickentunnel von über 5 Kilometer Länge und Baukosten von cirka 11 Millionen, Projekt 2 mit gleicher Maximalsteigung, Vermeidung des Tunnels durch entsprechend längere Entwicklung des Trace und mit Baukosten von ebenfalls cirka 11 Millionen, endlich das hiervor erörterte Projekt mit Anwendung von Steigungen bis auf 50 ‰. Der Bericht kommt bei Vergleichung dieser drei Projekte zum Schlusse, daß der Verkehr sich bei allen ungefähr gleich gestalten werde, daß aber bei den hohen Baukosten der beiden ersten Projekte eine Summe von 8, beziehungsweise 9 Millionen Franken unverzinst bleiben würde, während bei dem dritten Projekt bei Annahme gleicher Taxen die Einnahmen auf . . . Fr. 380,000 die Ausgaben (inklusive Einlage in den Erneuerungsfonds) auf „ 235,700

veranschlagt werden könnten, so daß verblieben . Fr. 144,300 was für die Verzinsung eines Baukapitals von Fr. 3,600,000 ausreichte, so daß von den Gesamtkosten von Fr. 6,220,000 nur eine Summe von Fr. 2,620,000 unverzinst bliebe, und was die Fahrzeit anbetreffe, so könne für die Projekte 1 und 3 ungefähr eine Stunde und für Projekt 2 eine Stunde und zwanzig Minuten angenommen werden.

Diesem Gesuche folgte unterm 23. Oktober 1893 seitens des Verwaltungsrates der Toggenburgerbahn ein die gleiche Verbindung anstrebendes Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Wattwyl oder Ebnat-Kappel nach Rapperswyl, mit Abzweigung eventuell von St. Gallenkappel nach Uznach. In dem allgemeinen Bericht wird dieses Gesuch begründet wie folgt:

Die Petenten hätten bereits im Jahre 1889 ein Konzessionsgesuch für diese Verbindung eingereicht, damals aber vor dem umfassenderen Projekte einer Eisenbahn St. Gallen-Zug zurücktreten müssen. Der über dieses Projekt an die Regierung von St. Gallen erstattete Expertenbericht habe nun aber zu einem Resultate geführt, das die Verwirklichung dieses großen Unternehmens noch auf Jahrzehnte hinaus nicht als denkbar erscheinen lasse, indem nach den Schlußfolgerungen dieses Berichtes von den auf mehr als

41 Millionen veranschlagten Baukosten nur 12,15 Millionen 4 % Zins erhielten, die ungeheure Summe von cirka 29 Millionen aber ertraglos bleiben würde, respektive als Subvention zu beschaffen wäre.

Dieser Sachlage gegenüber sei nun aber aufs nachdrücklichste zu betonen, daß das Bedürfnis nach einer Schienenverbindung zwischen dem Linth- und Seegebiet und dem Toggenburg nachgerade zu einem dringenden geworden sei, weshalb die Petenten ein Projekt hätten studieren lassen, das von einem unverhältnismäßig hohe Opfer erfordernden Ricketunnel absehe, ohne dabei eine Maximalsteigung von 25—27 ‰ zu übersteigen, so daß die Linie selbst für einen bedeutenden Verkehr noch als hinreichend leistungsfähig betrachtet werden könne.

Nach der einen Variante nimmt die Bahn ihren Anfang bei der Station Wattwyl, folgt der Toggenburgerbahn bis zur Gießerei, zieht sich der Berglehne entlang, übersetzt bei km. 1,7 den Rickenbach und gelangt mit einem Kehrtunnel von 1490 m. Länge bei km. 3,630 zu dem Vereinigungspunkt mit dem Trace der zweiten Variante. Diese beginnt bei der Station Ebnat-Kappel, folgt zunächst der Toggenburgerbahn, zweigt dann links ab, die Thur übersetzend, und zieht sich über Buchen zwischen Scheftenau und Näppis durch, der Halde entlang zu dem genannten Vereinigungspunkt, km. 3,630, von welchem aus das nunmehr gemeinschaftliche Trace der Berglehne entlang das Schönenberger Plateau erreicht, auf welchem die Linie bis auf den Höhengattel Ricken verbleibt. Von der cirka 500 m. südlich des gleichnamigen Dorfes projektierten Station Ricken fällt die Bahn mit einem gleichmäßigen Gefäll von 26,7 ‰ bis Gebertingen, zieht sich von hier in größerem Bogen mit zwei Tunnels über das sogenannte Mühlethal gegen die Stegmühle hin, und von da in einer großen Schleife über Holz, Oberdorf, Bifang nach St. Gallenkappel. Von dieser Station aus geht die Linie, den Goldingerbach überschreitend, der nördlichen Berglehne entlang über Neuhaus und Eschenbach, übersetzt bei Jona die Jona und erreicht dann die Endstation Rapperswyl.

Die Zweiglinie Uznach-St. Gallenkappel geht von Uznach über Oberkirch und Rüti, übersetzt das Boltenbergtobel, zieht sich über die Plattenweid nach Altbad, überschreitet hierauf das Hofmühle- und das Hebeltobel und schließt bei St. Gallenkappel an die Hauptlinie an.

Die Länge der Bahn beträgt bei dem Projekt Wattwyl-Rapperswyl 29,985 km., bei der Variante Ebnat-Rapperswyl 29,287 km. (Differenz 648 m.), die Länge der Abzweigung St. Gallenkappel-Uznach 8075 m., die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung

27 ‰ für die Hauptlinie und 28 ‰ für die Zweiglinie, die Summe der beiden Höhendifferenzen bei Wattwyl-Rapperswyl 565,3 m., bei Ebnet-Rapperswyl 548,9 m., die Höhendifferenz bei Uznach-St. Gallenkappel 155 m., der Minimalradius auf der Hauptlinie 250 m. (nur in der Schleife bei St. Gallenkappel), auf der Zweiglinie 270 m. Zwischenstationen sind in Ricken, St. Gallenkappel, Eschenbach und Jona vorgesehen, überdies Haltstellen bei Schönenberg und Wagen. Der Betrieb soll durch Adhäsionslokomotiven (Berg- und Thalmaschinen) erfolgen. Betreffend die definitive Wahl des Ausgangspunktes und eventuell eines andern Abzweigungsortes statt St. Gallenkappel behalten sich die Petenten die Entscheidung vor.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

	Wattwyl- Rapperswyl Fr.	Ebnet- Rapperswyl Fr.
1. Beschaffung und Verzinsung des Baukapitals	300,000	260,000
2. Allgemeine Verwaltung, Bauleitung	250,000	220,000
3. Landerwerb	745,000	763,000
4. Unterbau	5,276,000	4,170,000
5. Oberbau	964,000	939,000
6. Hochbau und mechanische Einrichtungen	300,000	300,000
7. Rollmaterial	450,000	450,000
8. Mobiliar und Gerätschaften	66,000	66,000
Total Bausumme	8,351,000	7,168,000
oder per Kilometer der Bahnlänge	278,400	244,600

und für die Zweiglinie generell Fr. 200,000 per Kilometer mit Zuschlägen für verschiedene Kunstbauten, total Fr. 2,400,000 oder per Kilometer der Bahnlänge Fr. 300,000, so daß das Baukapital für das ganze Projekt Fr. 10,751,000, beziehungsweise Fr. 9,568,000 betragen würde.

Unterm 26. Oktober gl. J. wurde noch ein weiteres Konzessionsgesuch für eine Konkurrenzlinie zu den vorstehend mitgeteilten Projekten eingereicht, und zwar von den Herren E. Schubiger, Ständerat, in Uznach, Fritz Jenny-Dürst in Ziegelbrücke, J. J. Huber in Wallenstadt und Alphons Ziltener in Weesen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Ebnet nach Uznach, im wesentlichen unter folgender Begründung: Seit uralter Zeit bestehe ein lebhafter Verkehr zwischen dem Linth- und dem Thur-

gebiet auf der Fahrstraße über den Ricken, die Sommer und Winter täglich viermal von einem vierspännigen Doppelpostkurs befahren werde. Immerhin werde der Ersatz desselben durch eine Eisenbahn je länger je mehr zur Notwendigkeit, denn wer die beschwerliche Landstraße vermeiden und eine Bahnlinie benutzen wolle, könne dies nur durch einen enormen Umweg über Winterthur oder Sargans.

Die st. gallischen Bezirke See und Gaster seien im Verkehr mit der Kantonshauptstadt entweder auf die Rickenstraße oder auf diese Umwege mit Distanzen von 115 bzw. 128 km. angewiesen, während die Distanz bei Benutzung der projektierten Linie nur noch cirka 80 km. betragen würde. Einen ähnlichen Verkehrswert besitze die Linie auch für die anstoßende Landesgegend, den Bezirk Sargans, den Kanton Glarus, die schwyzerische March, den obern Teil des Zürchersees und selbstverständlich in erhöhtem Maße für das Toggenburg selbst.

Neben diesen verkehrswirtschaftlichen Gründen kämen auch noch kantonal-politische Verhältnisse, die einen engeren Zusammenschluß der verschiedenen Kantonsteile in höchstem Grade als wünschenswert erscheinen ließen, in Betracht.

Das Projekt in dieser Form, speciell mit dem Anschluß in Uznach, statt in Rapperswyl, entspreche den Wünschen und Bedürfnissen der großen Mehrheit der Bewohner der beteiligten Landesgegend. Die Interessen der Stadt Rapperswyl würden durch dasselbe nicht verletzt, während umgekehrt die Umgehung des Linthgebietes dieses schwer schädigen würde, denn der Umweg vom Toggenburg über Uznach nach Rapperswyl betrage bloß 6 km., während der Umweg über Rapperswyl nach Uznach volle 20 km. betrage. Die von der Toggenburgerbahn in ihrem Konzessionsgesuch vorgesehene Abzweigung von St. Gallenkappel sei kaum ernst gemeint, sondern mehr nur als ein Beruhigungsmittel gegenüber dem Linthgebiet aufzufassen. Auch wäre mit dieser kleinen Zwischenlinie, deren Bau- und Betriebskosten unverhältnismäßig große sein würden, niemandem gedient.

Die Petenten verweisen zur Unterstützung ihrer Auffassung auf den dem Gesuche beigefügten, im Jahre 1888 von Herrn Ingenieur Gysin an das Baudepartement des Kantons St. Gallen erstatteten Bericht über eine Normalspurbahn aus dem Toggenburg ins Linthgebiet, welcher ebenfalls aus technischen und finanziellen Gründen mit allem Nachdrucke Ebnat und Uznach als Endstationen einer solchen Linie befürwortete.

Die Bahn beginnt bei der Station Ebnat-Kappel und geht mit dem gleichen Trace, wie bei dem Projekt Ebnat-Kappel-Rapperswyl,

über Schönenberg und Ricken bis Gebertingen. Von hier geht die Linie durch einen Kehrtunnel, überschreitet den Gebertingerbach und das Entigentobel, zieht sich unter dem Kloster Sion durch, übersetzt nochmals ein kleineres Tobel, erreicht Gauen und steigt, den Höhenunterschied zwischen dieser Ortschaft und der Ebene mittelst zweier großen Schleifen überwindend, zur Endstation Uznach hinunter.

Die Länge der Bahn beträgt total 23,178 m., die Spurweite 1,485 m., die Maximalsteigung 27,5 ‰, die Summe der beiden Höhendifferenzen 541,7 m., der Minimalradius 270 m. Zwischenstationen sind in Ricken und Gauen, Haltstellen in Schönenberg und Gebertingen vorgesehen. Der Betrieb soll mittelst Adhäsionslokomotiven erfolgen und entweder von der zu gründenden Gesellschaft oder von einer Anschlußbahn besorgt werden.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet die Baukosten auf Grundlage einer Durchschnittsannahme von Fr. 200,000 per Kilometer, also bei rund 23,2 km., auf Fr. 4,640,000 und macht für Tunnels und größere Objekte einen

Zuschlag von total	„ 1,560,000
------------------------------	-------------

so daß sich die Gesamtbaukosten auf Fr. 6,200,000 oder Fr. 267,000 per Kilometer der Bahnlänge belaufen würden.

Was die Ausführung des Projektes betrifft, so verhehlen sich die Petenten nicht, daß es schwer halten werde, die nötigen Kapitalien zu finden; sie seien aber überzeugt, daß der Kanton bei dem eminenten Interesse, das er an dem Zustandekommen dieser Verbindung habe, zu einem weitgehenden finanziellen Opfer bereit sein werde; auch sei alle Aussicht vorhanden, daß die Vereinigten Schweizerbahnen dem Projekte ihre Unterstützung leihen werden.

Die drei Konzessionsgesuche wurden zur Vernehmlassung der Regierung von St. Gallen mitgeteilt, die letztern zwei mit dem Ersuchen, sich insbesondere auch über das Konkurrenzverhältnis der einzelnen Projekte sowohl unter sich, als auch mit Bezug auf das Projekt St. Gallen-Zug, für welches die Fristverlängerung nachgesucht sei, aussprechen zu wollen.

Betreffend das Projekt Rapperswyl-Wattwyl der Herren Bühler-Honegger und Konsorten erhob die Regierung bereits mittelst Schreiben vom 27. Mai 1893 Einsprache, mit der Begründung, daß die betreffende Strecke ein Teilstück der bereits konzessionierten Linie St. Gallen-Zug sei, daß speciell für diese Teilstrecke die detaillierten Vorarbeiten im Laufe dieses Jahres noch ergänzt würden, wobei besonders untersucht werden solle, ob es nicht möglich wäre, die großen Baukosten dieser Linie namhaft zu redu-

zieren und der Bahn trotzdem den Charakter einer schweizerischen Normalbahn mit 25—27 ‰ Maximalsteigung zu bewahren. Bevor diese Untersuchung abgeschlossen sei, liege kein Grund vor, ein Lokalbahnprojekt zu konzessionieren und dadurch die weitere Verfolgung des größeren Projektes, dessen Verwirklichung im Interesse einer rationellen Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes liege, z. Z. unnötig zu erschweren, um so weniger, als dieses neue Projekt keine Verbindung nach Uznach in Aussicht nehme.

Mit Schreiben vom 20. November abhin äußerte sich die Regierung von St. Gallen sodann in zusammenfassender Weise über sämtliche Gesuche, indem sie sich zunächst betreffend das Konzessionsgesuch der Herren Bühler-Honegger und Konsorten auf ihr Schreiben vom 27. Mai bezog und ihre Einsprache gegen dieses Projekt wiederholte.

Betreffend das Fristverlängerungsgesuch St. Gallen-Zug, für welches Projekt die Regierung den Bericht der Expertenkommission und die Vernehmlassung des Initiativkomitees zu demselben abgewartet hatte, legt sie diese inzwischen eingelangten Aktenstücke bei und bemerkt zu diesem Gesuche und den Konzessionsgesuchen der Toggenburgerbahn und des Herrn Schubiger folgendes:

Die Aufbringung der durch die Experten als notwendig erachteten Kostensumme für St. Gallen-Zug erscheine z. Z. als unmöglich. Es könne sich höchstens darum handeln, zu prüfen, ob wenigstens das dringendste Teilstück Wattwyl-Rapperswyl mit der Abzweigung nach Uznach gemäß dem Projekte St. Gallen-Zug, also mit Rickentunnel, noch ausführbar sei oder ob für die Strecke Toggenburg-Linth, beziehungsweise Rapperswyl eines der andern, wohlfeilern Projekte gewählt werden müsse.

Keines derselben könne zwar zugestandennermaßen ohne eine ganz bedeutende finanzielle Beteiligung des Staates ausgeführt werden. Der Entscheid über die Verwirklichung eines derselben stehe deshalb thatsächlich dem Großen Rate des Kantons St. Gallen zu. Mit dem Entscheid dieser Behörde zu einem der Projekte fielen die andern als aussichtslos dahin. Die Regierung werde aber erst in der Lage sein, die geeigneten, im Interesse der Förderung und Erzielung einer Rickenbahn liegenden Anträge an den Großen Rat zu stellen, wenn für sämtliche in Betracht kommenden Projekte Detailpläne zur Beurteilung der Baukosten und Rentabilitätsberechnungen erstellt und allfällige anderweitige Ergänzungen zu denselben erledigt sein würden. Hierfür sei aber die Konzessionierung erforderlich, um den Projekten die feste Grundlage zu geben, und deshalb empfehle sie grundsätzlich und angelegentlich die volle Berücksichtigung aller drei Gesuche, d. h. die Gewährung der Frist-

verlängerung für St. Gallen-Zug und die Erteilung der Konzessionen an die Toggenburgerbahn und an die Herren Ständerat Schubiger und Konsorten.

Mit Rücksicht jedoch auf das Konkurrenzverhältnis zwischen diesen drei Gesuchen und mit Rücksicht darauf, daß kein Konzessionsinhaber, welcher Aussicht auf Verwirklichung seines Projektes habe, gezwungen sei, das Erlöschen der Fristen für die andern Konzessionen abwarten zu müssen, beantrage die Regierung:

1. An die Fristverlängerung für die Eisenbahn St. Gallen-Zug die Bedingung zu knüpfen, daß die Konzession für die Teilstrecke Wattwyl-Rapperswyl samt der Abzweigung nach Uznach ohne weiteres erlösche, sobald der Bundesrat den Finanzausweis für die eine oder andere der beiden bestehenden Konzessionen betreffend eine Eisenbahn vom Toggenburg nach dem Linthgebiet genehmigen werde.

2. An die Erteilung einer Konzession für die Toggenburgerbahn die Bedingung zu knüpfen, daß die Konzession erlösche, sobald entweder seitens der Herren Ständerat Schubiger und Konsorten der Finanzausweis für die Linie Ebnat-Uznach oder seitens des Initiativkomitees für St. Gallen-Zug für die Strecke St. Gallen-Rapperswyl, eventuell für die Strecke Wattwyl-Rapperswyl, beide mit Abzweigung nach Uznach, geleistet sei.

3. An die Erteilung einer Konzession für die Herren Ständerat Schubiger und Konsorten die Bedingung zu knüpfen, daß die Konzession erlösche, sobald entweder die Toggenburgerbahn für die ihr erteilte Konzession den Finanzausweis leiste oder sobald das Initiativkomitee für St. Gallen-Zug diesen Ausweis für St. Gallen-Rapperswyl, eventuell für Wattwyl-Rapperswyl, beides mit Abzweigung nach Uznach, zu leisten im Falle sei.

Zu den Anträgen 2 und 3 habe die Regierung noch beizufügen, daß in beiden Anträgen eventuell von einem Finanzausweis für Wattwyl-Rapperswyl die Rede sei, während die Konzession St. Gallen-Zug vom 27. Juni 1890 und deren Abänderung vom 26. Juni 1891 nur von einer Sektion St. Gallen-Wattwyl-Rapperswyl spreche. Sie nehme jedoch an, daß diese Inkongruenz nötigen Falls mittelst Abänderung der Konzession gehoben werden könne.

Zu den durch Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen, auf den 14. Dezember 1893 anberaumten konferenziellen Verhandlungen wurden die Petenten aller drei Projekte eingeladen, um die Frage, ob sämtlichen Konkurrenten oder nur einzelnen, eventuell welchen, die Konzession zu erteilen sei, nicht zu präjudizieren. Den Verhandlungen wurde deshalb ein Entwurf zu Grunde gelegt,

welcher sowohl die Fristverlängerung für St. Gallen-Zug, als die Konzessionserteilung für die Projekte der Herren Bühler-Honegger und Konsorten, der Toggenburgerbahn und der Herren Ständerat Schubiger und Konsorten vorsah.

In der allgemeinen Diskussion hielt Herr Bühler-Honegger für sich und namens der Mitpetenten sein Gesuch gegenüber der Einsprache der St. Galler Regierung aufrecht, indem er im Hinblick auf die hohen Baukosten der andern Projekte die Möglichkeit einer Ausführung derselben in absehbarer Zeit auch bei weitgehender Unterstützung durch den Kanton glaubte in Zweifel ziehen zu müssen, während er sein Projekt sowohl in finanzieller als betriebstechnischer Beziehung als ausführbar und den Verhältnissen angemessen bezeichnete. Um den Wünschen der Toggenburgerbahn möglichst entgegenzukommen, seien er und seine Mitpetenten überdies bereit, Ebnat ebenfalls als eventuellen Endpunkt der Bahn in Aussicht zu nehmen, in welchem Fall die Bahn wahrscheinlich mit einer Maximalsteigung von 35 %/oo statt der vorgesehenen 50 %/oo gebaut werden könnte. Dem gegenüber erklärten die Vertreter der Regierung, daß diese den Gedanken einer großen innern Verbindungslinie zwischen der Ost- und der Mittelschweiz, bezw. dem Gotthard, wie er dem Projekt St. Gallen-Zug zu Grunde liege, noch nicht aufgegeben habe, und daß sie deshalb, wenn das Projekt in seiner Gesamtheit zur Zeit nicht verwirklicht werden könne, wenigstens darauf halte, bei allfälliger Ausführung einzelner Strecken dieselben als Teilstücke der zukünftigen Transitlinie aufgefaßt und demgemäß auch ausgeführt zu sehen, was bei dem Projekt Bühler eben nicht zutrefte, da dieses mit einer Steigung von 50 %/oo den Anforderungen eines großen Verkehrs nicht entsprechen könne, und für die von den Petenten aufgestellte Behauptung, daß bei der Wahl eines andern Endpunktes bis auf 35 %/oo Maximalsteigung heruntergegangen werden könne, fehlen alle Anhaltspunkte, um dieselbe auf ihre Richtigkeit prüfen zu können. Trotz diesen Ausführungen und einem seitens der Vertreter der Toggenburgerbahn gemachten Versuche, die Petenten für die Linie Rapperswyl-Wattwyl zum Rückzuge ihres Konzessionsgesuches zu bewegen, erklärten diese letztern, daß sie an ihrem Gesuche festhalten müßten, weshalb die Frage, ob die Konzession Rapperswyl-Wattwyl, in Übereinstimmung mit der kantonalen Regierung, zu verweigern oder entgegen derselben wie den andern Projekten zu erteilen sei, eine Entscheidung erforderte.

Diese Entscheidung lag jedoch nicht in der Aufgabe der Konferenz, weshalb an dieser lediglich der alle Projekte gleichmäßig berücksichtigende Beschlußentwurf durchberaten wurde. Die darin

aufgenommenen Konzessionsbestimmungen entsprechen im allgemeinen denjenigen der Normalkonzession und geben nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß, welche wir weiter unten erwähnen werden.

Dagegen ist schon hier zu bemerken, daß die Vertreter der Regierung von St. Gallen zu Ziff. I des Entwurfes betreffend die darin, gemäß der erteilten Konzession für die Eisenbahn St. Gallen-Zug, aufgeführte Abteilung *a* „von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl“ die Bemerkung machten, daß mit Bezug auf das Konkurrenzverhältnis der Strecke Wattwyl-Rapperswyl zu den andern Konzessionsgesuchen eine Trennung dieser Abteilung *a* in zwei Sektionen wünschenswert erscheine. Hierseits wurde die Zweckmäßigkeit einer solchen Teilung anerkannt und die Geneigtheit ausgesprochen, ein allfällig auf eine bezügliche Änderung der Konzession abzielendes Gesuch der Konzessionäre ebenfalls noch zu berücksichtigen.

Infolgedessen langte unterm 18. Dezember 1893 seitens des Herrn Grauer-Frey, namens des Initiativkomitees für die Eisenbahn St. Gallen-Zug, das Gesuch ein, bei Erteilung der Fristverlängerung diese Trennung vornehmen zu wollen, mit dem Bemerkten, daß die Konzessionäre jederzeit bereit seien, die Konzession für die Strecke Wattwyl-Rapperswyl abzutreten, wenn die Linie in einer den ostschweizerischen Verkehrsinteressen entsprechenden Art ausgeführt werden wolle und nicht in der Absicht, den spätern Ausbau der Linie St. Gallen-Zug zu hintertreiben. Gleichzeitig sprechen die Petenten den Wunsch aus, es möchten weitere Konzessionen nicht erteilt werden, bis die im Gange befindlichen Studien abgeschlossen seien, das richtigste Projekt von Fachleuten definitiv festgestellt worden und erwiesen sei, daß sich die Gesuchsteller mit ihnen bezüglich der Konzessionsabtretung nicht hätten einigen können.

Die verlangte; von der kantonalen Regierung angeregte und mit Schreiben vom 16. Dezember 1893 noch ausdrücklich unterstützte Änderung der Konzession durch Teilung der unter litt. *a* aufgeführten Strecke St. Gallen-Wattwyl-Rapperswyl in die beiden Sektionen St. Gallen-Wattwyl und Wattwyl-Rapperswyl ist im Hinblick auf die eingetretene Konkurrenz für das Teilstück Wattwyl-Rapperswyl eine zweckmäßige und ist deshalb von uns auch ohne weiteres berücksichtigt worden.

Was dagegen den Wunsch betrifft, es möchte vorderhand von der Erteilung weiterer Konzessionen abgesehen werden, so muß derselbe unseres Erachtens als nicht im Interesse der angestrebten Verbindung liegend abgelehnt werden, denn gerade durch die Zulassung der Konkurrenz ist die Möglichkeit geboten, eine technisch richtige Lösung der Frage mit Bezug auf diese Teilstrecke zu er-

halten. In Frage steht vielmehr nur, ob von dieser Konkurrenz das Projekt Bühler ausgeschlossen werden solle oder nicht. Nach dem aktenmäßigen Stande der Angelegenheit im Zeitpunkt der konferenziellen Verhandlungen schienen uns allerdings gewichtige Gründe für einen wenigstens zeitlichen Ausschluß dieses Projektes zu sprechen. Inzwischen hat sich jedoch die Sachlage wesentlich verändert.

Die entschiedene Stellungnahme der St. Galler Regierung veranlaßte nämlich die Herren Bühler und Konsorten, unterm 14. Januar 1894 eine Ergänzung zu ihrem Konzessionsgesuche einzureichen, wonach die eventuelle Ausführung des Traces vom Ricken nach Ebnat, an Stelle von Ricken-Wattwyl, vorgesehen und damit eine Reduktion der Maximalsteigung von 50 ‰ auf 35 ‰ auch auf der Südseite des Ricken in Verbindung gebracht wird.

Zur Begründung führen sie an, daß die Teilstrecke Ricken-Ebnat ohne künstliche Entwicklung des Traces mit 27 ‰ Gefäll ausgeführt werden könne, was bei Ricken-Wattwyl nicht möglich sei. Für den Fall der Ausführung der eventuellen Linie Ricken-Ebnat könne die Maximalsteigung auch auf der Südseite des Ricken ohne künstliche Traceverlängerung und ungeschickte Placierung der Stationen auf 35 ‰ reduziert werden. Die bezügliche Variante steigt von der Station Eschenbach mit 25 ‰ an dem Weiler „Bürg“ vorbei nach St. Gallenkappel, von hier mit 35 ‰ bis zum Ricken, zieht sich von da dem obern Rande des Ricketobels entlang durch den sogenannten „Schönenberg“ mit einem stetigen Gefäll von 27 ‰ bis oberhalb dem Waisenhause „Rickenhof“, wo sie rechts ins Thurthal abbiegt und an dessen linksseitigem Hang zum Thurübergang in der Au bei Kappel abfällt, wo sich das Trace unmittelbar an die Toggenburgerbahn anschließt und auf eigenem Bahnkörper die Station Ebnat erreicht.

Die Länge dieser Linie beträgt 26 km., die Maximalsteigung 35 ‰ und die Summe der beiden Höhendifferenzen 556 m. Alle übrigen Angaben stimmen mit denjenigen des ersten Projektes überein.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet die Totalkosten auf Grundlage des ersten Devises von	Fr. 256,000
per km., d. h. für 26 km.	Fr. 6,656,000
mittelst Pauschalzuschlägen im Betrage von	„ 344,000
also auf	Fr. 7,000,000
oder Fr. 270,000 per km. der Baulänge.	

Dieser auf Reduktion der Maximalsteigung gerichteten Ergänzungsvorlage der Herren Bühler und Konsorten folgte ein Gesuch der Toggenburgerbahn vom 27. Februar 1894, welches nach drei Richtungen Modifikationen des von ihr eingereichten Konzessionsgesuches anstrebt.

In erster Linie wird ausgeführt, daß die vorgesehene Abzweigung Uznach-St. Gallenkappel einzig und allein dem Zwecke diene, den Reisenden aus dem Gaster, dem Kanton Glarus, überhaupt von Süden her nach St. Gallen und weiter den erheblichen Umweg über Rapperswyl zu ersparen. Bei diesem wesentlich auf den Personenverkehr beschränkten Zweck der genannten Zweiglinie sei es nicht notwendig, die beiden Anschlußpunkte mittelst einer lang entwickelten, mit großen Kurven versehenen und auf eine Maximalsteigung von 28 ‰ reduzierten Linie zu verbinden, sondern es genüge, ein um 4075 m. kürzeres Mittelstück mit einer Maximalsteigung von 43 ‰, welches die Bahn Wattwyl- oder Ebnat-Rapperswyl bei km. 18 verlasse, unter dem Waisenhaus durchgehe und sich, unter Überschreitung des Ranzachbaches, der Schlucht von St. Joseph entlang gegen das Waisenhaus von Bürglen und die Kreuzkirche ziehe, um bei km. 22 in die Station Uznach einzumünden.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für diese Variante gegenüber demjenigen des ersten Projektes von	Fr. 2,400,000
oder Fr. 300,000 per km. eine Totalbausumme von	„ 1,150,000
oder Fr. 287,500 per km., also eine Verminderung	<hr/>
der Baukosten von total	Fr. 1,250,000
bezw. Fr. 12,500 per km. der Baulänge.	

In zweiter Linie wird mit Rücksicht auf die große Schwierigkeit der Finanzierung das Gesuch gestellt, die Hauptlinie Wattwyl- oder Ebnat-Rapperswyl und die Zweiglinie St. Gallenkappel-Uznach als getrennte Unternehmungen zu behandeln und deshalb für jede derselben eine selbständige Konzession zu erteilen.

Der gleiche Grund, möglichste Ersparnisse zu erzielen, veranlaßte die Konzessionsbewerberin schließlich zu dem Gesuche, für allfällig notwendig werdende Varianten in der Hauptlinie mit der Maximalsteigung bis auf 35 ‰ gehen zu dürfen, wogegen sie sich verpflichtete, den Minimalradius von 250 auf 300 m. zu erhöhen.

Wir übermittelten diese beiden Nachtragsgesuche successive zur Vernehmlassung der Regierung von St. Gallen. Mit Schreiben vom 29. März abhin äußerte sich diese mit Bezug auf das Gesuch der Herren Bühler-Honegger und Konsorten dahin, daß sie ihren früheren Protest gegen die Erteilung dieser Konzession so lange

aufrecht erhalten müsse, als für die Hauptlinie überhaupt eine Maximalsteigung von 50 ‰ festgehalten werde, was hier der Fall sei, indem sich die Reduktion auf 35 ‰ nur auf die eventuelle Linie Ebnat-Rapperswyl, nicht aber auf diejenige Wattwyl-Rapperswyl beziehe. Sollte auch für diese die Maximalsteigung auf 35 ‰ reduziert werden, so habe sie keine Einwendungen mehr gegen die Erteilung der Konzession zu machen, um so weniger, als der Mangel einer Abzweigung nach Uznach, wie überhaupt die Frage des wirklich anwendbaren Maximalgefälls eventuell bei der Subvention des Projektes durch den Kanton in einer diesem letztern zusagenden Weise gehoben, beziehungsweise behandelt werden könne.

Gegen die von der Toggenburgerbahn nachgesuchten Abänderungen erhebt die Regierung keine Einwendungen.

Die in der Vernehmlassung zum Projekt Bühler-Honegger seitens der St. Galler Regierung neuerdings dokumentierte Ablehnung eines Projektes mit 50 ‰ Steigung veranlaßte die Herren Bühler und Konsorten zu einer weitem, vom 3. April d. J. datierten Eingabe, worin sie unter nochmaliger Darlegung der für eine Bahn mit 50 ‰ Steigung sprechenden wirtschaftlichen Gründe erklären, daß sie bereit seien, ihr Konzessionsgesuch auch für die Linie Rapperswyl-Wattwyl auf ein Trace mit 35 ‰ zu beschränken, da eine höhere Steigung von der kantonalen Regierung nicht zugestanden werden wolle.

Für ein derartiges Trace sei die Einschaltung eines Kehrtunnels mit 300 m. Radius erforderlich, wodurch die Linie Rapperswyl-Wattwyl um 1,8 km. verlängert und die Baukosten um Fr. 1,800,000 erhöht würden.

Die Baulänge Rapperswyl-Wattwyl betrage demnach 26,25 km. und die Erstellung erfordere:

Für 24,450 km. offene Linie à Fr. 256,000 . . .	Fr. 6,259,200
Für 1,800 km. Kehrtunnel	„ 1,800,000

Total Baukosten	Fr. 8,059,000
-----------------	---------------

Zur Orientierung über die durch die verschiedenen Nachträge wiederholt veränderten technischen Grundlagen der einzelnen Projekte geben wir in nachstehender Tabelle eine vergleichende Zusammenstellung der für die Konzessionierung nunmehr maßgebenden Konstruktionselemente.

	Projekt Bühler und Konsorten.		Projekt Toggenburgerbahn.			Projekt Schubiger und Konsorten.
	Rapperswyl- Wattwyl.	Variante Rapperswyl- Ebnat.	Hauptlinie.		Abzweigung St. Gallen- kappel- Uznach.	Ebnat- Uznach.
			Wattwyl- Rapperswyl.	Variante Ebnat- Rapperswyl.		
Länge der Bahn	m. 26,250	m. 26,000	m. 29,935	m. 29,287	m. 4420	m. 23,178
Maximalsteigung	‰ 35	‰ 35	‰ 35	‰ 35	‰ 43	‰ 27,5
Summe der beiden Höhendifferenzen (bei Abzweigung einfache Höhen- differenz)	m. 572	m. 556	m. 565,3	m. 548,9	m. 155	m. 541,7
Minimalradius	300	300	300	300	Angabe fehlt	270
Zwischenstationen	4	4	4	4	—	2
Haltestellen	—	—	2	2	—	2
Kostenvoranschlag :	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total	8,059,000	7,000,000	8,351,000	7,168,000	1,150,000	6,200,000
Per Kilometer	307,000	270,000	278,400	244,600	287,500	267,000

Die Spurweite (1,435 m.) und das Betriebssystem (Adhäsionslokomotiven) sind bei allen Projekten gleich.

Aus vorstehender Zusammenstellung ist ersichtlich, daß das modifizierte Projekt der Herren Bühler und Konsorten von den beiden andern Projekten in keinem wesentlichen Punkte mehr abweicht und namentlich auch dem von der Regierung von St. Gallen mit aller Energie festgehaltenen Grundgedanken nunmehr entspricht, daß es sich bei diesen Konzessionen nicht nur um eine Verbindung des Toggenburgs mit dem Seegebiet schlechtweg, sondern um die Erstellung einer Teilstrecke des umfassenden Projektes St. Gallen-Zug handeln solle. Von diesem Gesichtspunkte aus sind die neuen Linien nicht nur unter sich, sondern auch mit Rücksicht auf das Projekt St. Gallen-Zug als reine Konkurrenzprojekte zu betrachten, ob nun die Anfangs- und Endpunkte verschieden seien oder nicht. Es ist deshalb wohl auch selbstverständlich, daß nur eines derselben zur Ausführung gelangen kann und soll, weshalb auch in dem der Konferenz vorgelegten Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend Fristverlängerung für St. Gallen-Zug und betreffend eine für sämtliche neuen Projekte gemeinsame Konzession die Bestimmung aufgenommen wurde, daß mit Genehmigung der in Art. 5 bezeichneten Vorlagen für eine der Linien die Konzessionen für die betreffende gleiche Linie oder Teilstrecke der andern Konzessionäre dahinfallen sollen. Mit dieser Beschränkung kann ein solcher freier Wettbewerb nicht nur ohne Bedenken zugelassen, sondern auch im Interesse der ganzen Sache begrüßt werden, indem derselbe zu einer gründlichen Klärung der für die Beurteilung der Angelegenheit maßgebenden Faktoren und damit zu einer rationellen Lösung wesentlich beizutragen vermag.

Wir gelangen aus diesen Gründen zu dem Antrage, sowohl die Fristverlängerung für St. Gallen-Zug, wie auch die Konzessionierung sämtlicher neuen Projekte zu bewilligen, und haben auch keinen Anlaß, gegen die von der Toggenburgerbahn gewünschte Trennung der Hauptlinie und der Abzweigung nach Uznach in zwei selbständige Konzessionen Einwendungen zu erheben, nachdem die Regierung von St. Gallen diese Änderung unbeanstandet gelassen hat.

In diesem Sinne ist denn auch der nachstehende Beschlus-entwurf redigiert worden. In Ziffer I desselben wird die Fristverlängerung für St. Gallen-Zug, unter gleichzeitiger Änderung der Konzession in dem von den Konzessionären gewünschten Sinne ausgesprochen. In Ziffer II ist die gemeinsame Konzession für die Linien von Rapperswyl nach Wattwyl eventuell Ebnat, von Wattwyl oder Ebnat-Kappel nach Rapperswyl, von St. Gallenkappel nach Uznach und von Uznach nach Ebnat enthalten. An beiden Orten

wird das Konkurrenzverhältnis in dem bereits erwähnten Sinne geregelt.

In Art. 3 der Konzessionsbestimmungen, unter Ziffer II, ist der Sitz für die einzelnen Konzessionen verschieden bestimmt. Die Taxen sind die normalen; dafür ist Art. 18 *a* eingeschaltet worden, wonach der Bundesrat, soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, eine Erhöhung dieser Ansätze nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhungen für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen vom 11. September 1873 ausgesprochenen Grundsätze bewilligen kann. Die übrigen Artikel geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß.

Indem wir Ihnen hiermit diesen Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, ersuchen wir Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung genehmigen zu wollen.

Bern, den 6. Juni 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Frey.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

1. Abänderung der Konzession und Fristverlängerung für die Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl, mit Abzweigung in südlicher Richtung nach Uznach und von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug;
2. Konzession normalspuriger Eisenbahnen:
 - a. von Rapperswyl nach Wattwyl, eventuell Ebnat,
 - b. von Wattwyl oder Ebnat-Kappel nach Rapperswyl und von St. Gallenkappel, eventuell einem andern Abzweigungsort, nach Uznach,
 - c. von Ebnat nach Uznach.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees für die Eisenbahn St. Gallen-Zug, vom 17. März und 18. Dezember 1893;
2. dreier Eingaben der Herren J. H. Bühler-Honegger und Konsorten in Rapperswyl, vom 28. April 1893, 14. Januar und 3. April 1894;
3. zweier Eingaben des Verwaltungsrates der Toggenburgerbahn, vom 23. Oktober 1893 und 27. Februar 1894;
4. einer Eingabe der Herren Ständerat Schubiger in Uznach und Konsorten, vom 26. Oktober 1893;
5. einer Botschaft des Bundesrates, vom 6. Juni 1894,

beschließt:

I. Die Konzession vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 72 ff.), abgeändert durch Bundesbeschluß vom 26. Juni 1891 (E. A. S. XI, 382), betreffend eine Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl

nach Rapperswyl, mit Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach, und von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug wird in nachstehenden Punkten abgeändert wie folgt:

I. Im Eingang: Den Herren Grauer-Frey etc. wird die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

a. von St. Gallen nach Wattwyl,

b. von Wattwyl nach Rapperswyl,

c. einer Abzweigung dieser Linie in südlicher Richtung nach Uznach,

d. von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug

unter den etc.

II. Art. 5: Für jede der vier Abteilungen a, b, c und d sind etc.

Gleichzeitig wird die in Art. 5 für jede der vier Abteilungen a, b, c und d festgesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsgemäßen finanziellen und technischen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten um weitere 36 Monate, also bis 27. Juni 1896, verlängert; mit der Bestimmung, daß, soweit durch diesen Akt Konzessionen für die gleichen Linien oder Teilstrecken erteilt werden, mit Genehmigung der in Art. 5 bezeichneten Vorlagen für eine der unter I, b und c, und II hiernach genannten Linien die Konzessionen für die betreffende gleiche Linie oder Teilstrecke der andern Konzessionäre dahinfallen.

II. Unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender normalspuriger Eisenbahnen erteilt:

1. Den Herren J. H. Bühler-Honegger, Helbling, Fürsprech, Xaver Suter, Gemeindeammann, J. H. Weber, E. J. Kläsi-Kunz, C. Helbling-Sequin und Xaver Müller, Architekt, alle wohnhaft in Rapperswyl, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für eine Linie von Rapperswyl nach Wattwyl, eventuell nach Ebnet;

2. der Toggenburgerbahn-Gesellschaft:

a. für eine Linie von Wattwyl oder Ebnet-Kappel nach Rapperswyl;

b. für eine Linie von St. Gallenkappel, eventuell einem andern Abzweigungsort, nach Uznach;

3. den Herren Ständerat E. Schubiger in Uznach, Fritz Jenny-Dürst in Ziegelbrück, J. J. Huber in Wallenstadt und Alphons Ziltener in Weesen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für eine Linie von Ebnet nach Uznach,

mit der Bestimmung, daß mit Genehmigung der in Art. 5 hiernach bezeichneten Vorlagen für eine der unter I, b und c, und II genannten Linien die Konzessionen für die betreffende gleiche Linie oder Teilstrecke der andern Konzessionäre dahinfallen.

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, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Rapperswyl (für die Konzession unter 1), in Wattwyl (für die Konzessionen unter 2 a und b) und in Uznach (für die Konzession unter 3).

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 24 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 Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2¹/₂ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Das Nichteinhalten der Fristen für die eine der unter Ziffer 2, litt. a und b genannten Linien ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Konzession für die andere Linie.

Art. 7. 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 normalspurig und eingleisig erstellt.

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 Ein-

sicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit wenigstens zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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 Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

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

- in der ersten Wagenklasse, wenn eine solche eingeführt wird,
10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen 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 Reisendengepäckes 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 Kilometer 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 Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere 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 Waren 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

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

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

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert 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 Waren 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. Soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, kann der Bundesrat eine Erhöhung obiger Taxansätze nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen vom 11. September 1873 ausgesprochenen Grundsätze bewilligen.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. 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. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation 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 Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere 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 sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.⁹

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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung eines genügenden 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. 26. 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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. 27. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 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.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend: 1. Abänderung der Konzession und Fristverlängerung für die Eisenbahn von St. Gallen über Wattwyl nach Rapperswyl, mit Abzweigung nach Uznach, und von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug. 2...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1894
Date	
Data	
Seite	974-1000
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 643

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.