

# Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

67. Jahrgang.

Bern, den 7. April 1915.

Band I.

---

*Erscheint wöchentlich. Preis 10 Franken im Jahr, 5 Franken im Halbjahr.  
Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko  
an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

593

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die Bodensee-Toggenburg-Bahn.

(Vom 30. März 1915.)

Infolge der Erhöhung der Hin- und Rückfahrttaxen der Bundesbahnen sah sich auch die Bodensee-Toggenburg-Bahn veranlasst, ihre Personentarife auf 1. Mai nächsthin zu kündigen. Sie beabsichtigte, bezüglich des Normaltarifes die neuen Sätze der Bundesbahnen, unter Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Entfernungszuschläge, anzunehmen. Nun begegnete dieses Vorhaben insofern einem Hindernis, als die Bundesbahnen für Hin- und Rückfahrten in der I. Wagenklasse eine Ermässigung von nur 15 % auf der doppelten einfachen Taxe zu bewilligen gedenken, während die Bodensee-Toggenburg-Bahn nach ihrer gegenwärtigen Konzession eine Ermässigung von 20 % gewähren muss. Ob schon es für die Bahngesellschaft materiell wenig zu bedeuten hätte, ob sie in der ersten Klasse eine Ermässigung von 15 oder von 20 % auf der doppelten einfachen Taxe gewähre, fand sie es doch für wünschenswert, die volle Übereinstimmung ihrer Taxen mit denjenigen der Bundesbahnen herbeizuführen. Sie regte daher mittelst Eingabe vom 2. Januar 1915 an das Eisenbahndepartement eine entsprechende Änderung ihrer Konzession an.

Das Eisenbahndepartement fand nach Prüfung der Angelegenheit, dass der Anlass benützt werden könnte, um auch bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn die Vereinheitlichung der Taxgrundlagen durchzuführen. Es schlug daher der Gesellschaft unterm 6. Januar vor, in der Konzession statt der jetzigen Höchstansätze für den Personen-, den Gepäck-, den Güter- und den Viehverkehr die Anwendung der Tarifnormen der Bundesbahnen unter Anrechnung eines angemessenen Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen vorzuschreiben. Dabei machte das Departement geltend, dass allfällige spätere Änderungen der für die Bundesbahnen geltenden Taxgrundlagen dann ohne weiteres auch für die Bodensee-Toggenburg-Bahn Geltung erlangen würden.

Im fernerem führte das Departement aus, dass für die Linie Romanshorn-St. Gallen, wie dies seinerzeit für die Linien St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau erfolgt ist (Bundesbeschluss vom 30. Oktober 1909, E. A. S. XXV, 261), ein einheitlicher Entfernungszuschlag in der Konzession vorgesehen werden sollte, statt wie gegenwärtig (Art. 23 der Konzession vom 11. April 1907, E. A. S. XXIII, 72) für die Zuschläge auf die bundesrätliche Botschaft vom 11. September 1873 betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen zu verweisen. Diesen Zuschlag könne man unter Berücksichtigung der Konkurrenzverhältnisse bis auf 20 % der wirklichen Entfernungen festsetzen. Durch diese Konzessionsänderung werde die Bahngesellschaft nicht daran verhindert, bis auf weiteres noch die bisherigen Tarifdistanzen anzuwenden, wenn sie den jetzigen Zeitpunkt für eine Änderung nicht günstig erachte. Gestützt auf diese Erwägungen empfahl das Eisenbahndepartement der Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Änderung der Artikel 14 (Personentaxen), 16 (Gepäcktaxen), 17 (Gütertaxen), 18 (Beförderung von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit Wertangabe), 21 (Taxen für die Beförderung der lebenden Tiere) und 23 (Festsetzung der Entfernungszuschläge auf 20 % für die Strecke Romanshorn-St. Gallen und auf 40 % wie gegenwärtig für die Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau) nachzusuchen.

In der Folge machte die Gesellschaft diese Vorschläge zu den ihrigen. Dabei erklärte sie jedoch in einer weiteren Eingabe vom 4. Februar an das Eisenbahndepartement, dass sie nicht beabsichtige, die gegenwärtig gültigen Tarifdistanzen zu ändern. Die Festsetzung der zulässigen Entfernungszuschläge auf 20 beziehungsweise 40 % erfolge in dem Sinne, dass ihr damit die Möglichkeit geboten werde, später ihre Tarife, wenn sich ein

Bedürfnis hierfür geltend machen sollte, zu ändern, ohne nochmals um eine Änderung der Konzession einkommen zu müssen.

Im weiteren gab die Gesellschaft dem Wunsche Ausdruck, es möchte von einer nochmaligen wesentlichen Änderung der bereits unterm 30. Oktober 1909 abgeänderten bestehenden Konzession vom 11. April 1907 Umgang genommen und ihr eine neue Konzession erteilt werden. Das Eisenbahndepartement entsprach diesem Wunsche und stellte den Regierungen der beteiligten Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell A.-Rh., sowie der Bahngesellschaft, den Entwurf einer neuen, im oben ange deuteten Sinne abgeänderten Konzession zu. Den Kantonsregierungen wurden zudem die verschiedenen Eingaben der Bodensee-Toggenburg-Bahn zur Vernehmlassung zugestellt. Alle drei Regierungen erklärten sich mit der Konzessionsänderung, beziehungsweise mit dem Entwürfe einer neuen Konzession, einverstanden.

Wir können Ihnen den nachstehenden Konzessionsentwurf um so mehr zur Annahme empfehlen, als damit eine weitere, wichtige Bahn die Taxgrundlagen der Bundesbahnen annimmt.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 30. März 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession einer Bodensee-Toggenburg-Bahn.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. dreier Eingaben der Bodensee-Toggenburg-Bahn A. G. vom 2. Januar, 20. Januar und 4. Februar 1915;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. März 1915,

beschliesst:

Der Bodensee-Toggenburg-Bahn A. G. in St. Gallen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalspurbahn

1. von Romanshorn S. B. B. nach St. Gallen S. B. B.,
2. von St. Gallen S. B. B. nach Lichtensteig S. B. B. und Wattwil S. B. B., und
3. von Ebnat nach Nesslau

unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die Bundesbeschlüsse vom 11. April 1907 (E. A. S. XXIII, 72) und vom 30. Oktober 1909 (E. A. S. XXV, 261) betreffend Konzession der Bodensee-Toggenburg-Bahn und Ausdehnung dieser Konzession auf die Linie Ebnat-Nesslau aufgehoben.

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 vorstehenden Linien unter Ziffern 2 und 3 werden als Nebenbahnen im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession erlischt am 1. Januar 1980.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Gallen.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. 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. 7. Die Bahn wird mit normaler Spurweite und einleisig erstellt und mittelst Dampf oder Elektrizität betrieben.

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. 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. 10. 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. 11. 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. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit drei Klassen aufstellen. Sie ist berechtigt, auf den Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau nur Wagen II. und III. Klasse zu führen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen der drei, beziehungsweise der zwei 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.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

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

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in allen Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 15. 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 befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 16. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck ist der Tarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

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

Art. 17. Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Art. 18. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit Wertangabe ist für Fr. 1000 und für den Tarifkilometer höchstens ein Rappen zu erheben.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen befördert 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. 20. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 21. Für die Beförderung von lebenden Tieren ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden.

Art. 22. Die Gesellschaft ist berechtigt, bei der Taxberechnung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und lebenden Tieren die wirklichen Entfernungen wie folgt zu erhöhen:

auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen um 20%,

auf den Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau um 40%.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss die Beförderung von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Empfängers, 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn während sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes ein-

zelle der drei letzten Jahre 6 0/0 übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Steuererleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. 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 der 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. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines 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. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Thurgau, St. Gallen und Appenzell A.-Rh. 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 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 des Erneuerungsfonds 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

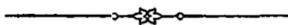
des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte 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 dem Erneuerungsfonds 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. 31. Haben die Kantone Thurgau, St. Gallen und Appenzel A.-Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1915 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die BodenseeToggenburg- Bahn. (Vom 30. März 1915.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	593
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.04.1915
Date	
Data	
Seite	527-536
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 693

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.