

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Rheineck nach Walzenhausen.

(Vom 8. Mai 1903.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen stellte unterm 5. November 1902 das Gesuch, es möchte ihm zu Händen dieser Gesellschaft die Konzession erteilt werden für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Rheineck der Schweizerischen Bundesbahn nach der Talstation der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen.

In dem dem Gesuche beigelegten allgemeinen Berichte wird zunächst darauf hingewiesen, daß die Talstation der im Jahre 1896 eröffneten Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen aus verschiedenen Gründen nicht habe in direkte Verbindung mit der Station Rheineck gesetzt werden können. Mit Rücksicht auf die Gestaltung des Terrains habe man den Anfangspunkt der Drahtseilbahn weiter nach Osten verlegt, so daß heute alle Reisenden, welche von der Normalbahn auf die Drahtseilbahn übergehen, einen bei schlechter Witterung recht unangenehmen Weg von zirka 850 m. Länge zurückzulegen haben. Dieser Übelstand werde vom reisenden Publikum je länger desto mehr empfunden; er ziehe aber auch für den Betrieb und speziell für die Gepäck-

spedition ganz bedeutende Schwierigkeiten nach sich. Diese räumliche Trennung der Drahtseilbahn von der Station der Schweizerischen Bundesbahnen mache es im weitem unmöglich, den Transport von Stückgütern von und nach der Station Rheineck zu übernehmen. Der gesamte Güterverkehr zwischen Walzenhausen und der Station Rheineck vollziehe sich daher auch heute noch per Achse, wodurch einerseits der Gesellschaft wesentliche Einnahmen entgehen und andererseits die Bevölkerung von Walzenhausen erhebliche Mehrkosten zu tragen und Verzögerungen in der Spedition zu erleiden habe. Eine Änderung und Verbesserung der bestehenden Verhältnisse sei daher dringend wünschbar.

Gemäß dem technischen Berichte soll die auf der Station Rheineck der Schweizerischen Bundesbahnen beginnende Bahn von rund 600 Meter Länge parallel dem bestehenden Geleise der Schweizerischen Bundesbahnen bis über die Rheinbrücke hinausgeführt werden, wobei von vornherein auf die Anlage eines zweiten Geleises Rorschach-St. Margrethen Rücksicht genommen werden könne. Bei km. 0,3 schwenke das Trace von demjenigen der Schweizerischen Bundesbahnen ab, überschreite die Staatsstraße Rheineck-St. Margrethen à niveau und erreiche bei km. 0,565 die Talstation der Drahtseilbahn.

Über die Disposition der Anlage auf der Station Rheineck könne so lange Näheres nicht bestimmt werden, bis der bevorstehende Umbau dieser Station geregelt sein werde. Der Verwaltungsrat habe indessen mit der Kreisdirektion IV der Schweizerischen Bundesbahnen bereits Rücksprache genommen, und es habe sich herausgestellt, daß die Einführung der neuen Linie auch im Rahmen des Umbauprojektes zugleich mit Rücksichtnahme auf die Anlage eines zweiten durchgehenden Geleises ohne nennenswerte Erschwerungen möglich sei. Als Spurweite sei diejenige der schweizerischen Normalbahnen vorgesehen, der Minimalradius betrage 250 m. und die Maximalsteigung 12 ‰. Für den Betrieb seien Automobilwagen mit Personen- und Gepäckraum vorgesehen, welche nötigenfalls auch noch einen Güterwagen befördern können. Über das System dieser Motorwagen seien die Studien noch nicht abgeschlossen, näheres hierüber solle bei Anlaß der Einreichung der Detailvorlagen gesagt werden. Auf jede Fahrt der Drahtseilbahn (zurzeit 22 per Tag) solle ein Anschluß mit dem Motorwagen stattfinden. Hieraus ergebe sich eine jährliche Leistung des Motorwagens von zirka 13,000 Wagenkilometer.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht folgende Hauptposten vor:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.	
A. Organisations- und Verwaltungskosten:	
Ausarbeitung des Vor- und Bauprojektes, allgemeine Verwaltung und technische Bauleitung, Rechtskosten etc. (km. 0,6 à Fr. 8000	Fr. 5,000
B. Verzinsung des Baukapitals:	
Herstellung der Aktien und Obligationen (Bauzeit 4 Monate)	„ 2,000
C. Expropriation:	
km. 0,6 à Fr. 3500	„ 2,000
D. Bahnbau:	
1. Unterbau:	
a. auf dem Geleise der Schweizerischen Bundesbahnen, aversal	„ 10,000
b. auf eigenem Gebiete (km. 0,3 à Fr. 17,000)	„ 5,000
2. Oberbau:	
Stahlschienenoberbau (km. 0,6 à Franken 25,000)	„ 15,000
3. Hochbau:	
Kleinere Umänderungen in der Talstation der Drahtseilbahn, aversal	„ 2,000
4. Telegraphen, Signale und Verschiedenes	„ 1,000
	<u>Fr. 42,000</u>
II. Rollmaterial:	
1 Automobilwagen mit 25 P. S. Motorenleistung	„ 25,000
III. Mobilien, Gerätschaften, Werkzeug etc., aversal	„ 500
IV. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„ 2,500
	<u>Total Fr. 70,000</u>

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen erklärte in seiner Vernehmlassung vom 16. Januar d. J., daß er gegen die projektierte Bahnverbindung prinzipiell nichts einzuwenden habe. Im Interesse des Verkehrs sei dieselbe wünschenswert.

Hinsichtlich des Detailprojektes dagegen müsse er sich alle Vorbehalte wahren; denn einerseits bleibe die Disposition der Anlage auf der Station Rheineck der Schweizerischen Bundesbahnen für so lange unbestimmt, bis das Projekt über den Umbau der letzteren abgeklärt sei und andererseits bedürfen auch die Niveauübergänge über die Gemeindestraße bei der Rheinbrücke und über die Staatsstraße bei der Talstation der Drahtseilbahn an Hand des Detailprojektes noch einläßlicher Prüfung.

Wir erachten es als zweckmäßig, für die ganze Strecke Rheineck (Station der Schweizerischen Bundesbahnen)-Walzenhausen eine einheitliche Konzession zu erteilen, was die Aufhebung der durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1889 (E. A. S. X, 234) erteilten Konzession für eine Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen zur Folge hat.

Der in diesem Sinne vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf wurde den Regierungen der beiden beteiligten Kantone St. Gallen und Appenzell Außer-Rhoden, sowie dem Verwaltungsrate der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen zur Rückäußerung zugestellt.

In ihren Vernehmlassungen vom 3. und 5. März d. J. erklärten sich die beiden Kantonsregierungen mit dem Entwurfe im Prinzipie einverstanden, nur wünschte die Regierung des Kantons St. Gallen eine Ergänzung zu Art. 22, die zugestanden wurde.

Weil die Gesellschaft Rheineck-Walzenhausen in ihrem Konzessionsgesuche für die Adhäsionsstrecke erheblich übersetzte Taxen vorgesehen hatte, waren dieselben vom Eisenbahndepartement auf die Hälfte reduziert worden.

Die Gesellschaft stellte nun zunächst unterm 24. März das Gesuch, es möchten die von ihr in Aussicht genommenen Taxen zugestanden werden, hernach erklärte sie sich dann aber mit folgenden Taxen für die Adhäsionsstrecke einverstanden:

1. 20 Rappen per Fahrt und Person.
2. 20 Rappen per 100 kg. Gepäck.
3. 15 Rappen per 100 kg. Güter.

Zur Rechtfertigung dieser erhöhten Taxen führte die Gesellschaft an, daß der Tram bei den vom Eisenbahndepartement vorgesehenen Taxen nicht existieren könne, weil wegen der Kürze der Adhäsionsstrecke eine rationelle Ausnützung der Anlage nicht stattfinden könne. Von den beteiligten Regierungen,

die auch noch über diesen Punkt zur Vernehmlassung eingeladen worden waren, erklärten sich beide mit den neuen Taxen einverstanden.

In ihrem Schreiben vom 9. April d. J. bemerkte zwar die Regierung des Kantons St. Gallen, daß durch die für die Adhäsionsstrecke zugestandenen Taxen tatsächlich diese kurze tram-bahnartige Talstrecke für die Anwohnerschaft an selbständigem Werte verliere; sie werde nur für den zwischen Rheineck und Walzenhausen durchgehenden Verkehr eine nennenswerte Annehmlichkeit bieten.

Wir sind der Ansicht, daß die in dem Entwurf aufgenommenen Taxen, die ungefähr in der Mitte zwischen den von der Gesellschaft ursprünglich verlangten und den vom Eisenbahndepartement anfangs in Aussicht genommenen Taxen liegen, zugestanden werden dürfen, da sie bei Würdigung aller in Betracht kommenden besondern Verhältnisse nicht gerade als übersetzt bezeichnet werden können und weil bei Anwendung niedrigerer Taxen die Adhäsionsstrecke voraussichtlich kaum ohne Verlust betrieben werden könnte.

Im übrigen gibt uns der Entwurf zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Der Artikel 11 wird durch Anfügung eines zweiten Alineas mit den neueren, für kleinere Bahnunternehmungen gebräuchlichen Konzessionsbestimmungen in Einklang gebracht.

Im Artikel 16 wird, entsprechend den tatsächlichen, durch die Änderung des Transportreglements geschaffenen Verhältnissen das Alter der zur halben Taxe zu befördernden Kinder auf 4—12 Jahre begrenzt, statt 3—10.

Artikel 20 und 21 sind neu. Ihre Aufnahme rechtfertigt sich durch die Einführung eines ausgedehnteren Güterverkehrs.

Im Artikel 29 wird der erste Rückkaufstermin von 1905 auf 1920 hinausgeschoben, was sich aus Billigkeitsgründen empfiehlt, damit die neu zu bauende Talstrecke auf alle Fälle während einer längeren Reihe von Jahren betrieben werden kann.

Gemäß Artikel 31 soll die gegenwärtige Konzession, jedoch mit einer Änderung, wieder in Kraft treten, wenn die für den Bau der Adhäsionsstrecke festgesetzten Fristen nicht eingehalten werden sollten.

Wir empfehlen Ihnen den Entwurf zur Annahme und benutzen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Mai 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn (teilweise Drahtseilbahn) von
Rheineck nach Walzenhausen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen vom 6. November 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Mai 1903,

beschließt:

Dem Verwaltungsrat der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen wird zu Handen dieser Gesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn (zum Teil Drahtseilbahn) von Rheineck (Station der S. B. B.) nach Walzenhausen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Gleichzeitig wird die durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1889 (E. A. S. X, 234) erteilte Konzession für eine Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen aufgehoben.

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 20. Dezember 1889 an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Rheineck.

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 Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke von Rheineck S. B. B. bis zur Talstation der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 6 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die neue 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 Adhäsionsstrecke wird mit Spurweite von 1,⁴³⁵ Meter und eingleisig erstellt, die Spurweite der Drahtseilbahn beträgt 1 Meter. Die Wahl des Betriebssystems unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, 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 Gesellschaft übernimmt den Transport von Personen, Gepäck und Gütern; zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

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 Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

1. auf der Adhäsionsstrecke: 20 Rappen per Fahrt und Person;
2. auf der Seilbahn:
 - a. für die einfache Fahrt 60 Rappen,
 - b. für Hin- und Rückfahrt 1 Franken.

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

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

Art. 17. 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 näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck werden im Maximum folgende Taxen erhoben:

1. auf der Adhäsionsstrecke: 20 Rappen per 100 Kilogramm;
2. auf der Seilbahn: 60 Rappen per 100 Kilogramm.

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. 19. Für Güter können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

1. auf der Adhäsionsstrecke: 15 Rappen per 100 Kilogramm;
2. auf der Seilbahn: 30 Rappen per 100 Kilogramm.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat auf der Adhäsionsstrecke gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger 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 Gütertaxe 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. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen, welche nur auf der Adhäsionsstrecke oder auf der Seilbahn befördert werden, beträgt höchstens 20 Rappen, für Sendungen über beide Strecken dagegen 40 Rappen.

Art. 23. 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.

Art. 24. 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.

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

Art. 26. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Adhäsionsstrecke dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. 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 Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone St. Gallen und Appenzell A.-Rh., gelten folgende einheitliche Bestimmungen für die ganze Linie Rheineck S. B. B.-Walzenhausen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf den 1. Januar 1920 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 1935 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 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 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 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. 30. Haben die Kantone St. Gallen und Appenzell A.-Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 29 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. 31. Sollten die in den Art. 5 und 6 hiervor festgesetzten Fristen nicht eingehalten werden, so fällt der gegenwärtige Bundesbeschluß dahin, und es tritt der Bundesbeschluß betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen vom 20. Dezember 1889 wieder in Kraft, mit der Änderung, daß Kinder bis zum vollendeten vierten Altersjahr gratis und bis zum vollendeten zwölften Altersjahr zur halben Taxe befördert werden sollen.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Rheineck nach Walzenhausen. (Vom 8. Mai 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.05.1903
Date	
Data	
Seite	1029-1042
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 541

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.