

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn St. Gallen-Tablat.

(Vom 12. Dezember 1884.)

Tit.

Mit Schreiben vom 1. Dezember 1884 suchte Hr. Hermann Schlatter in St. Gallen um die Konzession zum Bau und Betrieb einer Straßenbahn St. Gallen-Tablat in folgendem Umfang nach:

- 1) vom Bahnhof St. Gallen ausgehend durch die Kornhausstraße, die Leonhardsstraße, den obern Graben, den Markt- und Theaterplatz und die Rorschacher Straße nach St. Fiden bis zum „Kreuz“ in Neudorf;
- 2) vom Brühlthor durch die Thorstraße, St. Jakobstraße und Langgaß bis Heiligkreuz.

Er hat damit den Wunsch verbunden, daß die Angelegenheit wo möglich noch der gegenwärtig tagenden Bundesversammlung vorgelegt werde, da die Verhandlungen betreffend die finanzielle Konsolidirung des Projektes ihrem Abschluß nahe seien, und wenn die Konzession jetzt ertheilt werde, schon im Frühling 1885 mit dem Bau begonnen werden könnte.

Dem Gesuch waren neben den in den Artikeln 2, 3 und 4 der bundesrätlichen Verordnung vom 1. Hornung 1875 zum Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872, betreffend den Bau und Betrieb

der Eisenbahnen (Amtl. Samml. n. F. I, 241) vorgesehenen allgemeinen und technischen Nachweisungen beigelegt:

- a. ein Beschluß von Landammann und Regierungsrath des Kantons St. Gallen vom 26. November 1884, womit, kraft Beschlusses des Großen Rathes vom 21. gleichen Monats und unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesversammlung, dem Gesuchsteller die Benutzung der Staatsstraßenstrecken:
 - a. St. Gallen-Chur vom Hause zum Nothveststein in St. Gallen bis Neudorf, Gemeinde Tablat, und
 - b. St. Gallen-Lömmiswyl vom Hause zum Nothveststein in St. Gallen bis in's Heiligkreuz, Gemeinde Tablat, bewilligt wurde;
- b. eine Erklärung des Herrn Gemeindeammann Müller vom 29. November 1884, womit gesagt wird, daß der Gemeinderath von St. Gallen die nähern Bedingungen festgestellt habe, unter welchen dieser dem Hrn. H. Schlatter die städtische Straßenstrecke Bahnhof-Nothveststein zur Anlage einer Straßenbahn zur Verfügung stelle, und daß zur Ordnung der Angelegenheit nur noch eine formelle Beschlußfassung seitens des Gemeinderathes nothwendig sei.

Gestützt auf diese Aktenlage wurde die im Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Amtl. Samml. XI, 1) vorgesehene konferenzielle Behandlung der Angelegenheit auf den 8. Dezember angeordnet, aus welcher der der gegenwärtigen Botschaft angefügte Konzessionsentwurf für eine Straßenbahn St. Gallen-Tablat hervorging, den wir Ihnen mit dem Antrag zur Genehmigung hiemit vorlegen.

Wir sehen uns dabei zu folgenden besondern Bemerkungen veranlaßt:

1. Die projektirte Straßenbahn wird nicht bloß das Gemeindegebiet von St. Gallen, sondern auch die Gemarkung von Tablat berühren. Der Regierungsrath des Kantons St. Gallen hat aber in einem an unser Eisenbahndepartement gerichteten Schreiben vom 5. Dezember erklärt, es sei eine Bewilligung von Seiten des Gemeinderaths Tablat nicht erforderlich, weil daselbst keine Gemeindestraßen in Anspruch genommen werden. Wir haben uns mit dieser Erklärung begnügt, da wir der Ansicht sind, daß, wo die kantonale Regierung die Vertretung der lokalen Interessen übernimmt, die Bundesbehörden von sich aus keine weitere Nachfrage zu halten haben.

2. Wie die Bedingungen, unter denen die kantonale Regierung und der Gemeinderath von St. Gallen die Straßen dem Unter-

nehmer der Straßenbahn zur Verfügung stellen, in den meisten Punkten denjenigen nachgebildet sind, unter welche die Zürcher Straßenbahnen durch die Beschlüsse der lokalen und kantonalen Behörden gestellt wurden, so haben wir in der Form des Entwurfs der Bundeskonzession uns ebenfalls bestmöglichst an den Bundesbeschluß betreffend Konzession der Zürcher Straßenbahn vom 31. Januar 1882 (E. A. S. n. F. VII, 17) angeschlossen. Wir wollten auch hier der Gestaltung des Unternehmens nach Maßgabe der lokalen Verhältnisse so wenig als möglich entgegen treten, unter Aufstellung und Festhaltung immerhin des Satzes, daß die Bundesgesetze und die weitem Anordnungen der Bundesbehörden in erster Linie zu beobachten sind.

3. Der Konzessionspetent hatte die Frage aufgeworfen, ob, da voraussichtlich die Mittel zum Bau vom Ausland geliefert werden, das Domizil der zu bildenden Gesellschaft für den Bau und Betrieb nicht außer die Schweiz verlegt werden dürfte (Art. 3 des Konzessionsentwurfs), und ob nicht die Streichung von Art. 4:

„Die Mehrheit der Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsraths und des weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen“,

aus derselben Erwägung bewilligt werden könnte. Wir glaubten, weder nach der einen noch der andern Richtung zur Abänderung von Konzessionsvorschriften Hand bieten zu können, welche stereotyp sind und in eisenbahnpolitischen Erwägungen ihren Grund haben, welche ihre Bedeutung nicht verlieren, wenn es sich auch bloß um die Gründung einer Eisenbahn von untergeordneter Bedeutung handelt.

4. Auf der andern Seite lehnten wir das Gesuch, bei der Bundesversammlung um Ermächtigung zur Konzessionsübertragung an die zu bildende Gesellschaft nachzusuchen, als unnöthig ab. Wir halten dafür, daß eine solche Uebertragung an die vom Konzessionsnehmer zu gründende Gesellschaft nicht nöthig sei, da dieser Uebergang im Eingang des Konzessionsentwurfes bereits vorgesehen ist und in der dem Bundesrath vorbehaltenen Genehmigung der laut Art. 5 binnen Frist vorzulegenden Statuten die Anerkennung der zu gründenden Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin des Herrn Schlatter in genügender Weise liegen wird.

Was die Gestaltung des Projektes in thatsächlicher Richtung betrifft, so betont der Konzessionspetent, daß die örtliche Lage von St. Gallen und Umgebung der Anlage eines Tramway besonders günstig sei. Zudem werden Straßenbahnen von St. Gallen aus nach

Teufen-Bühler und nach dem Thurgau angestrebt, zwischen denen der städtische Tramway als natürliches Bindeglied sich einfügen würde. Die nächste Aufgabe desselben sei aber die Vermittlung des städtischen Verkehrs und desjenigen der Stadt mit Tablat, welche Gemeinde in vielfachen geschäftlichen Beziehungen zur Stadt stehe und die größte bauliche Entwicklung in Aussicht habe. Allerdings seien einige Steigungen zu überwinden, die den Pferdebetrieb zu einem etwas schwierigen machen. Gleichwohl nehme man zunächst diesen in Aussicht. Daneben aber werde die Frage eines Seilbetriebs nach dem in Highgate-Hill in London eingerichteten System in Aussicht genommen, wo die Triebkraft von stehenden Dampfmaschinen ausgehe. (Eine Broschüre, welche die Anlagen in Highgate-Hill behandelt, liegt bei den Akten.)

Die Länge der Bahn wird sein:

Von St. Gallen nach Neudorf	2650 Meter,
Vom Brühlthor bis Heiligkreuz	2200 <u> </u> „
zusammen	4850 Meter.

Die Spurweite, um einen richtigen Anschluß an die Bahn nach Teufen und Bühler zu erhalten, soll 1 Meter sein. Vorläufig sollen nur Personen und Handgepäck befördert werden; die Ausdehnung des Zwecks der Unternehmung auf den Vieh- und Güterverkehr bedürfte weiterer behördlicher Genehmigung. Die größten vorkommenden Steigungen werden auf 131 Meter zu 4,80 %, auf 36,5 Meter zu 4,65 % und auf 140 Meter zu 4 % angegeben. Der Minimalradius ist zu 30 Meter, wie bei der Zürcher Straßenbahn, angenommen. Auch soll der Oberbau selbst, von der Geleiseweite abgesehen, durchaus dem der Zürcher Straßenbahn entsprechen.

Die Baukosten endlich sind zu Fr. 420,000 veranschlagt. Zur Verzinsung des Baukapitals und Deckung der Betriebskosten sollen Taxen erhoben werden von 15 Rappen für Strecken von 2 Kilometer und weniger, mit einem Zuschlag von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer.

Indem wir den Antrag auf Genehmigung des nachstehenden Beschlusentwurfs wiederholen, benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Dezember 1884.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Straßenbahn in St. Gallen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

- 1) einer Eingabe des Herrn Hermann Schlatter in St. Gallen, vom 1. Dezember 1884;
- 2) eines Beschlusses der Regierung des Kantons St. Gallen, vom 26. November 1884;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 12. Dezember 1884,

beschließt:

Dem Herrn Hermann Schlatter in St. Gallen wird zu Handen einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Straßeneisenbahnen:

- 1) vom Bahnhof St. Gallen ausgehend durch die Kornhausstraße, die Leonhardsstraße, den obern Graben, den Markt- und Theaterplatz und die Rorschacherstraße nach St. Fiden, bis zum „Kreuz“ in Neudorf;
 - 2) vom Brühlthor durch die Thorstraße, St. Jakobstraße und Langgaß bis Heiligkreuz,
- unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

Art. 1. Die jeweiligen, das Eisenbahnwesen betreffenden Bundesgesetze und sonstigen Erlasse der Bundesbehörden finden auch auf die vorgenannte Unternehmung ihre Anwendung, soweit sie in ihren

Voraussetzungen für die Straßenbahnen zutreffen, und sind demgemäß von den Bundesbehörden zu vollziehen.

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

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von sechs Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Konzessionsaktes an gerechnet, sind die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen für das Unternehmen im Ganzen und die verschiedenen Linien im Einzelnen, sowie die Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Die Inangriffnahme der Bauarbeiten hat unmittelbar nach stattgefundener Genehmigung der Baupläne und des Finanzausweises zu geschehen.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der oben unter Ziffer 1 und 2 angeführten Linien soll innert 12 Monaten, vom Datum der Genehmigung der Pläne an gerechnet, erfolgen.

Jede einzelne Linie kann mit Bewilligung der Ortsbehörden sofort nach ihrer Vollendung in Betrieb gesetzt werden.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, von sich aus oder auf Begehren des Regierungsrathes auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Das ganze Netz wird einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nöthigen doppelspurigen Strecken.

Der Oberbau ist so zu wählen, daß die Befahrung der Geleise mit Maschinen gefahrlos erfolgen kann.

Art. 9. Die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze, sowie der Betrieb der Bahn erfolgen auf Grund des zwischen der Gemeinde St. Gallen und dem Konzessionär abzuschließenden Vertrages, sowie der Vorschriften des Regierungsbeschlusses vom 26. November 1884, soweit die gegenwärtige Konzession nicht direkt oder vorbehaltswiese Aenderungen vorsieht.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten

und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Der Unternehmer wird ermächtigt, für den Transport einer Person bis auf 2 Kilometer eine Grundtaxe von höchstens 15 Centimes und für jeden weitem angefangenen Kilometer einen Zuschlag von 5 Centimes zu beziehen.

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

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, so soll die entsprechende Personentaxe bezahlt werden.

Der Unternehmer hat für jede Linie oder durch wichtige Verkehrspunkte gebildete Sektion einer Linie auf obige Ansätze basirte Einheitstaxen aufzustellen. Die definitive Festsetzung dieser Taxen und die allfällige Aufstellung einer Einheitstaxe für das ganze Netz, mit ermäßigtem Abonnementspreis, ebenso der Zuschlagsbetrag für Fahrten außer der normalen Betriebszeit, hat im Einverständniß mit den lokalen Behörden durch den Regierungsrath zu geschehen und unterliegt der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 13. Der Unternehmer ist nur zum Transport von Personen und Handgepäck verpflichtet. Eine weitere Ausdehnung der Unternehmung auf den Transport von Waaren und Vieh bedarf einer besondern Bewilligung durch den Regierungsrath und einer Ergänzung der Konzession durch Bundesbeschluß.

Art. 14. Sofern das Anlagekapital sich zu mindestens 8 % verzinst, kann der Unternehmer bei allfälligen Korrekturen von Theilen der überlassenen Staatsstraßen verhalten werden, an derartige Korrekturen im Verhältniß zum Vortheil, welcher durch dieselben dem Bahnbetrieb erwächst, billige Beiträge zu leisten.

Anstände über die Beitragsquoten entscheidet der Richter.

Ueberdem ist, wenn die Unternehmung drei Jahre nach einander einen 8 % der Kosten für die baulichen Anlagen und den Inventarwerth des vorhandenen Betriebsmaterials übersteigenden Reinertrag abwirft, entweder die Zahl der Fahrten angemessen zu vermehren oder es sind die Taxen entsprechend zu erniedrigen.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich 5% für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, zu decken, so kann entweder die Zahl der Fahrten angemessen vermindert oder es dürfen die im Art. 12 zugestandenem Tarifsätze erhöht werden. Der Entscheid hierüber steht den lokalen Behörden und in letzter Instanz dem Regierungsrath zu.

Beschlüsse betreffend Taxerhöhung bedürfen der Zustimmung des Regierungsrathes und der Genehmigung des Bundesrathes.

Verminderung der Fahrten oder Erhöhung der Taxen sind nur so lange zulässig, als nöthig ist, um die oben genannte Rendite einzuhalten.

Art. 15. Nach Ablauf der vorliegenden Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufes tritt der Kanton St. Gallen in das Eigenthum der Bahn ein.

Die Bahn ist von dem Unternehmer in normalem, betriebsfähigem Stande zu hinterlassen oder in solchen herzustellen.

Für allfällige Differenzen in dieser Beziehung bleibt der st. gallische Gerichtsstand begründet, auch wenn der Konzessionär sein Domizil verlegen sollte.

Die nicht auf öffentlichem Grunde befindlichen baulichen Anlagen des Unternehmers, sowie seine beweglichen Sachen mit Einschluß von Pferden, Wagen und Maschinen etc., bleiben Eigenthum desselben.

Art. 16. Abgesehen von dem im Art. 49 des Beschlusses der Regierung des Kantons St. Gallen vom 26. November 1884 für den Kanton St. Gallen und die berechnete Gemeinde vorbehaltenen Rückkaufsrecht hat der Bund vom 1. Mai 1903 an das Recht, die Bahn sammt dem Betriebsmaterial und allem Zubehör gegen Ersatz der Erstellungskosten an sich zu ziehen. Streitigkeiten, welche über die Feststellung dieser Kosten entstehen, sind durch das Bundesgericht zu entscheiden.

Der Bund ist befugt, dieses Rückkaufsrecht auch gegenüber dem Kanton St. Gallen und den Gemeinden geltend zu machen.

Art. 17. Der Beschluß des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen vom 26. November 1884, womit dieser seinerseits die Bewilligung zum Bau und Betrieb der eingangs genannten Straßenbahnen ertheilt hat, wird unter Vorbehalt der Bestimmungen dieser Konzession genehmigt.

Art. 18. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Verzeichniß

der

Mitglieder des schweizerischen Nationalrathes.

(Nach der Integralerneuerung vom 26. Oktober 1884, nebst Nachwahlen.)

Wahl- Geburts-
kreise. jahr.

Zürich.

1. 1831 Römer, Melchior, Kantonsrath, Stadtpräsident und Dr. jur., von und in Zürich.
- 1834 Cramer-Frey, Konrad, Kaufmann und Kantonsrath, von Volken, in Enge bei Zürich.
- 1825 *Hertenstein, Wilhelm Friedrich, Bundesrath, von Kyburg, in Bern.
- 1838 Meister, Ulrich, Stadtforstmeister, Oberst und Kantonsrath, von und in Zürich.
- 1835†*Syfrig, Arnold, Major und Kaufmann, von Mettménstetten und Thalweil, in Mettménstetten.
2. 1833 Landis, Heinrich, Oberst und Fabrikant, von und in Richtersweil.
- 1833 Bühler-Honegger, J. Heinrich, Fabrikant, von Hombrechtikon, in Rapperswyl.
- 1825 Brennwald, Joh. Jakob, Fabrikant und Kantonsrath, von Männedorf, in Hombrechtikon.
- 1823 Keller, Johann Jakob, Fabrikant, von Fischenthal, in Gibswyl.

Anmerkung. Die in einem spätern Wahlgang gewählten Nationalräthe sind mit † und die neuen Mitglieder beider Ráthe mit * bezeichnet.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Straßenbahn St. Gallen-Tablat. (Vom 12. Dezember 1884.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1884
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	60
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1884
Date	
Data	
Seite	637-645
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 559

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.