Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckeret Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn).

(Vom 22. Juni 1908.)

Tit.

I.

Im Auftrage des Säntisbahnkomitees stellte Herr Dr. Meyer in Herisau mit Eingabe vom 4. Juni 1907 an das Eisenbahndepartement ein Gesuch um Änderung der Konzession der Säntisbahn, das folgende Begehren enthält:

1. Da die Anschlussbahnen zur Zeit noch den Dampfbetrieb haben, müsse die Säntisbahngesellschaft, um allenfalls den Betrieb der Talstrecke Appenzell-Wasserauen durch eine der Anschlussbahnen zu ermöglichen, die Befugnis haben, je nach den Umständen auf dieser Strecke den elektrischen oder den Dampfbetrieb einzuführen.

2. Entsprechend der Klasseneinteilung der Anschlussbahnen und mit Rücksicht auf den durchgehenden Betrieb müsse die Bahn auf der Talstrecke Appenzell-Wasserauen Wagen II. Klasse führen können.

3. Um eine genügende Rendite der Talstrecke zu erhalten und in Würdigung des Umstandes, dass der Kostenvoranschlag für diese Strecke um Fr. 200,000 habe erhöht werden müssen, seien die konzessionsmässigen Taxen um je 5 Rappen zu erhöhen.

Zur Begründung dieses Konzessionsänderungsgesuches führte der Gesuchsteller folgendes aus:

Auf Grund der durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1905 (E. A. S. XXI, 373) abgeänderten Konzession für eine Appenzell-Säntisbahn, vom 22. Dezember 1903 (E. A. S. XIX, 246), sei in erster Linie das allgemeine Bauprojekt für die erste Sektion Appenzell-Wasserauen ausgearbeitet worden. Bei diesen Projektierungsarbeiten sei man zur Erkenntnis gelangt, dass es besser sei, den Verkehr auf der Talstrecke bis Wasserauen durchzuleiten, statt ihn in Appenzell zu unterbrechen, und damit den Unterbruch da eintreten zu lassen, wo die Steigung der Bergstrecke zur Wahl des Zahnradbetriebes zwingt. Daraus habe sich dann die weitere Folgerung ergeben, dass der Betrieb der Adhäsionsstrecke am besten durch eine der Zufahrtsbahnen und mit deren Rollmaterial besorgt würde. Für so lange aber der elektrische Betrieb auf den beiden Anschlussbahnen nicht eingeführt sei, müsse für die Strecke Appenzell-Wasserauen eventuell Dampftrieb vorgesehen werden.

Auf diesen Erwägungen fusse denn auch das definitive Bauprojekt. In bezug auf die Normalien sei es der Appenzellerbahn angepasst und schmiege sich möglichst der Strasse an, um damit nach Einführung des elektrischen Betriebes auch den Bedürfnissen nach Tramverkehr gerecht werden zu können.

Infolge dieser neuen Anforderungen und der Erhöhung der Preise der Materialien aller Art, sowie endlich der exakteren und detaillierteren Berechnungsweise eines Projektes im Massstabe von 1 : 1000 gegenüber den früheren bloss generellen Kostenberechnungen sei aber für die Talsektion Appenzell-Wasserauen ein erheblich höherer Kostenvoranschlag resultiert, indem der auf Grund des detaillierten Bauprojektes aufgestellte Voranschlag im Gesamtbetrage von Fr. 850,000 den früheren Devis um Fr. 200,000 übersteige.

Da nach Massgabe der abgeänderten Konzession die einzelnen Sektionen der Säntisbahn etappenweise zu bauen seien, so müsse nun auch darauf Bedacht genommen werden, dass die einzelnen Sektionen, zumal die Talstrecke, deren Betriebseröff-

nung zuerst zu geschehen habe, sich rentieren und unterhalten können. Nun ergebe sich, dass bei Berücksichtigung des neuen Kostenvoranschlages und bei den vorgesehenen Frequenzverhältnissen und Betriebseinnahmen der Talstrecke Appenzell-Wasser-auen, keine genügende Rendite dieser Teilstrecke zu erwarten sei. Bei dieser Sachlage seien die Konzessionäre gezwungen, die Erhöhung der konzessionsmässigen Taxen um 5 Rappen per Kilometer nachzusuchen.

Am Schlusse der Eingabe fügte der Gesuchsteller noch bei, es sei begründete Hoffnung vorhanden, die Finanzierung auf Grund der Taxerhöhung noch im Laufe des Sommers 1907 bewerkstelligen zu können, so dass vorläufig von einem Fristverlängerungsgesuch Umgang genommen werden könne.

In Ergänzung seines Konzessionsänderungsgesuches reichte jedoch das Initiativkomitee der Säntisbahn dem Eisenbahndepartement unterm 25. Juli 1907 noch ein Fristverlängerungsgesuch ein, indem es auf die damalige sehr ungünstige Lage des allgemeinen Geldmarktes, die ihm die Finanzierung seines Unternehmens verunmögliche, hinwies.

Inzwischen hatte die Regierung des Kantons Appenzell-Innerrhoden zum Konzessionsänderungsgesuch des Säntisbahnkomitees in ihrer Vernehmlassung vom 5. Juli 1907 bereits Stellung genommen. Sie beantragte, den gestellten Begehren bezüglich des Betriebes auf der Talstrecke und der Einführung der II. Wagenklasse zu entsprechen, die gewünschte Erhöhung der konzessionsmässigen Taxen aber abzulehnen. Ihren Standpunkt in dieser letztern Frage begründete sie, indem sie ausführte, schon mit einer Taxe von 10 Rappen seien die Ansätze der Anschlussbahnen übertroffen, und es würde die Bahn mit einer auf 15 Rappen per Kilometer erhöhten Fahrtaxe harten Stand haben, die Konkurrenz mit den Fahrpreisen der Fuhrwerke auszuhalten.

Dieser Haltung der innerrhodischen Regierung gegenüber erklärte das Initiativkomitee der Säntisbahn mit Schreiben vom 19. Juli 1907, es müsse an der nachgesuchten Taxerhöhung von 5 Rappen per Kilometer festhalten; denn nur wenn diese Erhöhung gewährt werde, könne man für die Finanzierung auf die Mitwirkung leistungsfähiger Finanzinstitute rechnen. Auf den Hinweis betreffend die Taxen der Anschlussbahnen sei zu erwidern, dass diese letzteren seinerzeit Subventionen der betreffenden Gegenden erhielten, während für den Bau der Appenzell-Säntis-Bahn ausschliesslich privates Kapital in Betracht kommen könne.

Unterm 30. November 1907 bestätigte sodann die Regierung Innerrhodens ihre ablehnende Vernehmlassung vom 5. Juli 1907, betreffend die Erhöhung der Fahrtaxen, und erklärte in einem weiteren Schreiben vom gleichen Datum, dass der Grosse Rat ihres Kantons in seiner Sitzung vom 25. November 1907 beschlossen habe, gegen die nachgesuchte Fristverlängerung keine Einwendungen zu erheben.

II.

Unterm 22. Februar 1908 erneuerte Herr Ingenieur Imfeld in Zürich sein bereits im Jahre 1904 eingereichtes Konzessionsgesuch für eine Urnäsch-Säntis-Bahn, das er mit Schreiben vom 22. Februar 1905 im Einverständnis mit dem Initiativkomitee einer Appenzell-Säntis-Bahn bis auf weiteres hatte zurücklegen lassen. Am Projekte hatte er zugleich einige Änderungen vorgenommen.

Der allgemeine Bericht führt aus, der Säntis sei ein viel umworbenes Ausflugsziel, sowohl der Einheimischen als der Touristen, und wohl selten noch habe ein Gipfel vor dem Bau einer Bahn so zahlreichen Besuch erhalten. Der Gedanke, den Säntis durch eine Bahn zugänglich zu machen, sei nicht neu. Seit Jahren bestehe eine Konzession für eine Appenzell-Säntis-Bahn, allein bis jetzt seien alle Versuche, dieses Projekt zu finanzieren, gescheitert. Vom Initiativkomitee der Appenzell-Säntis-Bahn sei seinerzeit zugegeben worden, dass sich die Nordwand des Säntis von der Schwägalp aus leicht mittelst Seilbahn überwinden lasse, und dass auch die Zufahrtslinie von der Station Urnäsch her keine zu grossen Schwierigkeiten biete. Ebenso sei anerkannt worden, dass der Bau einer Bahn von dieser Seite her sich nicht so kostspielig gestalten würde, als eine von Appenzell ausgehende Linie. Als einziger Nachteil werde angeführt, dass Urnäsch zu sehr abseits des Touristenverkehrs gelegen sei. Dieses Moment falle aber für den Säntisbesucher, der eine möglichst kurze Verbindung seines Ausgangspunktes mit dem Gipfel wünsche, nicht in Betracht.

Aus der Vergleichung der Fahrzeiten der Appenzell-Säntis mit denjenigen der Urnäsch-Säntis-Bahn gehe hervor, dass für St. Gallen und damit für alle über St. Gallen leitenden Zufahrtslinien die Fahrzeit über Urnäsch auf den Säntis bedeutend kürzer sei als über Appenzell. Für den Säntisbesucher, der vom Westen her komme, falle überdies noch die Strecke Urnäsch-Appenzell weg.

Wenn man diesen Tatsachen, sowie dem Umstande, dass die voraussichtlichen Baukosten der Bahn Urnäsch-Säntis sich nicht so hoch stellen würden als diejenigen einer Appenzell-Säntis-Bahn, Rechnung trage, so müsse das erstere Projekt sowohl hinsichtlich der Anlage als des Betriebes unbedingt als das rationellere erscheinen.

Aus dem technischen Bericht geht hervor, dass die Urnäsch-Säntis-Bahn aus zwei Sektionen bestehen würde, nämlich aus einer Sektion Urnäsch-Schwägalp (schmalspurige Adhäsionsbahn mit Dampftrieb) mit Haltstellen in Grünau und in Rossfall, und aus einer Sektion Schwägalp-Säntis (elektrische Drahtseilbahn mit automatischer Ausweichung).

Die erste Bahnsektion solle durch die Appenzellerbahn und mit deren Rollmaterial betrieben werden.

Die technischen Hauptangaben sind folgende :

Länge der Bahn: I. Sektion: Adhäsionsbahn Urnäsch-Schwägalp 10,075 m.; II. Sektion: Drahtseilbahn Schwägalp-Säntis 1920 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: I. Sektion 70 ‰, II. Sektion 67 ‰.

Höhencoten: Station Urnäsch 827 m.; Umstiegstation Schwägalp 1325 m.; Station Säntis 2423,6 m.

Minimalradius: I. Sektion 60 m.; II. Sektion 250 m.

Zwischenstationen: Haltstelle Grünau km. 1,680; Haltstelle Rossfall km. 4,700; Umstiegstation Schwägalp km. 10,075.

Güterverkehr: Auf der I. Sektion vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

Organisation, Verwaltung, Bauleitung, Bauzinsen	Fr.	300,000
Landerwerb	"	180,000
Unterbau	"	1,864,000
Oberbau	"	310,000
Hochbau und mechanische Einrichtungen . .	"	216,000
Telegraph, Signale, Mobilier etc.	"	30,000
		Fr. 2,900,000

III.

Zur Vernehmlassung über die sich nun gegenüberstehenden Projekte einer Appenzell- und einer Urnäsch-Säntis-Bahn eingeladen, äusserte sich die Regierung Ausserrhodens in ihrer Zusage vom 15. April 1908 dahin, dass, wenn eine Bahn auf den

Säntis gebaut werden soll, ohne Zweifel dasjenige Projekt auszuführen sei, welches sicherer eine Rendite in Aussicht stelle. Es könne daher nur von Nutzen sein, zwei sich konkurrenzierende Projekte zu haben. Die Regierung Innerrhodens empfahl dagegen in ihrer Vernehmlassung vom 26. Mai 1908 das Fristverlängerungsgesuch der Appenzell-Säntis-Bahn zur Berücksichtigung, indem nach ihrem Dafürhalten eine Säntisbahn die Interessen des Säntisgebietes am besten berücksichtige, wenn sie von Appenzell ausgehe.

Im Laufe der weiteren Verhandlungen fand die Frage der Erhöhung der konzessionsmässigen Taxen für die Strecke Appenzell-Wasserauen der Appenzell-Säntis-Bahn in der Weise ihre Erledigung, dass sich das Eisenbahndepartement und die Konzessionäre auf eine Taxe von 12 Rappen per Kilometer für die III. Klasse, statt des verlangten Ansatzes von 15 Rappen einigten.

Da auf alle Fälle nur eine Säntisbahn gebaut werden kann, so muss bei dem Anlasse der Behandlung des Fristverlängerungsgesuches für die bereits konzessionierte Appenzell-Säntis-Bahn unter den beiden sich nun gegenüberstehenden Projekten gewählt werden.

Eine Vergleichung des Projektes einer Appenzell-Säntis-Bahn mit dem erneuerten Konzessionsgesuche für eine Urnäsch-Säntis-Bahn ergibt folgendes:

In rein technischer Beziehung bildet das Projekt Imfeld unter den bisherigen Säntisbahnprojekten die richtigste Lösung. In bezug auf die Zufahrtsverhältnisse und die Ausgangspunkte der beiden Bahn kann jedoch Appenzell, beziehungsweise Seealp als Ausgangspunkt der Appenzell-Säntis-Bahn von St. Gallen aus ohne Umsteigen erreicht werden, was für Urnäsch nicht zutrifft. Auch macht die Appenzell-Säntis-Bahn eine vom Touristen- und Ausflugsverkehr bereits bedeutend frequentierte Gegend für denselben in noch weit höherem Masse zugänglich, wogegen die Urnäsch-Säntis-Bahn durch eine Gegend führt, die für diesen Verkehr weit weniger in Betracht fallen kann.

Zudem kommt noch in Betracht, dass das Initiativkomitee der Appenzell-Säntis-Bahn nach den vorgelegten Akten alle Aussicht hat, die Finanzierung der ersten Sektion Appenzell-Wasserauen, für welche Detailpläne bereits vorliegen, in nächster Zeit durchführen zu können, und daher einen gewissen Anspruch auf Schutz seiner Interessen erheben kann.

In Übereinstimmung mit der Regierung Innerrhodens halten wir somit dafür, dass dem Fristverlängerungsgesuche für die

Appenzell-Säntis-Bahn, unter Abweisung des Konzessionsgesuches für eine Urnäsch-Säntis-Bahn, entsprochen werden sollte.

Der in diesem Sinne abgefasste nachstehende Beschlussesentwurf veranlasst uns noch zu folgenden Bemerkungen:

1. In der ursprünglichen Konzession vom 22. Dezember 1903 ist in Art. 8 bestimmt, dass die Bahn mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben werden könne. Da diese Bestimmung von der Konzessionsänderung vom 22. Dezember 1905 nicht berührt worden ist, so wurde von einer Erwähnung der eventuellen Einführung des Dampfbetriebes, wie vom Initiativkomitee nachgesucht wird, im Beschlussesentwurfe Umgang genommen.

2. Zurzeit liegen für die Ausführung der Bergstrecke Wasserauen-Säntis zwei Varianten vor, die eine mit Überwindung der Strecke Seealp-Säntis mittelst dreier Seilbahnen, die andere mit durchgehendem Zahnradbetrieb Wasserauen-Säntis. Damit, falls letztere Betriebsart den Vorzug erhalten sollte, nicht wiederum eine Konzessionsänderung vorgenommen werden muss, ist unter Ziffer 5 des Dispositivs I des Beschlussesentwurfes eine Bestimmung aufgenommen worden, wonach im Falle der Überwindung der gesamten Bergstrecke Wasserauen-Säntis mittelst einer Zahnradbahn, wie sie bereits die ursprüngliche Konzession vorsah, auch die Taxen der Konzession vom 22. Dezember 1903 für diese Strecke in Anwendung zu bringen sind.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. Juni 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1. eines Konzessionsänderungsgesuches des Initiativkomitees der Säntisbahn vom 4. Juni 1907;
2. eines Fristverlängerungsgesuches des gleichen Komitees vom 25. Juli 1907;
3. eines Konzessionsgesuches des Herrn Ingenieur Imfeld, in Zürich, für eine Schmalspurbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Urnäsch auf den Säntis, vom 22. Februar 1908;
4. einer Botschaft des Bundesrates, vom 22. Juni 1908,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1903 (E. A. S. XIX, 246) erteilte und durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1905 (E. A. S. XXI, 373) abgeänderte Konzession für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach dem Säntis erfährt folgende neue Änderungen:

1. Die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Appenzell-Wasserauen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird um 2 Jahre, vom Datum des Inkrafttretens des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, verlängert.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession und Fristverlängerung für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn oder Seilbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn). (Vom 22. Juni 1908.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.07.1908
Date	
Data	
Seite	281-289
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 964

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.