

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn Rorschach-Heiden.

(Vom 6. Dezember 1873.)

Tit. I

Mittelst Anwendung des bei der Rigibahn ausgeführten Zahnstangensystems will die internationale Gesellschaft für Bergbahnen eine Schienenverbindung von Rorschach mit dem bei einer Entfernung von etwa 6 Kilometern um 376 Meter höher gelegenen Heiden herstellen. Da die normale Spurweite gewählt wird, so können die Personen- und Güterwagen auf andere und von andern Linien übergehen. Eigene Schienen will die Gesellschaft nur legen von ihrer Station bei der Seemühle an (östlich vom Hauptbahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen bei St. Scholastica in Rorschach); kraft eines der soeben genannten Gesellschaft abzuschließenden Vertrages sollen aber von hier die Züge der Bergbahn durch die Lokomotiven der Vereinigten Schweizerbahnen bis zu deren Hauptbahnhof und bis zur Hafenstation geführt werden. Es werden durch die Bahn die Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg, Thal, Luzenberg, Eggersriet und Heiden berührt; der Bahnhof an letzterem Orte wird so placirt, daß später eine Fortsetzung nach Trogen möglich ist. Eine Station ist zwischen Wienachten und Tobel projektirt. Die Bahn bezweckt vorerst, den auf 32,000 Personen und 80,000 Centner Güter per Jahr geschätzten Verkehr zwischen Rorschach und Heiden, besonders während der Kurzeit, zu bedienen, sodann aber auch die Steinbrüche von Wienachten-Tobel durch ein besseres

Verkehrsmittel dem Bedürfnis des bauenden Publikums zugänglicher zu machen. Diese Steinbrüche sollen per Jahr ungefähr 700,000 Centner liefern, und es dürften davon voraussichtlich etwa 400,000 Centner per Bahn zu spediren sein. Die projektirte Bahn soll auch im Winter regelmäßig betrieben werden.

Von den 5,4 Kilometern Totallänge liegen 2,7 Kilometer auf St. Galler-, eben so viel auf Appenzellergebiet. 35% der Linie bestehen in Curven, deren Minimalradius 240 Meter ist. Die mittlere Steigung beträgt 7, die größte 8,8%. Die Bergbahnstation ist von der Hafenstation Rorschach 1,5 Kilometer entfernt. Die Fahrzeit soll (von der Bergbahnstation bis Heiden) 40 Minuten betragen.

Die Baukosten sind auf 2,200,000 Franken oder 409,000 Franken per Kilometer veranschlagt.

Mit Bezug auf den Inhalt der zu ertheilenden Konzession bemerken wir in der durch die Normalkonzession gegebenen Reihenfolge der Materien Folgendes:

Zum Eingang. Die Konzession kann natürlich nur ertheilt werden für die Linie, welche die Petentin in der That neu erstellen will, also bis zur Bergbahnstation oder genauer bis zum Anschluß an die Schienen der Vereinigten Schweizerbahnen. Die Gesellschaft ist aber (Art. 18 a) zu verpflichten, die Personen und Güter ohne Wagenwechsel bis zum Hauptbahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen, resp. bis zur Hafenstation zu befördern und dort abzuholen.

Zu Art. 3. Die Regierung von St. Gallen wünscht eine ausdrückliche Anerkennung ihres Besteuerungsrechtes. Sie hätte sich beruhigen können, wenn der s. Z. von uns beantragte Zusaz dieses Artikels, lautend:

„Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Bahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. der beteiligten Kantone“ beibehalten worden wäre. Indem die Bundesversammlung in den im September von ihr ertheilten Konzessionen diesen Zusaz gestrichen habe, sei die Sache zweifelhaft geworden.

Unsers Erachtens beruht die Streichung des citirten Lemma nicht auf einer das Besteuerungsrecht der Kantone ausschließenden Interpretation des neuen Eisenbahngesetzes, vielmehr auf der Ansicht, jenes Recht verstehe sich jetzt wie vordem von selbst.

Sollte diese Auffassung Ihre Billigung nicht finden, so werden Sie wohl, dem Wunsche der st. gallischen Regierung entgegenkommend, Ihrer Willensmeinung den geeigneten Ausdruck verleihen.

Art. 14 soll nach dem übereinstimmenden Wunsche der Petenten und der Regierungen der beteiligten Kantone gleich lauten

wie in der Konzession für die schmalspurige Bahn Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell, immerhin mit der Abweichung, daß die Einrichtung einer dritten (resp. ersten) Wagenklasse nicht beabsichtigt und also auch nicht vorbehalten wird.

Zu Art. 12 und 15. Im Einverständniß mit den beteiligten Gemeinden und ohne Widerspruch von Seite der Regierungen von Appenzell A. Rh. und St. Gallen beantragt die sich um die Konzession bewerbende Gesellschaft folgende Taxen für die ganze Strecke der Bergbahnlinie Rorschach-Heiden:

	I. Klasse.	II. Klasse.
Bergfahrt	Fr. 3. —	Fr. 1. 50
Thalfahrt	„ 2. —	„ 1. —
Handgepäck bis auf 5 Kilogramm frei.		
Gepäck von 5—25 Kilogramm	50 Rp.	
„ „ 25—50 „	1 Fr.	

Darüber hinaus wünscht dann aber die Gesellschaft Gestattung folgender Taxen für die Strecke von der Bergbahn- bis zur Hafestation und vice-versa:

I. Klasse	20 Rp.
II. „	15 „
Gepäck von 5—25 Kilogramm	10 „
„ „ 25—50 „	15 „

Die Regierungen von Appenzell A. Rh. und St. Gallen erheben gegen diese sog. Bahnhoftaxe Einsprache, und es scheint uns, mit Recht.

Vor Allem geht es kaum an, einer Gesellschaft konzessionsgemäß die Erhebung von Taxen auf einer nicht ihr, sondern einer andern Gesellschaft konzedirten Linie zu gestatten.

Sodann aber sind die Taxen für die Bergbahn so hoch gehalten, daß den Unternehmern, wenn sie auch den Vereinigten Schweizerbahnen einen nicht ganz geringen Beitrag für die Mitbenutzung ihrer Schienen und die in Anspruch genommene Zugkraft leisten müssen, wohl zugemuthet werden kann, ohne weiteren Zuschlag ihre Passagiere und deren Gepäck in eine Station, sei es in den Hauptbahnhof bei St. Scholastica, sei es in die Hafestation zu führen, von wo sie ohne weiteres auf einer andern Bahn weiter gelangen können.

Kilometrisch berechnet stellen sich die Taxen der Bergbahn wie folgt:

	Bergfahrt.	Thalfahrt.
I. Klasse	55 Rp.	37 Rp.
II. „	27,8 „	18,5 „
50 Kilogramm Gepäck	18,5	

Für die Brünigbahn, welche (allerdings mit gewöhnlichem Lokomotivsystem) mehr als 6 Kilometer weit 5⁰/₁₀₀ Steigung zu überwinden hat, werden nur 20 Rp. in erster und 15 Rp. in zweiter Klasse beansprucht.

Die Touristenbahnen im Berner Oberland sind für ihre Thalbahnen, die eine Maximalsteigung von 4,2 und 5⁰/₁₀₀ (an einer Stelle 10,6⁰/₁₀₀) aufweisen, auf eine Taxe von 25 und 15 Rp. angewiesen.

Die Uetlibergbahn, welche ungefähr 8 Kilometer lang ist, Steigungen von 7⁰/₁₀₀ hat, jedoch mit gewöhnlichen Lokomotiven betrieben werden soll, ist zum Bezug folgender Taxen ermächtigt:

für die Bergfahrt in I. Klasse	2 Fr.,	in II. Klasse	1 Fr. 50 Rp
„ „ Thalfahrt „ „ „	1 „ 50 Rp.	„ „ „	1 „ — „

Das taxfreie Handgepäck ist auch in den Konzessionen für die Rigibahnen und die Uetlibergbahn auf 5 Kilogramm beschränkt.

Wir beantragen, die verlangten Taxen für die Bergbahn zu gewähren, eine Taxe für die Strecke von der Bergbahnstation bis zur Hafestation aber auszuschließen.

Dem Gesuche der Petenten um Streichung der Bestimmung: „Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20⁰/₁₀₀ niedriger gestellt werden“ ist zu entsprechen; denn die Fahrgeschwindigkeit der Waarenzüge wird von der so sehr reduzierten der Personenzüge kaum erheblich differieren. Den Touristenbahnen im Berner Oberland ist diese Vergünstigung ebenfalls gewährt worden.

Bei der Erklärung, 2tägige Retourbillets mit 30⁰/₁₀₀ Rabatt und während 3 Monaten gültige Abonnementsbillets mit 40⁰/₁₀₀ Rabatt ausgeben zu wollen, sind die Petenten zu behaften.

Zu Art. 17. Nachdem die Konzessionsbewerberin zuerst den Antrag gestellt hatte, für die Beförderung von Vieh den Waarentarif (Art. 18) gelten, die Thiere also nach dem Gewicht taxiren zu lassen, darauf eventuell für die 3 im Konzessionsschema enthaltenen Klassen 40, 30 und 20 (statt der normalen 16, 8 und 3) Rp. per Stück und per Kilometer verlangt hatte, wünschte sie schließlich, der Pflicht zum Viehtransport vorläufig (während der 2 ersten Betriebsjahre) ganz enthoben zu werden. Denn nach einer nochmaligen einläßlichen Prüfung der Frage mußte das Vieh der Sicherheit des Betriebes wegen in Bergbahnwagen mit Zahnrädern und Zahnradbremsen transportirt, mithin in Rorschach umgeladen werden, was das Unternehmen bei der geringen Bahnlänge außerordentlich kompliziren würde.

Die Regierungen der betheiligten Kantone erheben gegen den nachträglichen Antrag der Gesellschaft keine Einwendung, sofern

dem Bundesrath das Recht gewahrt bleibt, nach Verfluß der zwei Probejahre die Einführung des Viehtransportes zu fordern. Wir sehen uns nicht veranlaßt, dieser Kombination entgegenzutreten, obschon die Begründung derselben kaum unanfechtbar ist.

Zu Art. 18. Die internationale Gesellschaft für Bergbahnen beantragt folgende Taxen:

Güter I. Klasse	40 Rp.	(7,4 Rp. per Kilometer),
„ II. „	30 „	(5,5 „ „ „ „ „)

per 50 Kilogramm für die Berg- wie für die Thalfahrt; Steine in ganzen Wagenladungen von der Station Wienachten-Tobel nach Rorschach: 7 Rp. per 50 Kilogramm (2,8 Rp. per Kilometer).

Von der Bergbahnstation bis zur Hafenstation in Rorschach:

Güter I. Klasse	2 Rp.
„ II. „	1 „

per 50 Kilogramm.

Die letztgenannte Taxe können wir aus den zu Art. 15 angeführten Gründen nicht befürworten. Im übrigen wollen wir auch gegen die Taxe für Waaren keine Einwendung erheben, konstatiren indeß, daß auf den Bahnen Bönigen-Zweilütschinen-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwald die Maximalsätze 4 und 3 Rp. per Kilometer und 50 Kilogramm sind. Die Uetlibergbahn berechnet zirka 5 Rp. per Kilometer.

Mit Rücksicht auf die große Rolle, welche bei Bahnen von so großer Steigung das Gewicht spielt, sind die Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche taxfrei spedirt werden müssen, von 25 auf 10 Kilogramm herabzusetzen.

Die Petenten wünschen, das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes auf 80 Rp. festsetzen zu dürfen. Wir können nicht auf Entsprechung antragen; 50 Rp. (statt der normalen 40) dürften genügen; es ist der gleiche Ansatz wie er für die Rigibahnen und die Oberländer Thalbahnen gilt.

Zu Art. 18a Die Regierung des Kantons Appenzell A.-Rh. möchte die Verpflichtung noch dahin ausdehnen, daß ganze Wagenladungen ohne Umladung von Rorschach weiter spedirt werden sollen.

Da bei Erfüllung dieses Begehrens andere, hier nicht angeführte Eisenbahnverwaltungen betheiligt sind, so kann eine solche Vorschrift nicht in diese Konzession aufgenommen und muß die Einführung dieser Bequemlichkeit vom Fortschritt im Betriebswesen erwartet werden.

Endlich ist des weitern Wunsches der appenzellischen Regierung Erwähnung zu thun: daß in Schwende eine Station errichtet und

der Bahnhof in Heiden anders als projektirt placirt werde. Es sind das Detailfragen, welche bei Vorlage der Baupläne zu erledigen sein werden.

Indem wir Ihnen beantragen, den nachfolgenden Entwurf zum Beschluß zu erheben, versichern wir Sie unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 6. Dezember 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn Rorschach-Heiden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) der Gesuche der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Basel, vom 15. September und 22. Oktober 1873;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. Dezember 1873,
beschließt:

Der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, in Basel, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Heiden bis zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen beim Bahnhof St. Scholastica in Rorschach unter den in 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 achtzig Jahren, vom 1. Januar 1874 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel. Für das durch diese Konzession betroffene Unternehmen erwählt sie sich Domizil in Heiden und Rorschach.

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 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Januar 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1876 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau, der Oberbau nach dem Zahnstangensystem erstellt.

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

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 gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit, von mindestens 8 Kilo, metern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung eine erste und zweite Wagenklasse aufstellen, welche in ihrer innern Einrichtung der 2. und 3. Klasse der bestehenden Bahnen entspricht. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die Normalien für das zu benutzende Wagensystem sind dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit allen fahrplanmäßigen Waarenzügen, soweit es die Zugkraft gestattet, Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

von Rorschach nach Heiden in I. Klasse Fr. 3., in II. Klasse Fr. 1. 50,
 „ Heiden „ Rorschach „ „ „ 2. „ „ „ „ 1. —.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

5 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann folgende Taxe bezogen werden:

für 5—25 Kilogramm . . .	50 Rp.
„ 25—50 „ . . .	1 Fr.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage werden die Personentaxen um 30 % niedriger angesetzt als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen Rabatt von 40 % der einfachen Taxe bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Von der Pflicht, Vieh zu transportiren, ist die Gesellschaft vorläufig befreit. Nach Ablauf von zwei Jahren, von der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, hat indeß der Bundesrath das Recht, Einführung des Viehtransportes zu verlangen. Die Taxen werden alsdann nach Anhörung der Gesellschaft und der Regierungen der beteiligten Kantone von der Bundesversammlung festgesetzt werden.

Art. 18. Für den Transport von Waaren dürfen für die ganze Linie Rorschach-Heiden folgende Taxen bezogen werden:

für Güter erster Klasse	. . .	40 Rp.
„ „ zweiter „	. . .	30 „
per 50 Kilogramm, auf der Thal- wie auf der Bergfahrt.		

Eine ganze Wagenladung von Waaren hat gegenüber den Stücsendungen Anspruch auf Rabatt. Der Bundesrath wird das Minimum der Zenterlast einer solchen Wagenladung festsetzen.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden. Für Steine in ganzen Wagenladungen von der Station Wienachten-Tobel nach Rorschach darf höchstens 7 Rp. per 50 Kilogramm berechnet werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 10 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 50 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18a. Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß ihre Personen- und Güterwagen nach und von dem Hauptbahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen bei St. Scholastica und nach und von der Hafestation in Rorschach geführt werden. Eine besondere Taxe für den Transport von der Bergbahnstation nach dem Haupt- und dem Hafbahnhof und vice-versa darf weder für Personen noch für Waaren berechnet werden.

Art. 18b. Für Zwischenstationen sind die Taxen nach Verhältniß der kilometrischen Distanz auf Grundlage der in den Artikeln 15 und 18 enthaltenen Ansätze zu berechnen.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft ver-

pflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

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. 21. Die in den Artikeln 15 und 18 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Trans-

porttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrath 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. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahoriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten folgende Bestimmungen :

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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, beziehungsweise den Kantonen Appenzell A.-Rh. und St. Gallen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den $22\frac{1}{4}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welchem leztern 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Haben die Kantone Appenzell A.-Rh. und St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Appenzell A.-Rh. und St. Gallen haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. 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 hohe Bundesversammlung, betreffend
die Ratifikation eines Handelsvertrages zwischen der
Schweiz und Portugal.

(Vom 8. Dezember 1873.)

Tit.!

In unserm Geschäftsbericht über das Jahr 1872 haben wir Sie von einer im Laufe des Monats September erfolgten Mittheilung unserer Gesandtschaft in Paris in Kenntniß gesetzt, daß die portugiesische Regierung beschlossen hatte, die Unterhandlung eines Handelsvertrages zwischen der Schweiz und Portugal dem bei der schweiz. Eidgenossenschaft als außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister akkreditirten Vicomte Santa Isabel zu übertragen. Wir haben beigefügt, daß unser Handels- und Zolldepartement mit der Zusammenstellung der Ansichten unserer Handelsmänner über die von Portugal zu erlangenden Bedingungen, deren voraussichtliche Natur und Grenzen durch die neulich von diesem Staate abgeschlossenen Verträge bereits vorgezeichnet waren, sich beschäftigte.

In unserer Sitzung vom 19. Mai erhielten wir die Anzeige, daß der mit den nöthigen Vollmachten ausgerüstete und in Bern angelangte portugiesische Minister bereit sei, die Unterhandlungen be-

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn Rorschach-Heiden. (Vom 6. Dezember 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1873
Date	
Data	
Seite	608-621
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 993

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.