Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Heiligkreuz (Endpunkt der Straßenbahn St. Gallen-Heiligkreuz) nach Wittenbach (Station der Bodensee-Toggenburgbahn).

(Vom 5. Juni 1905.)

Tit.

Die Herren Jakob und Ernst Schmidheiny in Heerbrugg und Hans Leumann in Kronbühl unterbreiteten unterm 28. März 1905 dem Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Heiligkreuz (Endpunkt der Straßenbahn St. Gallen-Heiligkreuz) nach Wittenbach (Station der Bodensee-Toggenburgbahn).

Gemäß dem allgemeinen Bericht bezweckt die projektierte Linie die Herstellung einer Verbindung der Endstation Heiligkreuz des st. gallischen Trams mit Wittenbach, d. h. des großen, zwischen der schweizerischen Bundesbahnlinie und Rotmonten gelegenen Teiles der Gemeinde Tablat mit der projektierten Station Wittenbach der Bodensee-Toggenburgbahn. Zugleich werde damit der dazwischen liegenden Gegend von Bruggwald

bis Kronbühl Anschluß an das städtische Tram geboten. Das ganze, oben genannte Gebiet der Gemeinde Tablat und ganz speziell die Gebiete in Espen und Ober-Rüti seien in reger Bautätigkeit; ebenso seien alle Anzeichen vorhanden, daß der alten Straße über den Bruggwald entlang in kurzer Zeit Wohnquartiere entstehen werden, die Verbindungen gegen die Stadt, wie gegen Kronbühl-Wittenbach suchen werden. Westlich dieser Straße sei ein Asil der Blindenfürsorge im Entstehen begriffen; hart an der projektierten Bahn liegen große Ziegeleien und in Kronbühl eine der größten Stickerei-Fabriken, die allein mehrere Hundert Angestellte und Arbeiter beschäftige, deren Wohnungen in der Richtung nach der Stadt hin liegen. Der Verkehr zwischen Heiligkreuz und Kronbühl sei heute schon ein sehr lebhafter und werde sich noch mehr ausbilden, wenn einmal die Bodensee-Toggenburgbahn erbaut sei.

Gemäß dem technischen Bericht beginnt die projektierte Straßenbahn bei der Endstation Heiligkreuz der Trambahn St. Gallen, an der Staatsstraße St. Gallen-Wittenbach. Sie folge zunächst der alten Straße über den Bruggwaldhügel, und zwar, da die Straße schmal und mit Fuhrwerkverkehr stark belastet sei, auf eigenem Tracé durchwegs westlich der Straße. Bei km. 0,968 biege sie von der alten Straße ab, um hinter den dort stehenden Häusern durch dem Abhange entlang gegen die Staatsstraße hinunterzusteigen, die sie bei km. 1,671 erreiche. Von hier folge sie der Staatsstraße unmittelbar westlich daneben bis zur Abzweigung nach dem Ödenhof bei km. 2,470. In dieser Gegend, etwas östlich vom Ödenhof, komme der Bahnhof Wittenbach der Bodensee-Toggenburgbahn zu liegen, in den die neue Straßenbahn zu direktem Anschluß führen solle. Kunstbauten kommen auf der ganzen Strecke keine vor, auch seien die Erdarbeiten unbedeutend, da sich die Bahn dem Terrain möglichst anpasse. Haltestellen können, wie bei Trambahnen üblich, dem Bedürfnisse entsprechend, in beliebiger Zahl angenommen werden. Vorläufig seien acht Haltestellen vorgesehen. In der Mitte der Bahn sei ein Ausweichgeleise, an beiden Enden seien Rückstellgeleise projektiert. Die maximale Steigung betrage 6 % auf drei Strecken von zusammen 803 Meter Länge; die Steigungen unter 4 % seien vorherrschend. Die Richtungsverhältnisse seien günstige. Der Minimalradius von 50 Meter komme nur einmal zur Anwendung. Die meisten Kurven weisen Radien von über 100 Meter auf. Die Spurweite betrage 1 Meter, die totale Betriebslänge 2846 Meter und die totale Geleiselänge 3010 Meter. Es sei

elektrischer Betrieb mit oberirdischer Kraftzuführung in Aussicht genommen. An Rollmaterial seien vorgesehen 2 zweiachsige Doppelmotorwagen und 2 zweiachsige Güterwagen. Der Fahrplan richte sich nach den Anschlußverhältnissen in Wittenbach. Es solle mindestens jede Stunde ein Zug in jeder Richtung geführt werden; bei starkem Verkehr (mittags, abends, sonntags) sei Trambetrieb alle 30 Minuten vorgesehen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

A. Bahnanlage und feste Einrichtungen.			
1. Organisations- und Verwaltungskosten . .		Fr.	9,000
2. Verzinsung des Baukapitals		„	4,000
3. Expropriation		„	75,000
4. Bahnbau:			
a. Unterbau	Fr. 32,800		
b. Oberbau	„ 66,000		
c. Leitungsnetz	„ 36,000		
d. Hochbauten und mechanische Einrichtungen etc. . . .	„ 23,000		
		„	157,800
		Fr.	245,800
B. Rollmaterial		„	66,000
C. Mobiliar und Gerätschaften		„	3,000
D. Unvorhergesehenes		„	15,200
	Total	Fr.	330,000

oder per Kilometer Fr. 110,000.

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen erklärte sich mittelst Vernehmlassung vom 14. April 1905 mit der Anlage der projektierten Bahn grundsätzlich einverstanden und empfahl das Gesuch zur Berücksichtigung. Bezüglich der Art und Weise der Ausführung der Kreuzung der Staatsstraße beim Ödenhof müsse er sich seine spezielle Genehmigung, welche nur an Hand der Detailpläne erwogen werden könne, vorbehalten. Für die Normalien erachte der Regierungsrat als selbstverständlich und es hätten sich die Konzessionsbewerber auch damit einverstanden erklärt, daß dieselben im Interesse einer allfälligen Betriebsübernahme durch die städtische Trambahn in Einklang mit denjenigen der bestehenden Bahn gebracht werden.

Die Fragen der Straßenkreuzung und der Feststellung der

Normalien werden bei der Prüfung und Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes ihre Erledigung finden.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 22. Mai 1905 in Bern statt. In dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe waren die üblichen Artikel über den Güterverkehr aufgenommen. Mit Rücksicht darauf, daß in Heiligkreuz die Bahn für den Güterverkehr, soweit die Stadt St. Gallen in Frage kommt, keinen zweckmäßigen Endpunkt hat und somit die Durchführung des Güterverkehrs auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen dürfte, wurden die den Güterverkehr betreffenden Artikel gestrichen und dafür im Artikel 19 die Bestimmung aufgenommen, daß im Falle der Einführung eines Güterdienstes der Bundesrat die Taxen und Bedingungen festsetze. Auf Wunsch des Vertreters der Konzessionsbewerber und im Einverständnis mit demjenigen der Regierung des Kantons St. Gallen wurde die Personentaxe von 10 auf 12 Rappen per Kilometer erhöht. Im übrigen erklärte man sich nach Vornahme einiger unwesentlicher Änderungen allseitig mit dem Entwurfe einverstanden.

Zu weitern Bemerkungen haben wir keine Veranlassung.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Juni 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Heiligkreuz (Endpunkt der Straßenbahn St. Gallen-Heiligkreuz) nach Wittenbach (Station der Bodensee-Toggenburgbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Jakob und Ernst Schmidheiny in Heerbrugg und Hans Leumann in Kronbühl vom 28. März 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Juni 1905,

beschließt:

Den Herren Jakob und Ernst Schmidheiny in Heerbrugg und Hans Leumann in Kronbühl wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Heiligkreuz (Endpunkt der Straßenbahn St. Gallen-Heiligkreuz) nach Wittenbach (Station der Bodensee-Toggenburgbahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und

Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

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

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

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahr, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Über die Einführung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 10 Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von 12 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Die Minimaltransporttaxe für Gepäcksendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 18. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 19. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen fest.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat 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. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. 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. 24. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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 getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist

ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22^1/_2$fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 25. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 24 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 26. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Juli 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Übertragung der Konzession und Fristverlängerung für eine Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg.

(Vom 5. Juni 1905.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 18. Februar 1905 unterbreiteten Herr O. Jossi-Hösli in Meiringen, Inhaber der durch Bundesbeschluss vom 29. März 1901 (E. A. S. XVII, 43) erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Meiringen auf den Hasliberg, und die „Studiengesellschaft für eine Bahn Meiringen-Hasliberg“ in Meiringen dem Bundesrat das Gesuch, es möchte die im Art. 5 der Konzession vom 29. März 1901 angesetzte und durch Bundesratsbeschluß vom 7. April 1903 (E. A. S. XIX, 75) erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, in üblicher Weise verlängert, und gleichzeitig die Konzession auf die genannte Studiengesellschaft übertragen werden.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Heiligkreuz (Endpunkt der Straßenbahn St. Gallen-Heiligkreuz) nach Wittenbach (Station der Bodensee-Toggenburgbahn). (Vom 5. Juni 1905.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1905
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	24
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	07.06.1905
Seite Page Pagina	252-262
Ref. No	10 021 474

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.