

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Au (Rheintal) nach Berneck.

(Vom 15. Dezember 1904.)

---

Tit.

Mittelst Eingaben vom 5. März und 27. August 1904 stellten die Herren R. Thurnherr, B. Frei, J. Zellweger, B. Thurnherr und J. Köppl, alle in Au (Kanton St. Gallen), das Gesuch um Erteilung der Konzession zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft für eine elektrische Straßenbahn von Au (Rheintal) nach Berneck.

Der modifizierte allgemeine Bericht, d. d. 27. August 1904, geht davon aus, daß seit Eröffnung der elektrischen Straßenbahn Altstätten-Berneck der Personen- und Gepäckverkehr der gewerbereichen Ortschaft Berneck mit der Bahnlinie Rorschach-Chur sozusagen ausschließlich durch die Station Heerbrugg, und zwar sowohl für den Verkehr nach aufwärts (Richtung Altstätten) als denjenigen nach abwärts (Richtung Rorschach) vermittelt werde. Die Station und das Dorf Au hätten daher in den letzten Jahren bedeutende Verkehrseinbußen erlitten, die um so nachteiligere und intensivere Wirkungen äußern, als sich der Verkehr von Berneck vor Erstellung der Straßenbahn Altstätten-Berneck zum größten Teil der Station Au bediente. Als das Projekt der Straßenbahn Altstätten-Berneck der Verwirklichung entgegenging,

sei man sich damals schon bewußt gewesen, daß früher oder später auch noch die Verbindung von Berneck mit Au kommen müsse. Der Verkehr der schweizerischen Ortschaften des Rheintales mit ihren Nachbarn jenseits des Rheins sei seit jeher ein reger und stetig zunehmender. Von den diesen Verkehr vermittelnden Rheinübergängen der Gegend sei derjenige bei Au wohl der frequentierteste, so daß sich zwischen den Dörfern Au und Berneck einerseits, und den vorarlbergischen bedeutenden und volkreichen Ortschaften Lustenau, Dornbirn und Hohenems andererseits, ein sich mehr und mehr entwickelnder Verkehr eingestellt habe. Die Bedeutung dieses sozusagen internationalen Verkehrs sei seit Erstellung der Kleinbahn Dornbirn-Lustenau ganz wesentlich gewachsen und es würde diese stark frequentierte Nebenbahn auch für die Schweiz und speziell das st. gallische Rheintal noch zu erhöhter Bedeutung gelangen, wenn sie in Au Anschluß an das rheintalische Straßenbahnnetz finden könnte. Die wachsende Prosperität der Straßenbahn Altstätten-Berneck und die Inbetriebsetzung der Kleinbahn Dornbirn-Lustenau lassen die Erstellung einer Straßenbahn Berneck-Au als Verlängerung der Straßenbahn Altstätten-Berneck als geboten erscheinen.

Gemäß dem technischen Bericht nimmt die Linie ihren Anfangspunkt in der Station Au (Rheintal) der Schweizerischen Bundesbahnen, benutzt die Bahnhofstraße bis zur Einmündung in die Staatsstraße beim „Schiff“ in Au, um hier auf die Staatsstraße St. Gallen-Chur überzugehen und längs dieser das langgestreckte Dorf Au zu durchziehen. Mit der Staatsstraße Au-Berneck-Obereggen verlasse die Straßenbahn erstere Staatsstraße und erreiche mit einer Länge von 2,800 m. das Dorf Berneck, woselbst sie in das Geleise der Straßenbahn Altstätten-Berneck einmünde. Auf der Strecke zwischen diesem letzten Punkt und der Station Au seien 2 bis 3 fakultative Haltstellen vorgesehen, deren endgültige Fixierung später zu erfolgen habe. Die Benutzung der beiden Staatsstraßen sei vom Großen Rate des Kantons St. Gallen unterm 25. November 1903 bewilligt worden. Ebenso bewillige der Gemeinderat Au die Benutzung der Bahnhofstraße von der Station Au bis zur Staatsstraße im Dorf, sowie die Kreisdirektion IV der Schweizerischen Bundesbahnen den Anschluß in der Station Au und die Erstellung der nötigen Geleise daselbst.

Die Länge der Bahn betrage 2800 m. Der Minimalradius sei 25 m., die Steigung solle 20 ‰ nicht überschreiten. Die Steigungsverhältnisse seien außerordentlich günstig und bewegen sich in den zwei ersten Kilometern zwischen 0 und 7 ‰. Etwas bedeutendere Steigungen kommen erst bei der Einmündung in das Dorf Berneck und in die Straßenbahn Altstätten-Berneck vor.

Die Spurweite sei 1 m. und es solle der Betrieb naturgemäß von der bestehenden Straßenbahn Altstätten-Berneck und mit ihrem eigenen Rollmaterial und Betriebsstrom übernommen werden, was beiden Unternehmungen in finanzieller und betriebstechnischer Beziehung nur zum Vorteil gereichen dürfte. Es sei daher im Kostenvoranschlag weder für das Rollmaterial noch für die Kraftbeschaffung ein Posten vorgesehen, ebenso solle die Zuleitung des Stromes beziehungsweise die Speiseleitung Sache des Betriebsunternehmens sein, so daß nur die Kontaktleitung auf Kosten der Straßenbahn Au-Berneck falle. Die Verwaltung der Straßenbahn Altstätten-Berneck habe unterm 7. Mai 1904 die Bereitwilligkeit ausgesprochen, den Betrieb zu den Selbstkosten zu übernehmen. Der Betrieb selbst solle in analoger Weise und mit ähnlicher Zugzahl durchgeführt werden wie für Altstätten-Berneck, und allen in Au anlangenden Personenzügen Anschluß Gelegenheit geboten werden. Immerhin möchten in der Konzession nicht mehr als 6 tägliche Fahrten in jeder Richtung vorgesehen werden.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:	
A. Organisations- und Verwaltungskosten . . . . .	Fr. 10,000
B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	„ 2,500
C. Expropriation . . . . .	„ 22,500
D. Bahnbau:	
1. Unterbau . . . . .	Fr. 32,000
2. Oberbau . . . . .	„ 55,500
3. Elektrische Einrichtungen . . . . .	„ 27,000
	„ 114,500
II. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„ 2,000
III. Verschiedenes . . . . .	„ 4,500
	<hr/>
Total	Fr. 156,000

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen befürwortet mittelst Vernehmlassung vom 25. Oktober 1904 das Konzessionsgesuch.

Die gesetzlich vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 30. November dieses Jahres in Bern statt. Mit dem vom Departement vorgelegten Entwurf erklärte man sich nach Vornahme von einigen Modifikationen allseitig einverstanden.

Zum nachstehenden Beschlußentwurf bemerken wir noch folgendes: Derselbe ist, so viel als möglich, der Konzession für die Linie Altstätten-Berneck angepaßt worden, da beide Linien eigent-

lich ein organisches Ganzes darstellen. Entgegen dem im Konzessionsgesuch ausgesprochenen Wunsche, es möchte der Güterverkehr ausgeschlossen werden, gewährt Artikel 12 des Entwurfes dem Bundesrat das Recht, im Falle des Bedürfnisses die Einführung eines Güterdienstes zu verlangen.

Dem weiteren Gesuche der Konzessionsbewerber um Befreiung der Linie Au-Berneck vom Armen- und Polizeitransport konnte nicht entsprochen werden, da die neue Linie die Verbindung der Hauptbahn mit dem Hinterland darstellt. In solchen Fällen ist die fragliche Verpflichtung immer aufgestellt worden. Auch die Linie Altstätten-Berneck ist derselben unterworfen.

Indem wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Au (Rheintal) nach Berneck.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren R. Thurnherr, B. Frei, J. Zellweger, B. Thurnherr und J. Köppel, alle in Au (Kt. St. Gallen) vom 5. März und 27. August 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 15. Dezember 1904,  
beschließt:

Den Herren R. Thurnherr, B. Frei, J. Zellweger, B. Thurnherr und J. Köppel, alle in Au (Kt. St. Gallen) wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Au (Rheintal) nach Berneck 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.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Au (Kt. St. Gallen).

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 nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 12 Monaten vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie 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. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Grossen Rates des Kantons St. Gallen vom 25. November 1903, sowie das Schreiben des Gemeinderates Au vom 24. Juni 1904 an das Komitee der Straßenbahn Auberneck, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons St. Gallen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. 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. 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 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. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung eines Güterdienstes verlangen. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 6 Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. 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. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Art. 17. 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. Die Minimaltaxe beträgt 10 Rappen.

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. 18. 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. 19. Im Falle der Einführung des Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 20. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Das Gepäck ist von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern, und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen des Gepäcks ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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 Bundesrat 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 Bundesrat 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 Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten und 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons St. Gallen, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres

erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

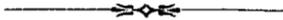
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör 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 dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>fachen 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. 27. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Au (Rheintal) nach Berneck. (Vom 15. Dezember 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	562-572
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 249

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.