

Schweizerisches Bundesblatt.

59. Jahrgang. IV.

Nr. 27.

26. Juni 1907.

*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 Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell und von Herisau nach Gossau (Station der S. B. B.).

(Vom 17. Juni 1907.)

Tit.

I.

Für eine Eisenbahnverbindung von Herisau nach Gossau sind nachstehende drei Konzessionsgesuche eingegangen:

1. Gesuch der Appenzellerbahn vom 16. Februar 1906 für eine schmalspurige Eisenbahn.

2. Gesuch eines Initiativkomitees, vertreten durch Herrn J. Buomberger, Redaktor in St. Gallen, vom 15. April 1906, für eine elektrische schmalspurige Strassenbahn.

3. Gesuch eines Initiativkomitees, vertreten durch Herrn Nationalrat Staub in Gossau, vom 19. April 1906, für eine normalspurige Eisenbahn.

Da die unter 2. und 3. genannten Gesuche später zurückgezogen wurden, beschränken wir uns auf die Behandlung des Gesuches der Appenzellerbahn.

Der allgemeine Bericht erwähnt, es seien 30 Jahre verflossen, seit die Linie Winkeln, Herisau und Urnäsch durch die schweizerische Lokalbahngesellschaft erstellt und in Betrieb genommen worden sei. Im Jahre 1887 sei die Verlängerung der Stammlinie nach Appenzell erfolgt, und es vermittle nun die Bahn seither unter anwachsender Entwicklung den Verkehr einer dicht bevölkerten industriellen und wohlhabenden Gegend unter sich und mit den Hauptbahnen. Es habe die Absicht bestanden, den Verkehrsmittelpunkt der Ostschweiz, St. Gallen, direkt an die Appenzellerbahn anzuschliessen. Diese Bestrebungen seien aber durch die inzwischen eingetretene Konkurrenz der Bodensee-Toggenburgbahn und den Entscheid der Bundesversammlung vom 3. Oktober 1905 betreffend den Rekurs der Appenzellerbahn gescheitert. Hierdurch erleide die Appenzellerbahn eine wesentliche Einbusse an ihren Betriebseinnahmen. Eine weitere Einbusse drohe ihr dadurch, dass sich in dem aufblühenden Nachbarorte Gossau Bestrebungen geltend machten, in Herisau Bahnanschluss an die neue Bodensee-Toggenburgbahn zu erhalten, sei es mittelst einer Normalbahn, sei es mittelst einer elektrischen Strassenbahn. Beide Projekte seien jedoch nicht geeignet, den lokalen Verkehrsbedürfnissen der beiden grossen Orte Gossau und Herisau zu dienen. Die beste Lösung sei die, dass die Appenzellerbahn eine neue Linie von Herisau nach Gossau als naturgemässe Fortsetzung der Linie Herisau-Appenzell erstelle. Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werde den Anschluss der Appenzellerbahn in Gossau schon deshalb begrüssen, weil dann Gossau Schnellzugsstation bleiben und Winkeln als solche ganz in Wegfall kommen werde. Bei Ausführung der Linie Gossau-Herisau sei der Appenzellerbahn die Möglichkeit gegeben, die Verkehrsverminderung, die ihr durch die Verlängerung der Appenzeller Strassenbahn bis Appenzell schon erwachsen sei und die durch die Bodensee-Toggenburgbahn noch vergrössert werde, nach und nach wieder einholen zu können. Nicht Konkurrenzgründe, sondern der Trieb der Selbsterhaltung sei es daher, welcher die Appenzellerbahn zwingt, auf einen neuen Anschluss in Gossau Bedacht zu nehmen. Die Ausführbarkeit der Linie Gossau-Herisau sei an die Bedingung geknüpft, dass nach erfolgter Inbetriebsetzung dieser Linie die Einstellung des Betriebes auf der alten Linie Herisau-Winkeln gestattet werde.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: Baulänge km. 3,430; Betriebslänge km. 4,860.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 31,2 ‰.

Höhenquoten: Herisau 748,10 m., Gossau 642,50 m.

Minimalradius: 180 m.

Betriebssystem: Dampf, eventuell Elektrizität.

Kostenvoranschlag: Total Fr. 733,000.

Per km.: Fr. 212,000.

Die Linie beginnt beim neu zu erstellenden Gemeinschaftsbahnhof der Bodensee-Toggenburgbahn und der Appenzellerbahn, in Herisau. Bei km. 1,27 tritt die Bahn in einen 250 m. langen Tunnel ein, wendet sich dann nach Nordwesten, um nachher längs des Roserwaldes bei km. 4,25 die Ebene von Gossau zu erreichen. Der Anschluss an die schweizerischen Bundesbahnen geschieht auf der Südseite des stark nach Süden verschoben gedachten Bahnhofes von Gossau. Die Linie liegt von km. 0 bis 1,46 auf dem Territorium der Gemeinde Herisau und von hier bis zu ihrem Ende auf demjenigen der Gemeinde Gossau.

Die Rentabilitätsrechnung ergibt einen Betriebsüberschuss von Fr. 18,000 oder rund 2 1/2 ‰ des Anlagekapitals, das teilweise in Obligationen, teilweise in Prioritätsaktien, unter entsprechender Mithilfe der interessierten Gemeinden, aufgebracht werden soll.

In der Einigungskonferenz vom 17. November 1906 betreffend die drei Konkurrenzprojekte Gossau-Herisau zeigten die Vertreter des Normalbahnprojektes und des Projektes der schmalspurigen Strassenbahn Geneigtheit, unter nachstehenden Bedingungen ihre Projekte zu gunsten desjenigen der Appenzellerbahn zurückzuziehen:

1. Zugsanschlüsse in Gossau, soweit möglich an die von St. Gallen, Winterthur und Sulgen kommenden Züge;
2. möglichst geringe Finanzbelastung der Gemeinden Gossau und Herisau.

Die Regierungen der beteiligten Kantone Appenzell A.-Rh. und St. Gallen sprachen sich in ihren Vernehmlassungen vom 13. September und 27. November 1906 zu gunsten des Konzessionsgesuches der Appenzellerbahn aus. Dabei verlangten beide Regierungen, dass die oben erwähnten Zugsanschlüsse von der Appenzellerbahn zugestanden werden; ferner stellte die Regierung des Kantons St. Gallen folgende Begehren:

1. Auf das Gesuch der Appenzellerbahn, nach der Betriebseröffnung der Linie Herisau-Gossau den Betrieb auf der Linie Herisau-Winkeln einstellen zu dürfen, solle nicht eingetreten werden, sondern es sei vorerst die allgemeine Bestriebsgestaltung auf dieser und auf den andern Linien abzuwarten; auf der Linie Winkeln-Herisau sei dagegen für diese Zeitdauer ein reduzierter Betrieb mit Motorwagen zu unterhalten.

2. Zwischen Gossau und Herisau sei eine Haltestelle zu errichten.

3. Die Finanzbelastung der Gemeinde Gossau möchte möglichst beschränkt werden.

Mittelt Eingaben vom 11. und 16. März 1907 zogen die beiden Initiativkomitees ihre Konzessionsgesuche für eine Normalspurbahn und für eine schmalspurige Strassenbahn Herisau-Gossau zurück, behielten sich aber vor, ihre Konzessionsgesuche neuerdings einzureichen, wenn die Appenzellerbahn die Fristen für die Finanzierung und den Bau der neuen Linie Herisau-Gossau nicht einhalten sollte.

Über die von den beteiligten Kantonsregierungen und den Initiativkomitees gestellten Begehren äusserte sich die Appenzellerbahn unterm 18. März 1907 folgendermassen:

1. Auf einen reduzierten Betrieb auf der Linie Winkeln-Herisau nach der Eröffnung der Linie Gossau-Herisau könne die Appenzellerbahn unbedingt nicht eintreten.

2. Die Anlage einer Haltestelle zwischen Gossau und Herisau könne nicht zugestanden werden, weil die Anwohner von Winkeln in der gleichen Zeit den neuen, nach Norden zu verlegenden Bahnhof von Herisau erreichen werden, wie eine Haltestelle im Roserwald, und anderseits zur Bedienung dieser Haltestelle von Winkeln aus sehr teure Strassenanlagen erstellt werden müssen.

3. Die Appenzellerbahn sei bereit, auf der Linie Gossau-Herisau täglich in beiden Richtungen 12 Züge zu führen.

4. Über die Finanzbelastung der beiden Gemeinden Herisau und Gossau sei sie nicht im Falle Mitteilungen machen zu können, da hierüber erst Verhandlungen mit den beiden Gemeinden gepflogen werden müssen.

II.

Das Eisenbahndepartement erachtete für angezeigt, den Anlass der Erteilung der Konzession Herisau-Gossau an die Appenzellerbahn dazu zu benützen, für dieselbe eine einheitliche

Konzession zu erstellen, unter gleichzeitiger Aufhebung der früheren, die Konzession der Appenzellerbahn betreffenden Bundesbeschlüsse und Bundesratsbeschlüsse.

Die konferenziellen Verhandlungen, zu welchen ausser der Appenzellerbahn und den beiden Regierungen St. Gallen und Appenzell A.-Rh. auch die Regierung des Kantons Appenzell I.-Rh. eingeladen wurde, fanden am 7. Juni 1907 in Bern statt.

Zu Art. 8 erklärte der Vertreter des Regierungsrates des Kantons St. Gallen, er bestätige im Auftrage des Regierungsrates das in der Vernehmlassung des letztern vom 27. November 1906 enthaltene Begehren, es sei auch nach der Eröffnung der Linie Herisau-Gossau auf der Linie Winkeln-Herisau ein reduzierter Betrieb zu unterhalten; er wies darauf hin, dass die Stadt St. Gallen das Bestreben habe, sich nach Westen auszudehnen, und dass die grosse Ebene bei Winkeln für die industrielle Entwicklung der Stadt St. Gallen sehr günstig sei, so dass das Bedürfnis eintreten könne, neben der Bahnverbindung Herisau-Gossau noch die Bahnverbindung Herisau-Winkeln zu haben. Die Vertreter der Appenzellerbahn, unterstützt vom Vertreter der Regierung des Kantons Appenzell A.-Rh., führten aus, dass der Betrieb Winkeln-Herisau nach Eröffnung der Linie Herisau-Gossau ein unrentables Geschäft sein werde, und dass die finanzielle Lage der Appenzellerbahn nicht derart sei, dass sie dieses Opfer bringen könne. Eine Einigung fand nicht statt.

Wir sind der Ansicht, dass mit Erstellung der Bodensee-Toggenburgbahn und der Linie Herisau-Gossau der Hauptverkehr mit Herisau und weiter ganz auf diese Linien übergehe, wodurch der bisherige Betrieb auf der Station Winkeln und der Strecke Winkeln-Herisau entbehrlich gemacht würde. Es kann sich daher in Zukunft lediglich noch um einen geringen Verkehr der Bevölkerung von Winkeln und Umgebung mit Herisau und in der Richtung nach Appenzell und dem Ricken handeln, der es jedenfalls nicht rechtfertigt, von der Verwaltung der Appenzellerbahn die Fortführung des auch nur versuchsweise reduzierten Betriebes der Linie Winkeln-Herisau zu verlangen und ihr grosse Betriebskosten, Vermehrung des Lokomotivparks etc. aufzubürden, denen keine entsprechenden Einnahmen gegenüberstehen.

Anlässlich der Diskussion über den Artikel 8 erklärte sich der Vertreter der Regierung des Kantons St. Gallen damit einverstanden, dass die Frage der Erstellung einer Haltestelle zwischen Gossau und Herisau durch den Bundesrat bei Prüfung und Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes entschieden werde.

Eine längere Diskussion entspann sich über die Rückkaufbestimmungen. Das Eisenbahndepartement ging von der Ansicht aus, dass für das gesamte Netz der Appenzellerbahn inklusive Herisau-Gossau einheitliche Rückkaufbestimmungen aufgestellt werden sollen. Hierbei war entsprechend den Bestimmungen der neuen Konzessionen vorgesehen, dass die Entschädigung für den Rückkauf, sofern derselbe vor dem Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession stattfindet, nach Massgabe des durchschnittlichen Reinertrages in üblicher Weise zu berechnen sei.

Die Vertreter der Appenzellerbahn erklärten, dass sie auf die einheitliche Konzession verzichten und eine besondere Konzession Herisau-Gossau verlangen müssten, wenn in die Rückkaufbestimmungen nicht die im Art. 27, lit. c, der Konzession vom 23. September 1873 (E. A. S. I, 184) enthaltene Klausel aufgenommen werde, 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 dürfe. Nachdem die Vertreter des Eisenbahndepartements erklärt hatten, dass sie sich der Aufnahme dieser Klausel, soweit es sich um die neue Linie Herisau-Gossau handle, widersetzen müssten, einigte man sich schliesslich allseitig dahin, dass für die Linie Winkeln-Herisau-Appenzell, beziehungsweise Herisau-Appenzell die Rückkaufbestimmungen des Art. 27 der Konzession vom 23. September 1873, und für die Linie Herisau-Gossau die in den neuern Konzessionen enthaltenen Rückkaufbestimmungen zur Anwendung kommen sollen.

Im nachstehenden Beschlussentwurfe sind die Art. 31 und 32 im Sinne dieser Verständigung redigiert. Im übrigen erklärte man sich nach Vornahme einiger redaktioneller Änderungen untergeordneter Natur mit dem Konzessionsentwurfe einverstanden.

Zu demselben haben wir nur noch folgendes zu bemerken:

Durch Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1873 ist die Konzession der Appenzellerbahn auf die Dauer von 80 Jahren, vom 1. Oktober 1873 an gerechnet, also bis zum 1. Oktober 1953 erteilt worden. Mit Rücksicht auf die Erstellung der Linie Herisau-Gossau und die im Art. 32 enthaltenen neuen Rückkaufbestimmungen wurde die Dauer der Konzession bis zum 31. Dezember 1959 ausgedehnt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussentwurf zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Juni 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell und von Herisau nach Gossau (Station der S. B. B.).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Appenzellerbahn vom 16. Februar 1906;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Juni 1907,

beschliesst:

I. Der Appenzellerbahn-Gesellschaft in Herisau wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell und von Herisau nach Gossau (Station der S. B. B.) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Zugleich werden folgende Beschlüsse aufgehoben:

Bundesbeschluss, 23. September 1873 (E. A. S. I, 184); Bundesratsbeschluss, 4. Mai 1874 (E. A. S. III, 280); Bundesratsbeschluss, 11. Juni 1877 (E. A. S. IV, 215); Bundesbeschluss, 13. Dezember 1879 (E. A. S. V, 268); Bundesratsbeschluss, 27. Juli 1887 (E. A. S. IX, 378).

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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1959, erteilt.

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

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 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Herisau-Gossau (Station der S. B. B.) nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Linie Herisau-Gossau zu beginnen.

Art. 6. Binnen zwei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie Herisau-Gossau zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Es ist der Gesellschaft gestattet, mit der Betriebsöffnung der Linie Herisau-Gossau den Betrieb auf der Linie Winkeln-Herisau einzustellen und diese Linie abzubrechen.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Art. 10. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf welchem sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 11. Den eidgenössischen Beamten, 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. 12. 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 Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll auf der Strecke Herisau-Appenzell täglich mindestens 4 mal und auf der Strecke Gossau-Herisau täglich mindestens 12 mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Zwischen Winkeln und Herisau ist bis zur Betriebseröffnung der Linie Herisau-Gossau der Anschluss an alle fahrplanmässigen Personenzüge der schweizerischen Bundesbahnen in Winkeln zu bewerkstelligen. Stehen der Ausführung dieser letztern Anforderung wesentliche Hindernisse entgegen, oder treten erhebliche Veränderungen der Verkehrsverhältnisse ein, so werden die zulässigen Ausnahmen vom Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen austellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich,

durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Der Bundesrat kann die Einführung einer ersten Wagenklasse gestatten.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:
 in der zweiten Wagenklasse 12 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 9 Rappen
 per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Im Falle der Einführung einer ersten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 4 Rappen und deren niedrigste nicht über 2 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 höchstens 2 Rappen per Kilometer zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 27 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate vor der Betriebseröffnung der Linie Herisau-Gossau, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone St. Gallen, Appenzell A.-Rh. und Appenzell I.-Rh., gelten für die Linie Winkeln-Herisau-Appenzell, bzw. für die Linie Herisau-Appenzell folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise den Kantonen Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh. und St. Gallen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweigen 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 Bundesgerichts.

Art. 32. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone St. Gallen und Appenzell A.-Rh. gelten für die Linie Herisau-Gossau folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Gossau-Herisau und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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

samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22¹/₂fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 33. Haben die Kantone St. Gallen, Appenzell A.-Rh. und Appenzell I.-Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es in den Art. 31 und 32 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Sollten die unter Ziffer I, 5 und 6, hiavor festgesetzten Fristen nicht eingehalten und eine Verlängerung von der Bundesversammlung verweigert werden, so fällt der gegenwärtige Bundesbeschluss, soweit es sich um die Linie Gossau-Herisau handelt, dahin.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1907 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Winkeln über Herisau und Urnäsch nach Appenzell und von Herisau nach Gossau (Station der S. B. B.). (Vom 17. Juni 1907.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1907
Date	
Data	
Seite	421-437
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 479

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.