

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der S. B. B.) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn).

(Vom 5. Juni 1905.)

Tit.

Die Herren Fürsprech Schöbi, Gemeindeammann Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, Ingenieur Strub in Zürich, Ingenieur Breüer in Freiburg und Gyr, Krauer & Cie. in Zürich unterbreiteten unterm 18. Juni 1904 dem Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der S. B. B.) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn).

Gemäß dem allgemeinen Bericht hat die projektierte Schmalspurbahn Altstätten-Gais den Zweck, das Rheintal mit dem Appenzeller Hochplateau zu verbinden und das dort im Ausbau befindliche, exzentrisch gelegene Schmalspurbahnnetz wirtschaftlich zu ergänzen. Den industriellen Ortschaften des Rheintals habe bisher eine rationelle Verbindung mit den Appenzeller Ortschaften gefehlt, und es werde schon seit 30 Jahren an dem Projekt einer Bahn gearbeitet, da man nur durch diese den Ansprüchen des Verkehrs gerecht werden könne. Der Verkehr zwischen dem Rheintal und dem Appenzeller Hochplateau spiele sich gegenwärtig auf den drei Hauptstraßen ab, die von Altstätten ausgehen und nach Gais, Trogen und Heiden führen und den Anschluß an die bestehenden Bahnen bewerkstelligen. Von den drei Straßenverbindungen sei diejenige nach Gais die

wichtigste, und sie gewinne noch zusehends an Bedeutung wegen der Bahnverbindung Gais-Appenzell, die in nächster Zeit dem Verkehr übergeben werde. Eine Bahnverbindung Altstätten-Gais mit Fortsetzung nach Appenzell und Herisau-Winkeln einerseits, sowie Teufen-St. Gallen andererseits, sei somit als das logische Schlußglied des Appenzeller Schmalspurnetzes zu betrachten. Die projektierte Bahn habe aber auch als Touristenbahn ihre volle Berechtigung. Die Strecke Altstätten-Gais könne mittelst der neuen Bahnverbindung in 40 Minuten durchfahren werden, während die Post jetzt 2 Stunden brauche.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Der bedeutende Höhenunterschied zwischen Altstätten und Gais und die dazwischen liegende Bodengestaltung erfordern das vereinigte Adhäsions- und Zahnstangensystem. Dieses sogenannte gemischte System eigne sich besonders für den elektrischen Betrieb, der schon wegen der in der Nähe befindlichen Wasserkräfte vorzuziehen sei. Die Spurweite betrage 1 Meter. Die Bahn schließe in Altstätten am Bahnhof der Bundesbahnen an und benutze bis zur Post in Altstätten, auf eine Länge von 1300 Meter, das dort endigende Geleise der Straßenbahn Berneck-Altstätten. Von dieser Haltestelle aus werde das Städtchen auf seine ganze Länge durchfahren; unter Benutzung der Straße, und nach Kreuzung des Brendenbaches führe sie allmählich steigend an den Berghang. Bei Kilometer 1,⁸⁴ beginne die Zahnstangenrampe, die ziemlich direkt und ohne große Steigungsdifferenzen auf das Plateau von Stoß führe, wobei die Fahrstraße Altstätten-Gais bei Kilometer 2,⁶⁵ und 3,⁷ gekreuzt werde. Da der ganze Berghang von vielen zerstreut liegenden Gehöften bedeckt sei, so sei an passender Stelle bei Kilometer 4,⁰ die Haltestelle Bühl vorgesehen. Vom Ende der 3460 Meter langen Zahnstangenrampe durchfahre die Bahn das Plateau auf 2 Kilometer Länge mit nur 0,²⁵ ‰ Steigung; bei dem Schachen nähere sie sich wieder der Straße und falle von Kilometer 7,³ an stetig bis an das Ende, wo die Linie in Gais sich mit der Appenzeller Straßenbahn und der neuen Linie Appenzell-Gais verbinde. Die horizontale Länge von Altstätten bis Gais betrage 8,⁶⁸ km., wovon 7,³⁸ km. mit eigenem Bahnkörper. Der zu überwindende Höhenunterschied betrage 547 Meter, die größte Steigung auf den beiden Adhäsionsstrecken 6,⁶ ‰ und auf der Zahnstangenrampe 17 ‰. Die Station Altstätten habe 433 m., die Station Gais 915 m: Höhenlage. Der Minimalradius betrage auf der

Zahnstangenstrecke 80 und auf der Adhäsionsstrecke auf offener Linie 50 Meter. Außer den beiden Endstationen seien zwei Zwischenstationen vorgesehen, nach Bedürfnis können aber un schwer mehr solcher eingelegt werden. Die Station Altstätten sei mit derjenigen der Bundesbahnen und die Station Gais mit der der Appenzeller Straßenbahn Gemeinschaftsstation.

Die Züge bestehen aus einem Automobilwagen und einem Anhänge-Güterwagen.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

Landerwerb	Fr.	90,000
Unterbau	„	420,000
Oberbau	„	260,000
Elektrische Ausrüstung	„	80,000
Hochbauten	„	20,000
Signale	„	5,000
Rollmaterial	„	100,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	8,000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„	117,000
		<u>Fr. 1,100,000</u>

oder per Kilometer rund Fr. 150,000.

Die Regierungen der beteiligten Kantone Appenzell A.-Rh. und St. Gallen befürworteten das Konzessionsgesuch. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen behielt sich für die Art und Weise der Ausführung der Kreuzungen mit den Staatstraßen von Altstätten nach Oberriet und Gais, sowie für die Benützung der Gemeindestraßen, seine besondere, an Hand der Ausführungspläne zu erteilende Zustimmung vor. Auch der Gemeinderat von Altstätten hat prinzipiell beschlossen, die Benützung der Gemeindestraßen zu gestatten.

Die elektrische Straßenbahn Altstätten-Berneck erklärte sich mittelst Zuschrift vom 12. Mai 1905 an die Konzessionäre für die Schmalspurbahn Altstätten-Gais prinzipiell damit einverstanden, dieser Bahn das Mitbenützungsrecht auf der Strecke Altstätten-Stadt-Altstätten-Bahnhof einzuräumen, unter dem Vorbehalte später aufzustellender Bedingungen.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 22. Mai 1905 in Bern statt.

Entsprechend dem im Berichte geäußerten Wunsche hatte das Eisenbahndepartement im Artikel 15 des Konzessionsentwurfes 2 Wagenklassen vorgesehen, und die gegenüber dem Gesuche

etwas reduzierten Taxen von 16 und 12 Rappen per Person und Kilometer der Bahnlänge eingesetzt. Auf Anregung der Vertreter der Konzessionsbewerber, die befürchteten, es möchte die höhere Wagenklasse nur äußerst schwach frequentiert werden, und im Einverständnisse mit den Vertretern der beiden Regierungen wurden die Artikel 15 und 16 dahin abgeändert, daß nur die Führung einer Wagenklasse unter Erhebung einer Taxe von 15 Rappen per Personenkilometer vorgesehen wurde. Die Gepäcktaxe wurde per 100 Kilogramm und per Kilometer von 12,5 auf 15 Rappen erhöht. Über die Höhe der Gütertaxen konnte eine Einigung nicht erzielt werden. Während die Vertreter der Konzessionsbewerber Erhöhung der im Artikel 18 des Entwurfes für die höchste und niedrigste Klasse vorgesehenen Taxen von 5 und 2,5 Rappen auf 8 und 4 Rappen verlangten, was auch vom Vertreter der Regierung des Kantons St. Gallen zugestanden wurde, wollte der Vertreter des Kantons Appenzell nur auf 6 und 3 Rappen gehen.

Mit dem Eisenbahndepartement schlagen wir Ihnen vor, die höhern Taxen von 8 und 4 Rappen zu bewilligen, weil dieselben im Vergleich zu der Personentaxe von 15 Rappen nicht als übertrieben erscheinen, zumal, wenn man berücksichtigt, daß die Bahn eine Steigung von 547 Meter zu überwinden hat und daß teilweise die Zahnstange angewendet werden muß, welche beiden Faktoren den Bau und Betrieb erheblich verteuern.

Im übrigen erklärte man sich an der Konferenz mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe einverstanden.

Zu weitem Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, 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 (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der S. B. B.) nach Gais (Station der Appenzeller Straßenbahn.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Fürspreh Schöbi, Gemeindeammann Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, Ingenieur Strub in Zürich, Ingenieur Breüter in Freiburg, und Gyr, Krauer & Cie. in Zürich, vom 18. Juni 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 5. Juni 1905,

beschließt:

Den Herren Fürspreh Schöbi, Gemeindeammann Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, Ingenieur Strub in Zürich, Ingenieur Breüter in Freiburg, und Gyr, Krauer & Cie. in Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der S. B. B.) nach Gais (Station der Appenzeller Straßenbahn) 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 Altstätten.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschrittmäßigen 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 2 Jahren, 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 einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Bei starken Steigungen darf die Zahnstange verwendet werden.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn im Städtchen Altstätten gelten die Vorschriften des Beschlusses des Gemeinderates Altstätten vom 4. Juli 1904, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteine-

rungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe bis auf den Betrag von 15 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. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 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 15 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.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 8 Rappen und deren niedrigste nicht über 4 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 4 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 36 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 6 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

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

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone St. Gallen und Appenzell A.-Rh., 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 Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
 - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
- Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche

auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Haben die Kantone St. Gallen und Appenzel A.-Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. 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 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 Händen 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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) von Altstätten (Station der S. B. B.) nach Gais (Station der Appenzeller Strassenbahn). (Vom 5. Juni 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1905
Date	
Data	
Seite	240-252
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 473

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.