

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck.

(Vom 14. Juni 1889.)

Tit.

Die Herren G. von Süßkind, Besitzer der Maschinenfabrik in St. Georgen bei St. Gallen, und Adolf Naeff, Ingenieur in St. Gallen, stellen mit Eingabe vom 11. Februar 1889 das Gesuch um Konzessionirung einer Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck, welche zur leichtern Verbindung zwischen der Stadt St. Gallen und St. Georgen, nach dem Appenzeller Lande, sowie nach den verschiedenen Aussichtspunkten Falkenburg, Freudenberg, Fröhlichseck etc. dienen soll.

Die Bahn würde in St. Gallen bei der Brücke über die Steinach am Müllerthor in einer Höhe von 676,05 m. ü. M. beginnen und in einer Länge von 336 m., horizontal gemessen, bis zur St. Georgenstraße auf Mühleck, Höhe 747,33 m., führen. In Wirklichkeit, d. h. schräg gemessen, würde die Bahnlänge 343,48 m. betragen und die zu ersteigende Höhe 71,33 m. Die Bahn zieht sich unten 55 m. lang auf der rechten Seite der Steinach bis zur Mühlenstraße in offener Bahn, von da bis auf Mühleck in einem Tunnel von 275 m. Länge hin und endigt in einer offenen Strecke von 6 m. Die Steigung nimmt nach oben successive zu; sie beträgt

zunächst 10,54 % (auf 14,70 m.), dann 19,00 % (auf 105,80 m.), ferner 21,97 % (auf 105,80 m.) und endigt mit 24,94 % (auf 105,90 m.).

Das Träce ist unten auf 56,20 m. gerade projektirt, dann folgt eine Kurve mit 250 m. Radius auf 108 m. Länge und endlich noch eine gerade Linie von 171,80 m. Länge.

Die Spurweite ist zu 1 m. angenommen.

Die Bahn ist einspurig und in der Mitte der Bahnlänge mit Doppelgeleise vorgesehen. In der Konzessionskonferenz hat sich aber der Vertreter der Konzessionspetenten mit einer doppelspurigen Anlage zu wenigstens 3 Schienen einverstanden erklärt.

Soweit die Bahn offen liegt, soll der Unterbau stufenweise ausgemauert, im Tunnel dagegen der vorhandene Nagelfluhfelsen zur Aufnahme des Mauerkörpers stufenweise hergerichtet werden.

Da wo die Bahn der Steinach entlang geht, ist theilweise eiserne Ueberbrückung vorgesehen.

Der Oberbau setzt sich zusammen aus eisernen Schwellen, welche mittelst Cementgusses mit dem Mauerkörper zu einem Ganzen verbunden werden, aus Vignolschienen von Stahl und einer zweitheiligen Abt'schen Zahnschiene.

Das Rollmaterial wird aus zwei mit einem Drahtseil verbundenen Wagen bestehen, welche mit Wasserbehältern versehen werden, durch deren Anfüllen die Zugkraft erzeugt wird.

Jeder Wagen ist mit zwei Zahnrädern und zwei kompletten automatischen Bremsvorrichtungen versehen, welche von einem Kondukteur bedient werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird zu 1,40 m. per Sekunde angenommen, so daß die Fahrt circa 4 Minuten dauern würde.

Die Anlagekosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Projekt-Vorarbeiten	Fr. 10,000
2) Grunderwerbung, Wasserfassungen und Wasserleitungen	„ 70,000
3) Unterbau und Tunnelarbeiten	„ 120,000
4) Oberbau, mechanische Einrichtungen und Wagen	„ 65,000
5) Stationen mit Zubehör	„ 12,500
6) Bauleitung und Bauzinsen	„ 12,500

Zusammen Fr. 290,000

In der Rentabilitätsberechnung wird eine Jahreseinnahme von Fr. 34,675 angenommen (300 Reisende per Tag oder 109,500 per Jahr, à 15 Rp. = Fr. 16,425, und 500 Reisende per Tag oder 182,500 per Jahr, à 10 Rp. = Fr. 18,250) und für Betriebskosten eine Summe von Fr. 14,680 in Anschlag gebracht, was einen Ueberschuß von Fr. 19,995 ergibt, der nach Abzug einer Einlage von Fr. 2000 in den Erneuerungs- und Reservefonds eine Verzinsung des Anlagekapitals zu rund 6 % erlauben würde.

Die Regierung des Kantons St. Gallen, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, sprach sich dahin aus, daß weder von Seite des Gemeinderathes der Stadt St. Gallen, noch von ihrer Seite gegen Ertheilung der Konzession etwas eingewendet werde, immerhin in der Voraussetzung, daß sich dieselbe nur auf die Anlage der Bahn und keineswegs auf die Erwerbung des benöthigten Wassers erstrecke, indem für letztere, insofern das Wasser einem öffentlichen Gewässer entnommen werden wollte, die Konzession der kantonalen Oberaufsichtsbehörde über die öffentlichen Gewässer nachgesucht werden müsse.

Am 6. Juni d. J. fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen die Vertreter sowohl der Regierung als der Petenten sich mit den im untenfolgenden Beschlußentwurf enthaltenen Konzessionsbedingungen einverstanden erklärten.

Die letztern sind die für Seilbahnen üblichen und geben uns daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß.

In Art. 8 ist im allseitigen Einverständniß die sonst übliche Bezeichnung des Motors durch die Worte „und unter Verwendung von Wassergewicht betrieben“ weggelassen worden, um der von der Kantonsregierung berührten, in der bisherigen Praxis verneinend beantworteten Frage der Wasserbeschaffung auf dem Expropriationswege in keiner Weise zu präjudiziren. Die Petenten theilen übrigens die Ansicht der Regierung und haben bereits Schritte gethan, um sich auf dem Vertragswege das nöthige Wasser zu beschaffen, und werden die gewünschten Reservoirs anlegen.

Auch erklärten sie sich anläßlich der Konferenz einverstanden, die Bahn doppelspurig, d. h. zu 3 Schienen, anzulegen.

Die Taxen überschreiten das bei ähnlichen Unternehmungen eingehaltene Maß nicht.

Indem wir Ihnen beantragen, dem Konzessionsgesuche im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Juni 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen
nach Mühleck.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Herren Gottfried von Süßkind und Ad. Naeff, Ingenieur, beide in St. Gallen, vom 11. Februar 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 14. Juni 1889,

beschließt:

Den Herren Gottfried von Süßkind und Ad. Naeff, Ingenieur, beide in St. Gallen, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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 Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

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

Art. 5. Binnen 12 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Innert 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist die konzessionirte 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 Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter als Drahtseilbahn erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons St. Gallen, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Bauart und Tragkraft der Wagen und das Betriebssystem es gestatten.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorhergehend, vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die einfache Fahrt 15 Rappen.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Abonnementsbilletts auszugeben, bei welchen die Taxe für einfache Fahrt den Betrag von 10 Rp. nicht übersteigen darf.

2) Für den Gepäcktransport:

Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, 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 10 Kilogramm bezogen werden.

3) Für den Gütertransport:

Für die zur Beförderung angenommenen Güter dürfen höchstens 2½ Rp. per 10 Kilogramm bezogen werden.

In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 16. Die in Artikel 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine gesondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

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

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt zu sämtlichen Bahnanlagen zu gewähren.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefondes zu sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für das Personal zu errichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 22. 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 Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör

in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — jedoch unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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. 23. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
Drahtseilbahn von der Stadt St. Gallen nach Mühleck. (Vom 14. Juni 1889.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1889
Date	
Data	
Seite	618-626
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 439

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.