

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weißbad nach Wasserauen.

(Vom 3. Oktober 1899.)

Tit.

Die Herren Dr. Du Riche Preller in Zürich, Brown, Boveri & Cie. in Baden, C. Sonderegger in Appenzell und W. Stellmacher-Sonderegger in Arbon stellten mittelst Eingabe vom 15. Februar 1899 das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Straßenbahn von Gais nach Appenzell und über Weißbad nach Wasserauen mit eventueller Verlängerung gegen den Seealpsee. Da aber für diese Verlängerung keine Vorlagen eingereicht wurden, fällt dieselbe vorderhand außer Betracht.

Zur Motivierung des Gesuches ist im technischen Bericht auf die schon früher erteilten Konzessionen für eine Verbindung Appenzells mit Gais einerseits und für eine Sântisbahn anderseits hingewiesen, wodurch wohl das Vorhandensein eines Bedürfnisses am besten dargethan werde.

Das auf Gebiet des Kantons Appenzell A.-Rh. gelegene Stück der Linie Gais-Appenzell soll auf eigenen Bahnkörper zu liegen kommen und in der Station Gais Anschluß an die Appenzeller Straßenbahn erhalten. Von der Kantonsgrenze bis zur Sitterbrücke in Appenzell werde die 6 Meter breite Straße benützt, worauf nochmals ein kurzes Stück auf eigenem Bahnkörper geführt werde,

um den Bahnhof der Appenzellerbahn zu erreichen. Von hier zweige die Bahn mittelst einer Spitzkehre ab, erreiche in einer Kurve die Bezirksstraße, die auf gemeinsame Kosten mit dem Kanton auf 6 Meter zu verbreitern sei, und folge derselben bis nach Weißbad, wo sie die Sitter überschreite und unmittelbar bei der Kuranstalt, d. h. auf dem linken Sitterufer, eine Haltestelle erhalte. Von hier werde bis zur Endstation Wasserauen die vom Bezirk Schwendi mit einem Beitrag des Kantons und der Unternehmung neu zu erstellende Bezirksstraße benützt.

Haltestellen seien in Zweibrücken, beim Sammelplatz, bei der Kehre (Hirschberg) und bei der Brücke in Appenzell vorgesehen; ferner in Steinegg zwischen Appenzell und Weißbad und in Schwendi zwischen Weißbad und Wasserauen. Die Maximalsteigung betrage auf der ersten Sektion (Gais-Appenzell) 74 ‰, auf der zweiten (Appenzell-Weißbad) 47 ‰ und auf der dritten (Weißbad-Wasserauen) 30 ‰. Der Minimalradius von 25 Metern komme an vereinzelter Punkten in Appenzell und Weißbad vor.

Eine Remise und eine Reparaturwerkstätte seien in Appenzell in der Nähe des Bahnhofes anzulegen.

Die Spurweite betrage 1 Meter; für den Oberbau sollen Vignoleschienen von 20 kg. auf eisernen Querschwellen verwendet werden.

Die Betriebskraft könne eventuell durch die an Nationalrat C. Sonderegger konzessionierte Ausnützung des Seealpsees beschafft oder, falls dieser sich für diesen Zweck als ungeeignet erweisen sollte, anderswoher zugeleitet, d. h. gemietet oder durch Erstellung einer besondern Centrale in Appenzell gesichert werden. Im einen wie im andern Falle werde gleichzeitig die Abgabe von elektrischer Energie für Beleuchtung und industrielle Zwecke verbunden werden können.

Dem Kostenvoranschlag sind folgende Ansätze zu entnehmen:

1. Unterbau	Fr. 130,000
2. Oberbau	„ 290,000
3. Remise und Reparaturwerkstätte	„ 60,000
4. Einfriedigungen und Signale	„ 15,000
5. Elektrische Leitungsanlage	„ 180,000
6. Rollmaterial	„ 170,000
7. Bauleitung und Organisation	„ 40,000
8. Diverses	„ 60,000

Übertrag Fr. 945,000

	Übertrag	Fr. 945,000
9. Verwaltung der Gesellschaft während der		
Bauzeit	„	25,000
10. Bauzinsen	„	30,000
		Fr. 1,000,000
Dazu eventuell für die Kraftstation . . .	„	150,000
		Fr. 1,150,000

Die Einnahmen werden berechnet wie folgt:

Gais-Appenzell 150,000 Passagiere, im Mittel à		
40 Rp.	Fr.	60,000
Appenzell-Weißbad 60,000 Passagiere, im Mittel à		
30 Rp.	„	18,000
Weißbad-Wasserauen 30,000 Passagiere, im Mittel		
à 30 Rp.	„	9,000
		Fr. 87,000
6000 Tonnen Güter à Fr. 2. 50	„	15,000
Post-, Gepäck- und Paketverkehr	„	8,200
		Total Fr. 110,200

Die Ausgaben sollen betragen „ 55,000

so daß ein Überschuß verbleibe von Fr. 55,200
oder 4,8% des Baukapitals von Fr. 1,150,000.

Die Regierung des Kantons Appenzell I.-Rh. erklärte mittelst Zuschrift vom 15. April 1899, der Große Rat habe das Gesuch der Konzessionsbewerber schon unterm 24. November 1898 behandelt und würde die Vervollständigung des appenzellischen Eisenbahnnetzes begrüßen. Gleichzeitig teilte sie die Bedingungen mit, unter welchen die Benützung der Straße von der Kantonsgrenze gegen Gais bis nach Appenzell bewilligt worden sei. Die Straße Appenzell-Weißbad sei gemäß Großratsbeschluß auf 6 Meter Breite zu erweitern. An die Kosten bezahle der Kanton die Hälfte; die andere Hälfte und die Kosten für sämtliche Expropriationen, sowie für Veränderung, Verstärkung oder Neuerstellung von Brücken sei lediglich Sache des Unternehmens. Bezüglich des dritten Teilstückes, Weißbad-Wasserauen, seien die Konzessionsbewerber gemäß Weisung des Großen Rates mit dem Bezirk Schwendi in Unterhandlung getreten und es sei auch ein Vertrag abgeschlossen worden; aber die Bezirksversammlung habe diesem mit ganz geringer Stimmenmehrheit die Genehmigung versagt. Es stehe aber zu erwarten, daß die Bezirksgemeinde in der ordentlichen

Versammlung am ersten Sonntag im Mai die Frage der Straßenbenützung lösen werde.

Das letztere traf dann auch ein, wovon die Regierung dem Eisenbahndepartement mittelst Zuschrift vom 12. Mai 1899 Kenntnis gab.

Unterm 22. gl. Mts. ließ sich auch die Regierung von Appenzell A.-Rh. über das Gesuch vernehmen, indem sie ein Memorial des Gemeinderates von Gais, welches sich einläßlich gegen die Erteilung der Konzession aussprach, vorlegte und bemerkte, daß sie das Gesuch entschieden ablehnen müsse. Für diese Stellungnahme seien zwei Punkte entscheidend, nämlich:

1. Es sei beklagenswert genug, daß auf der kurzen Strecke St. Gallen-Herisau-Appenzell und Gais-St. Gallen bereits drei Bahnsysteme angewandt seien; die Normalbahn, die Schmalspurbahn und die Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb. Es müßte als ein schwerer und die appenzellischen Interessen empfindlich schädigender Mißgriff bezeichnet werden, wenn für die kurze Strecke Appenzell-Gais noch ein viertes System, dasjenige des elektrischen Betriebes, eingeschaltet würde. Es müßte dies sowohl den Güter- als den Personenverkehr nachteilig beeinflussen. Wie unangenehm das Umsteigen und wie groß der mit demselben fast unausweichlich verbundene Zeitverlust sei, darüber wußten die Einwohner der großen Gemeinde Herisau mit ihrer Umsteigestation Winkeln etwas zu erzählen. Die Erfahrungen seien gemacht und es wäre bedauerlich, wenn eine zweite Gemeinde des Kantons sie nochmals machen müßte.

2. Die Weiterführung eines schon bestehenden Bahnsystems nach Appenzell sei ins Auge gefaßt. Es werde ein solches den beiden anstoßenden Bahnen, der Appenzellerbahn und der Appenzeller Straßenbahn sowohl als auch den interessierten Gemeinden viel nützlicher sein, als die Einschaltung eines neuen Systems.

Unterm 29. Mai 1899 reichte dann auch der Verwaltungsrat der Appenzeller Straßenbahnen das Konzessionsgesuch für eine Fortsetzung dieser Bahn von Gais nach Appenzell ein, indem ergeltend machte, eine elektrische Straßenbahn könnte den Verkehrsbedürfnissen nicht genügen und müßte sich als eine direkte Schädigung der allgemeinen Interessen der Landesgegend erweisen. Ein an den Großen Rat von Appenzell I.-Rh. gerichtetes Gesuch um Überlassung der Staatsstraße für eine mittelst Dampf zu betreibende Bahn sei zwar von demselben unterm 23. März abschlägig beschieden worden; aber der Verwaltungsrat halte an seinem Projekte fest und gedenke die Bahn nunmehr mit eigenem Tracé zu

erstellen. Trotzdem dadurch die Baukosten erheblich erhöht werden, so erscheine doch dieses Vorgehen als durch die Verhältnisse absolut geboten. Nur eine Verbindung, die zwischen den beiden Bahnen einen richtigen Durchgangsbetrieb ermögliche und welche nicht bloß während einiger Sommermonate den Touristen genügen könnte, sondern den Verkehrsbedürfnissen der Gegend überhaupt entspreche und auch den Güterverkehr und den regelmäßigen Winterverkehr sichere, habe Anspruch auf die Konzession.

Entsprechend dem Standpunkt, den sie gegenüber dem Gesuche der Herren Dr. Du Riche Preller und Mithaite eingenommen hatte, empfahl die Regierung von Appenzell A.-Rh. die Erteilung der Konzession an die Appenzeller Straßenbahn, indem sie wiederholte, daß ihres Erachtens außer Zweifel stehe, daß der Betrieb der projektierten Dampfbahn den allgemeinen Verkehrsinteressen weit besser entspreche, als derjenige einer elektrischen Bahn und daß nur jener dem Verkehr voll und ganz zu genügen vermöge.

Die Regierung von Appenzell I.-Rh. dagegen erklärte, daß sie und ein Großteil der Bevölkerung ihres Kantons seiner Zeit diese Bahnverbindung, wie sie jetzt projektiert sei, begrüßt hätten. Nachdem aber seit dem 17. November 1897 eine Konzession erteilt worden sei zur Anlage einer Kraftstation am Schwendebach mit Benützung des Seealpses zum Zwecke des Betriebes einer elektrischen Bahn und nachdem unterm 24. November 1898 die Landstraßen und andere Straßen den Inhabern genannter Konzession zur Anlage einer elektrischen Verbindung mit Gais unter genau festgestellten Bedingungen abgetreten worden seien, finde sich die Regierung nicht mehr veranlaßt, auf die Vorteile des einen oder andern Systems der beiden Konzessionsgesuche einzutreten, sondern sie sei an die citierten Beschlüsse des Großen Rates gebunden.

Daß die Regierung eine Bahnverbindung mit Gais schon längst gewünscht habe, sei bekannt, da sie schon im Jahre 1890 einigen Initianten die Benützung der Landstraße von Appenzell bis zur Kantonsgrenze zugesichert habe. Jetzt, in dem Momente, da es den Anschein habe, daß eine elektrische Bahnanlage zwischen Appenzell und Gais erstellt werden dürfte, komme die Gesellschaft der Straßenbahn St. Gallen-Gais, welcher schon seit mehr als 10 Jahren Gelegenheit geboten war, diese Verbindung zu bewerkstelligen, und wolle auf eigenem Tracé, was schon längst der Wunsch der Regierung war, nach Appenzell bauen.

Wenn man in Betracht ziehe, daß diese Gesellschaft bisher nebst der Zusicherung der Überlassung der Straße zwischen Gais und Appenzell entweder noch eine Subvention à fonds perdu von

Innerrhoden verlangte oder das Begehren stellte, am rechten Sitterufer einen Bahnhof zu erstellen, anstatt in den bestehenden Bahnhof der Appenzellerbahn einzumünden, so sei man wohl berechtigt, an der sofortigen Ausführung der Linie ohne Mitbenützung der Straße zu zweifeln. Obschon die Regierung auch von seiten der Herren Brown Boveri & Cie. keine Gewähr habe, daß die elektrische Bahnanlage zu stande komme, so betrachte sie doch diese Firma als erstberechtigt und sich ihr gegenüber als verbunden. Und daß von seiten des Bundes zwei Bahnen unmittelbar nebeneinander auf diese Strecke nicht bewilligt werden, erscheine der Regierung außer Zweifel.

Schon bevor diese beiden Vernehmlassungen eingetroffen waren, hatte das Eisenbahndepartement, und zwar auf den 22. Juni, sämtliche Beteiligten, nämlich die beiden Kantonsregierungen und die beidseitigen Konzessionsbewerber, zu einer Besprechung nach Bern eingeladen, um die Konkurrenzfrage, wenn möglich, in Güte zu lösen. Indessen war eine Verständigung nicht möglich, da jede Partei auf ihrem Standpunkt beharrte und die Konzession unter Ausschluß der andern für sich verlangte. Namentlich erklärten die Herren Dr. Du Riche Preller und Mithafte, auf die Strecke Gais-Appenzell nicht verzichten zu können, da sonst auch das Projekt Appenzell-Wasserauen samt der spätern Fortsetzung nach dem Säntis dahinfallen müßte, weil allein nicht lebensfähig.

Mittelst nachträglicher Eingabe vom 11. Juli 1899 bemühte sich dann noch die Betriebsdirektion der Appenzeller Straßenbahn, die Vorteile ihres Projektes in ein günstiges Licht zu setzen, während Herr Nationalrat Sonderegger namens seines Komitees unterm 23. gl. Mts., unter Vorlage eines gedruckten Schreibens der Herren Dr. Du Riche Preller und Brown, Boveri & Cie., vom 15. Juni 1897, an den Verwaltungsrat der Appenzeller Straßenbahn, nachwies, daß damals dem letztern von den erstgenannten die bestimmte Offerte für die Ausführung der elektrischen Ausrüstung der Straßenbahn St. Gallen-Gais vorgelegt und die Bereitwilligkeit ausgedrückt wurde, betreffend Beschaffung des erforderlichen Kapitals mit dem Verwaltungsrat in Unterhandlung zu treten. Es sei also, schloß Herr Sonderegger hieraus, die in der Konferenz vom 22. Juni 1899 angeregte Fusion der beiden Unternehmungen schon früher beabsichtigt worden, habe jedoch seitens der Straßenbahn keine entgegenkommende Aufnahme gefunden.

Es entstand nun die Frage, ob die Konzession beiden Bewerbergruppen zu erteilen sei oder nur der einen und eventuell welcher? Wir entschieden uns, auf den Antrag des Eisenbahn-

departements, dafür, Ihnen die Erteilung der Konzession an die Herren Dr. Du Riche Preller und Mithafte und die Abweisung, wenigstens zur Zeit, des Konzessionsgesuches der Appenzeller Straßenbahn zu beantragen. Die Erwägungen, die uns hierbei leiteten, sind folgende:

Die unbedingte Erteilung der Konzession sowohl an das Konsortium Du Riche Preller als an die Appenzeller Straßenbahn erscheint von vornherein als ausgeschlossen, da ein Bedürfnis nach zwei Bahnverbindungen zwischen Appenzell und Gais nicht besteht und, auch wenn beide Bahnen gebaut würden, unmöglich beide eine Rendite abwerfen könnten.

Dagegen könnte die Konzession an jede Partei mit der Auflage erteilt werden, daß nur die eine, und zwar die Konzession derjenigen Partei in Kraft treten solle, welche zuerst den Finanzausweis leiste, während dann die andere Konzession erlöschen würde. Dieses Verfahren ist jedoch nur da gerechtfertigt, wo die äußeren Bedingungen für beide Konkurrenten ganz gleich liegen. Dem ist aber im vorliegenden Falle nicht so, denn das Konsortium Du Riche Preller muß, wenn es die kantonale Konzession nicht verlieren will, sein Projekt so rasch fördern, daß die Bahn am 19. November 1900 in Betrieb ist. Würde nun die Konzession gleichzeitig auch an die Appenzeller Straßenbahn erteilt und würde diese sofort, beziehungsweise gleichzeitig mit dem Konsortium Du Riche Preller, die Finanzierung unternehmen, so würde höchst wahrscheinlich eine Zersplitterung des zunächst interessierten Kapitals eintreten, so daß einstweilen keines der beiden Projekte finanziert werden könnte. Inzwischen würde aber das Konsortium Du Riche Preller die Bewilligung zur Benützung der Straßen verlieren und infolgedessen auch seine Konzession erlöschen, so daß nur die Konzession der Appenzeller Straßenbahn fortbestände, welche, sobald die Konkurrenz sie nicht mehr schreckte, es in der Hand hätte, ihre Bestrebungen fortzusetzen oder einzustellen.

Unter diesen Umständen sollte unseres Erachtens die Konzession von vornherein nur der einen Partei erteilt werden, und zwar dem Konsortium Du Riche Preller. Es ist ja zunächst richtig, daß die Einführung eines neuen Systems zwischen der Appenzellerbahn und der Appenzeller Straßenbahn einige Nachteile hat; indessen sind diese, unseres Erachtens, nicht so bedeutend und jedenfalls nicht ausschlaggebend. Dagegen ist vor allem daran zu erinnern, daß wenigstens der eine der vier Konzessionsbewerber für das Straßenbahnprojekt, nämlich Herr Nationalrat Sonderegger, schon seit einer Reihe von Jahren im Besitz von Konzessionen

für eine Bahn von Appenzell nach Gais einerseits und von Appenzell nach dem Säntis (Wagenlucke) anderseits war, und daß ihm die mannigfachen Bemühungen um das Zustandekommen dieser Projekte und die nicht unbedeutenden materiellen Opfer, welche damit verbunden waren, vom Billigkeitsstandpunkte aus, ein gewisses Vorrecht vor der erst jetzt als Konkurrentin auftretenden Straßenbahngesellschaft verleihen.

Dazu kommt, daß die projektierte Bahnverbindung nur zu einem ganz kleinen Teil auf außerrhodisches, zum überwiegend größern Teil dagegen auf innerrhodisches Gebiet zu liegen kommt. Es muß also dem letzteren Kanton ein größeres Interesse an der Bahn zugestanden werden, was übrigens auch dadurch belegt wird, daß bisher die Anregung zu der Bahnverbindung Gais-Appenzell stets von Appenzell und nicht von Gais ausging. Die Regierung von Innerrhoden befürwortet aber mit aller Bestimmtheit die Konzessionierung des Projektes Du Riche Preller und Mithaite.

Schließlich spricht für die Erteilung der Konzession an das letztere Konsortium auch noch der schon erwähnte Umstand, daß demselben vom Großen Rate des Kantons Appenzell I.-Rh. die Bewilligung zur Benützung der Staatsstraße nur unter der Bedingung eingeräumt wurde, daß die Bahn bis zum 19. November 1900 in Betrieb gesetzt sein müsse. Wie nun der Vertreter der innerrhodischen Regierung anlässlich der konferenziellen Verhandlungen erklärte, ist nicht zu erwarten, daß sich der Große Rat auf ein Fristverlängerungsgesuch einlassen würde; jedenfalls wäre dies nur dann denkbar, wenn die Verwirklichung des Bahnprojektes so weit vorgeschritten wäre, daß an der baldigen Vollendung nicht mehr gezweifelt werden könnte. Gelingt es aber dem Konsortium Du Riche Preller nicht, innerhalb der äußerst kurzen Frist sein Projekt zu verwirklichen, so fällt dasselbe dahin, und es wird der Appenzeller Straßenbahn nichts mehr im Wege stehen, ihr Konzessionsgesuch, wenn es ihr damit wirklich ernst ist, wieder aufzunehmen, und es dürfte dasselbe alsdann, weil konkurrenzlos, keiner Beanstandung begegnen.

Die konferenziellen Verhandlungen zur Besprechung des für die Straßenbahn Gais-Appenzell-Wasserauen aufgestellten Konzessionsentwurfes fanden am 29. September abhin statt. Die Vertreter der Regierung von Appenzell I.-Rh. und der Konzessionsbewerber stimmten dem Entwurf in der nachfolgenden Fassung zu, während die Vertreter der Regierung von Appenzell A.-Rh. zwar keine Änderungen verlangten, aber sich das Recht vorbehielten, ihren Standpunkt eventuell durch eine Eingabe an die Bundesversammlung zu wahren.

Der Beschlußentwurf veranlaßt uns im einzelnen zu folgenden Bemerkungen:

Die Fristen in den Artikeln 5 und 6 sind deshalb sehr kurz, weil, wie schon erwähnt, die Bewilligung zur Benützung der Straßen dahinfällt, wenn die Bahn bis zum 19. November 1900 nicht erstellt ist.

Mit Rücksicht auf diese kurze Frist soll im Artikel 12 dem Bundesrat das Recht eingeräumt werden, nötigenfalls der Gesellschaft zu gestatten, einstweilen den Güterdienst auf den Stückgüterverkehr zu beschränken und mit der Einführung des Wagenladungsverkehres bis längstens ein Jahr nach der Betriebseröffnung zuzuwarten.

Da im Winter kein Bedürfnis nach einer Bahnverbindung auf der Strecke Appenzell-Weißbad-Wasserauen besteht, will Artikel 13 die Gesellschaft ermächtigen, während dieser Zeit den Betrieb einzustellen.

Im Zusammenhang mit dieser Bestimmung steht die weitere, in Artikel 16 aufgenommene, wonach die Gesellschaft auf der Strecke Appenzell-Wasserauen für die Personenbeförderung eine etwas höhere Taxe, nämlich 15 Rappen per Kilometer, beziehen kann.

Ziffer III endlich enthält die formelle Erledigung eines Fristverlängerungsgesuches, das die Konzessionäre einer schmalspurigen Eisenbahn von Appenzell nach Wagenlucke s. Z. für den Fall einreichen, daß die Konzession für die elektrische Straßenbahn Gais-Appenzell-Wasserauen nicht erteilt werden sollte. Die Konzessionäre sind mit dieser Art der Erledigung einverstanden.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Oktober 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weißbad nach Wasserauen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Dr. Du Riche Preller und Mithafte vom 15. Februar 1899;
2. einer Eingabe der Appenzeller Straßenbahn-Gesellschaft vom 29. Mai 1899;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Oktober 1899,

beschließt:

I. Den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown, Boveri & Cie. in Baden, C. Sonderegger, Nationalrat in Appenzell und W. Stellmacher-Sonderegger in Arbon, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Gais nach Appenzell und von da über Weißbad nach Wasserauen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

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

Art. 6. Bis zum 19. November 1900 ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betrieb 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

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 Bundesbeamten, 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 Gesell-

schaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Der Bundesrat ist ermächtigt, der Gesellschaft zu gestatten, mit der Einführung des Güterwagenladungsverkehrs bis zu einem Jahr nach der Betriebseröffnung zuzuwarten.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens achtmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Der Betrieb der Strecke Appenzell-Weißbad-Wasserauen kann auf die Touristensaison beschränkt werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen diese erst nach der Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

auf der Strecke Gais-Appenzell 10 Rappen,

auf der Strecke Appenzell-Wasserauen 15 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 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 10 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillette zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

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

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren 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. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten,

Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern 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 zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Mit Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für den Bau und Betrieb der Bahn gelten die Bestimmungen des Beschlusses des Großen Rates von Appenzell I.-Rh. vom 24. November 1898 und des Vertrages zwischen dem Bezirksrat von Schwende und den Konzessionären vom 5. Februar 1899, soweit diese Bestimmungen nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Appenzell A.-Rh. und I.-Rh. gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai 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 Zugehör. 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 gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 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. 28. Haben die Kantone Appenzell A.-Rh. und I.-Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Appenzeller Straßenbahngesellschaft vom 29. Mai 1899 für eine Fortsetzung ihrer Linie von Gais nach Appenzell wird nicht eingetreten.

III. Die durch Bundesbeschluß vom 23. Juni 1887 (E. A. S. IX, 312) den Herren C. Sonderegger und J. U. Deutsch in Appenzell erteilte und durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1893 (E. A. S. XII, 632) auf die Herren C. Sonderegger und R. Fastenrath übertragene Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke (Säntisbahn) wird als erloschen erklärt.

IV. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Gais nach Appenzell und von Appenzell über Weißbad nach Wasserauen. (Vom 3. Oktober 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1899
Date	
Data	
Seite	799-814
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 927

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.