

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten.

(Vom 22. April 1887.)

Tit.

Mit Gesuch vom 22., eingelangt den 26. Februar 1887, bewerben sich die Herren Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J. U. Deutsch in Appenzell um die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten, Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen.

Zur Begründung ihres Gesuches führen die Petenten an, daß die natürliche Entwicklung der Appenzellerbahn in einem Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen in Altstätten liege und daß die bestehenden vielfachen gegenseitigen Beziehungen des Appenzellerlandes zum Rheinthal in industrieller, gewerblicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht und deren fortwährende Ausdehnung dringend bessere Verkehrs- und Transportwege erheischen. Durch das vorliegende Projekt werde das Rheinthal nicht nur mit Innerrhoden, sondern auch mit dem außerrhodischen Hinterlande und dem Toggenburg in bessere Verbindung gebracht und zwischen den wichtigen Marktplätzen Herisau, Appenzell, Altstätten, St. Margrethen und Buchs werde sich ein bedeutenderer Viehverkehr als bisher entwickeln, namentlich was die 3 letzten Plätze anbelange; und da die Linie Altstätten-Appenzell-Herisau mit 37 Kilometer, gegenüber der bestehenden Bahnverbindung Altstätten-Rorschach-

St. Gallen-Herisau mit 52 Kilometer, um 15 Kilometer kürzer werde, so werde auch der Personenverkehr voraussichtlich eine ansehnliche Ausdehnung erfahren. Endlich habe die projektierte Bahnverbindung für Innerrhoden noch den speziellen Vortheil, dessen isolirten Gebietstheil Oberegg dem Kantonshauptort um circa 2 Stunden näher zu bringen.

Die Bahn ist als Anschlußlinie an die bisherige Appenzellerbahn mit einer Spurweite von 1 Meter projektiert, mit einem kleinsten Kurvenradius von 100 Meter und einer Maximalsteigung von 38 ‰. Sie erhält eine Länge von 17,6 Kilometer. Es sind 3 Zwischenstationen, Eggerstanden, Eichberg und Hinterforst, vorgesehen. In Altstätten wird der Bahnhof möglichst dem Zentrum der Stadt nahe gebracht, und um den Güterverkehr von und nach Altstätten-Stadt über die Normalbahn der Vereinigten Schweizerbahnen nicht durch Umladen zu erschweren, resp. zu vertheuern, ist vorgesehen, den Transport der Güterwagen der Vereinigten Schweizerbahnen vom Bahnhof der letztern zum Stadtbahnhof entweder durch Erstellen von schmal- und normalspurigem Oberbau auf dieser Strecke oder durch Einführung sogenannter Transporteurs zu ermöglichen.

Als Betriebsmotoren sollen Adhäsionsmaschinen von 20—22 Tonnen Gewicht, welche auf der Maximalsteigung von 38 ‰ noch eine Bruttozuglast von 50—60 Tonnen mit 20 Kilometer Geschwindigkeit per Zeitstunde zu bewältigen vermögen, verwendet werden.

Der Kostenvoranschlag stützt sich auf eine Vergleichung mit den Erstellungskosten der Linie Urnäsch-Appenzell, was um so eher als zutreffend angesehen werden könne, als auf der Strecke Urnäsch-Appenzell außer der 86 m. weiten eisernen Bogenbrücke über das Kaubach-Tobel 6 weitere Brücken von 10—15 m. Lichtweite, 6 solche von 4—6 m. Lichtweite und etwa 30 offene und gewölbte Durchlässe zu erstellen waren, während auf der Linie Appenzell-Altstätten außer dem Uebergang über die Sitter nur noch 5 größere Objekte von 6—10 m. Lichtweite vorkommen. Nach Maßgabe dieser Vergleichung würden sich die Gesamterstellungskosten auf Fr. 2,000,000 oder Fr. 113,600 per km. belaufen, welche sich folgendermaßen zusammensetzen:

I. Technische Vorarbeiten, Bauleitung und Verwaltung	Fr.	176,000
II. Verzinsung des Baukapitals	"	45,000
III. Grunderwerb	"	181,000
IV. Bahnbau :		
a. Unterbau	Fr.	704,000
b. Kunstbauten	"	141,000
c. Oberbau	"	334,000
d. Hochbau und mech. Einrichtungen	"	120,000
e. Telegraph	"	36,000
		" 1,335,000
V. Mobiliar und Geräthschaften	"	18,000
VI. Fahrmaterial	"	160,000
VII. Unvorhergesehenes	"	85,000
		Total Fr. 2,000,000

Bei der Annahme, daß Bau und Betrieb durch die Appenzelnerbahngesellschaft übernommen und deren Betriebsmaterial zur Verwendung kommen werde, und in Anbetracht, daß die Erstellung der Bahn Landquart-Davos (43,5 km.) mit sehr coupirtem Terrain und 10 km. Zahuschienen auf Grund einer topographischen Aufnahme im Maßstab von 1 : 1000 auf Fr. 6,000,000 oder Fr. 139,000 per km. berechnet wurde, dürfte der Voranschlag für das vorliegende Projekt als ausreichend erscheinen.

Was die muthmaßliche Rentabilität anbelangt, so weisen die Petenten auf die Ausdehnung des Verkehr hin, welcher zwischen dem Rheinthal und dem Appenzellerlande durch die Erstellung der Linie Appenzell-Altstätten hervorgerufen werde. Sie leiten die Betriebsergebnisse zwar von denjenigen der Appenzellerbahn ab, glauben aber, daß gegenüber der genannten Bahn mit nur bescheidener Verkehrsbedeutung die kilometrischen Einnahmen für Appenzell-Altstätten wesentlich höher taxirt werden dürfen, wenn in Betracht gezogen werde, daß Innerrhoden, das Hinterland von Außerrhoden und theilweise Toggenburg mit den landwirthschaftlichen Erzeugnissen des Rheinthals versorgt werden müssen, und, wie schon erwähnt, die Viehmärkte von Herisau, Altstätten und Appenzell, sowie auch diejenigen von Buchs und St. Margrethen, durch die erleichterte Zufuhr von Vieh etc. sehr an Bedeutung gewinnen werden, und kommen zu einer kilometrischen Einnahme von circa Fr. 18,000 oder einer Gesamteinnahme von rund Fr. 320,000, denen Fr. 230,000 Betriebsausgaben gegenüberstehen würden, die sich folgendermaßen vertheilen :

I. Allgemeine Verwaltung	Fr.	10,000
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	80,000
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	50,000
IV. Fahrdienst	„	66,000
V. Verschiedene Ausgaben	„	4,000
	<hr/>	
Zusammen	Fr.	210,000
Hiezu noch für Erneuerung des Oberbaues jährlich	„	20,000
	<hr/>	
		Fr. 230,000

Es würde sich also ein muthmaßlicher Reingewinn von Fr. 90,000 ergeben, welcher zunächst zur Verzinsung von Fr. 700,000 auszubehaltenden Obligationen als Theil des Baukapitals, welches die Pctenten in nachstehender Weise erhältlich zu machen gedenken, zu dienen hätte:

Von den beteiligten Gemeinden à fonds perdu	Fr.	500,000
Vom Kanton St. Gallen (Aktienbetheiligung mit 2 ⁰ / ₁₀ Zinsengarantie)	„	500,000
Durch Ausgabe von Aktien	„	300,000
Durch Ausgabe von Obligationen	„	700,000
	<hr/>	
		Fr. 2,000,000

Die zur Vernehmlassung eingeladenen Regierungen von Appenzell Innerrhoden und St. Gallen haben im Allgemeinen gegen das Projekt nichts einzuwenden. Im Speziellen machte die Regierung von St. Gallen auf den Wunsch der Gemeinde Altstätten aufmerksam, welcher dahin geht, daß gleichzeitig eine Verbindung der Linie Appenzell-Altstätten mit Gais hergestellt werde, da eine solche mit dem Endpunkt der demnächst in die Bauperiode eintretenden Straßenbahn St. Gallen-Gais in wesentlich höherem Maße wünschenswerth sei, als diejenige mit Appenzell; ein bestimmter Antrag ist aber nicht gestellt worden. Die weiter gestellten Postulate werden bei den bezüglichen Artikeln des Konzessionsentwurfes zur Sprache gebracht werden.

Wir beantragen Ihnen, dem Konzessionsgesuche im Sinne des nachstehenden Beschlusentwurfes zu entsprechen.

Derselbe enthält die üblichen Bestimmungen und gibt uns daher nur zu wenigen besondern Bemerkungen Anlaß.

Im Art. 15 wünscht die Regierung von St. Gallen, und es ist dieses Begehren von ihrem Vertreter auch in der am 14. April 1887 abgehaltenen Konferenz gestellt worden, die Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten, wie es bei ähnlichen Unternehmungen üblich sei, bloß auf 12 Monate.

angesetzt, um zu vermeiden, daß das vorliegende Projekt allfällig von anderer Seite urgirten Unternehmungen, wie z. B. Gais-Stoß-Altstätten auf längere Zeit hinderlich sein könnte. Die Petenten haben eine Frist von 30 Monaten nachgesucht und in der Konferenz darauf hingewiesen, daß binnen 12 Monaten ein definitives Projekt nicht erstellt werden könnte, was die technischen Organe des Eisenbahndepartements bestätigten. Wir beantragen daher, die Frist, wie dies in einer Reihe von Fällen ohne Anstand geschehen ist, auf 24 Monate festzusetzen.

Der Art. 14 schreibt bloß 2 Wagenklassen vor, was mit Rücksicht darauf, daß die Appenzellerbahn, deren Fortsetzung die Linie Appenzell-Altstätten bilden wird, ebenfalls nur 2 Wagenklassen führt, keiner besondern Rechtfertigung bedarf.

Im Art. 15 sind die Normaltaxen eingestellt und im Art. 18a wird dann dem Bundesrath vorbehalten, für Strecken mit außergewöhnlichen Steigungen eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen, vom 11. September 1873 (Bundesblatt 1873, III, 708 ff.), zu bewilligen. Wir sahen uns zu diesem Vorbehalt deshalb veranlaßt, weil die Petenten bezüglich der Taxen einfach auf die genannte Botschaft abstellten. Es empfiehlt sich das erwähnte Verfahren übrigens auch im Hinblick auf die bei Aufstellung der definitiven Baupläne möglicher Weise sich ergebenden Aenderungen der Steigungsverhältnisse. Die Regierung von Innerrhoden beantragt, den Art. 18a zu streichen, würde sich dagegen der Einstellung von 8 ‰ in den Art. 24 nicht widersetzen. Wir halten dafür, daß auf diese Anträge nicht eingetreten werden kann. Denn zunächst ist zu bemerken, daß bisher nie Anstand genommen wurde, für Bahnen mit bedeutenderen Steigungen im Sinne der mehrgenannten Botschaft den vermehrten Betriebskosten angemessene Taxerhöhungen eintreten zu lassen, und daß dieser Grundsatz namentlich auch gegenüber der Appenzellerbahn zur Anwendung kam. Es wäre daher unbillig, für die Bahn Appenzell-Altstätten, welche sehr bedeutende Steigungen, bis 38 ‰, aufweist, eine Ausnahme zu machen und die Möglichkeit einer Taxerhöhung zum Voraus auszuschließen, welche übrigens auch vom Vertreter der St. Galler Regierung bei den Konzessionsverhandlungen befürwortet wurde.

Was die von Innerrhoden in Art. 24 als Kompensation für die Streichung von Art. 18a vorgeschlagene Erhöhung der 6 auf 8 ‰ betrifft, so mußten wir annehmen, daß Ihnen dies kaum belieben dürfte, nachdem Sie in den neuern Konzessionen konsequent an 6 ‰ festhielten.

Ein weiteres Begehren der Regierung von Innerrhoden betrifft die Aufnahme der in Art. 15 der Brünigbahnkonzession enthaltenen Bestimmung betreffend Ausgabe von Abonnementsbilleten mit Kilometer-Nummern mit einem Rabatt von 35 bzw. 50 % gegenüber den gewöhnlichen Taxen. Die Regierung hält dafür, daß dem Unternehmen aus der Einräumung einer solchen Vergünstigung nicht nur kein Nachtheil, sondern infolge des dadurch gesteigerten Verkehrs vielmehr Vortheil erwachsen würde. In der Botschaft betreffend Uebertragung der Brünigkonzession, vom 26. November 1886, haben wir zwar dieses Entgegenkommen gegenüber der einheimischen Bevölkerung sehr begrüßt, aber beigefügt, daß diese Begünstigung eine freiwillige war und auf einer speziellen Ueber-einkunft mit der Regierung von Obwalden beruhte.

Mit derselben Genugthuung würden wir Ihnen eine gleiche Bestimmung in der vorliegenden Konzession vorschlagen. Denn die Einführung solcher Billete würde nicht bloß eine Erleichterung für das Publikum bedeuten, sondern ein, wenn auch kleiner, Schritt sein in der anderweit schon vielbesprochenen und gewiß einer Zukunft entgegengehenden Richtung, dem gegenwärtigen Billetsystem das System der s. g. Kouponsbillete zu substituieren. Die praktische Folge des Vorschlages der Regierung von Appenzell I. Rh. wäre aber zunächst die Verpflichtung zu Taxermäßigungen in einem Umfang, wie solche noch keiner Gesellschaft zwangsweise auferlegt worden sind. Wir könnten uns daher, so sympathisch wir jenem Vorschlag gegenüberstehen, nicht entschließen, demselben durch Aufnahme in den Konzessionsentwurf Folge zu geben.

Ferner ist zu Art. 18, Alinea 3, ein Zusatz in dem Sinne gewünscht worden, daß die gleiche Bevorzugung auch der Transport von Futtermitteln (Heu und Emd) genießen soll. Die Petenten widersetzten sich diesem Begehren nicht, so daß wir in genanntem Passus die Worte einfügten: „ebenso Futtermittel (Heu und Emd)“.

Im Art. 27 haben die Petenten mit Rücksicht auf die bedeutend hinausgerückte Eröffnung der Bahn auch eine etwelche Hinaussetzung des ersten Rückkaufstermins über den üblichen Zeitpunkt von 1903 beantragt. Wir erblickten keinen Grund, diesem Begehren entgegenzutreten, und setzten demgemäß als ersten Rückkaufstermin das Jahr 1910 ein.

Was endlich das Begehren der Regierung von Innerrhoden betreffend Anlage einer Station bei km. 2 anbelangt, so ist hierüber nicht schon in der Konzession, sondern bei Vorlage der Ausführungspläne zu entscheiden, welche der Regierung zur Vernehm-

lassung werden mitgetheilt werden, so daß ihr die Gelegenheit zur späteren Geltendmachung ihrer Wünsche unbenommen bleibt.

In Bezug auf das oben erwähnte, von der Regierung von St. Gallen mitgetheilte Begehren von Altstätten, es möchte gleichzeitig die wichtigere Verbindung mit Gais hergestellt werden, bemerken wir, daß diese Frage anlässlich der Behandlung des pendenten Konzessionsgesuches Appenzell-Gais zu erörtern sein wird, welches eine dem Wunsche Altstätten Rechnung tragende Variante vorsieht.

Genehmigen Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. April 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf).

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von
Appenzell nach Altstätten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

- 1) einer Eingabe der Herren C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, vom 22., eingelangt am 26. Februar 1887;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 22. April 1886,

beschließt:

Den Herren C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, zu Handen einer zu bilden, den Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Appenzell nach der Station der Vereinigten Schweizerbahnen in Altstätten unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

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

Innert 6 Monaten nach stattgefunderer Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 2 Jahren vom Anfang der Erdarbeiten hinweg ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt. Indessen ist den Unternehmern anheimgestellt, auf der Strecke Altstätten-Stadt bis zum dortigen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen den Bahnkörper für Anlage der Normalspur herzustellen.

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 begründeten 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 Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 16 Kilo-

metern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

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 Waarenzügen 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:

in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter 3 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.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, 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 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, 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 weitem Rabatt 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. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über ein 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.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., ebenso Futtermittel (Heu und Emd) in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

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

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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 25 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 besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18 a. Für Strecken mit außergewöhnlichen Steigungen kann der Bundesrath eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit größern Steigungen, vom 11. September 1873 bewilligen.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, 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 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. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

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 Art. 15, 17 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 sämtlichen Reglemente und 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 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. 25. 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. 26. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Appenzell Innerrhoden und St. Gallen, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1910 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 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 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 $22\frac{1}{2}$ 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 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 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 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. 28. Haben die Kantone Appenzell Innerrhoden und St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone 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 Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten. (Vom 22. April 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.04.1887
Date	
Data	
Seite	452-465
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 493

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.