Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke (Säntisbahn).

(Vom 13. Juni 1887.)

Tit.

Gleichzeitig mit den Konzessionsgesuchen für schmalspurige Eisenbahnen von Appenzell nach Altstätten und nach Gais reichten die Herren Landammann C. Sonderegger und Ingenieur J. U. Deutsch in Appenzell auch ein solches ein für eine schmalspurige Eisenbahn von Appenzell nach Wagenlucke (Säntis), deren oberer Theil als Zahnradbahn erstellt werden soll.

Die Petenten führen zur Begründung ihres Gesuches an, daß schon zur Zeit der Inbetriebsetzung der Rigibahnen die Frage wiederholt diskutirt worden sei, ob es nicht möglich wäre, den Säntis durch Anlage eines von Appenzell ausgehenden Schienenweges zugänglicher zu machen.

Der Säntis, als freistehende Kuppe von 2504 m. Höhe, sei seiner prachtvollen, eigenartigen Aussicht wegen ein von der Touristenwelt viel besuchter Punkt. Aber nicht nur die Säntisspitze, sondern das ganze Säntisgebiet, wie der Altmann, Gyrenspitz, Hundstein, Meßmer, Ebenalp etc. werden von einheimischen wie fremden Touristen frequentirt, und würden, wenn durch eine Eisenbahn zugänglicher gemacht, den Touristenstrom in nicht zu unterschätzender Weise auf sich lenken. Im Fernern führen die Petenten an, daß

die beiden prachtvollen, im Säntisgebiet gelegenen Alpengelände der Seealp mit dem romantischen Seealpsee und der Meglisalp, ihrer geschützten Lage wegen, sich nach dem Urtheil medizinischer Fachmänner sehr als Kurorte, ähnlich wie Davos, eignen würden.

In der Voraussetzung, daß die Linien Appenzell-Altstätten und Appenzell-Gais, letztere nach Ausführung der Straßenbahn St. Gallen-Gais, gebaut werden, dürfte daher ein Schienenweg auf den Säntis um so angezeigter erscheinen, als, abgesehen von einem bedeutenden Personen- und Gepäckverkehr, auch der Güterverkehr durch Gewinnung von werthvollem Steinmaterial aus den Kalksteinen des Alpsteines, durch Abfuhr von Bau- und Brennholz aus den Waldungen des Säntisgebietes, durch Ausbeutung des Eises vom Seealpsee u. s. w. eine namhafte Ausdehnung gewinnen würde.

Die Bahn soll in ihrem untern Theil, vom Bahnhof der Appenzellerbahn in Appenzell bis Wasserauen, unter Berührung von Steinegg, Weißbad und Schwendi, in einer Länge von 6,5 km. als Adhäsionsbahn gebaut werden. In Wasserauen würde die eigentliche Bergbahn (Zahnschienensystem) beginnen und sich in einer Länge von circa 9 km. mit 2 Zwischenstationen, Seealpsee und Meglisalp, bis zur Wagenlucke hinziehen, im Ganzen also eine Länge von 15,5 km. erhalten. Als Minimalradius ist ein solcher von 90 m. vorgesehen. Die mittlere Steigung beträgt auf der Thalstrecke 14‰, die Maximalsteigung 25‰, auf der Bergstrecke die Maximalsteigung 185‰.

Als Betriebsmotoren sollen für die Strecke von Appenzell bis Wasserauen Adhäsionsmaschinen von 15—20 Tonnen Gewicht, von Wasserauen an Zahnradmaschinen zur Anwendung kommen.

Die Kosten für die Thalstrecke werden gleich denjenigen für die Linie Urnäsch-Appenzell berechnet und würden danach Fr. 120,000 per Kilometer betragen, welcher Ansatz in Anbetracht, daß hier ein leichteres Schienenprofil genügen dürfte und die Stationen bei bloßem Sommerbetrieb keine eigentlichen Aufnahmegebäude erhalten sollen, als ausreichend angesehen werden könne. Dies dürfe um so eher geschehen, als die Grunderwerbung gegenüber der Appenzellerbahn bedeutend billiger zu stehen komme, da das Tracé sich zumeist der Straße oder Sitter entlang hinziehe und nicht große Inkonvenienzentschädigungen wegen Durchschneidung von Liegenschaften zu entrichten sein werden, zudem die Landabtretung zum Theil unentgeltlich erfolge.

Für die Bergbahnstrecke wird ebenfalls der Kostenvoranschlag für Urnäsch-Appenzell zu Grunde gelegt unter Zuschlag der Kosten für den Zahnschienenoberbau. Hier ist kein Grunderwerb erforderlich,

indem das Land für die Bahnanlage unentgeltlich abgetreten wird. Die Anlagekosten der ganzen Bahnstrecke von Appenzell bis Wagenlucke werden auf Fr. 2,200,000 oder durchschnittlich Fr. 142,000 per Kilometer berechnet. Was die muthmaßliche Rentabilität anbetrifft, so nehmen die Konzessionsbewerber, wie bei der Pilatusbahn vorausgesetzt wurde, an, daß der Besuch des Säntisgebietes nach Erstellung der Bahn wenigstens das Fünffache des jetzigen betragen werde, und kommen so zu einem Gesammtbesuch von 30,000 Reisenden per Betriebsjahr, wofür sie einen

Einnahmebetrag von	Fr. 200,000
in Rechnung bringen.	
Für Gepäckbeförderung werden	„ 8,000
und für Güter	„ 32,000
angesetzt,	
somit ein Total der Einnahmen von . . .	Fr. 240,000
angenommen, dem sie	„ 100,000

Betriebskosten gegenüberstellen oder circa 7000 Fr. per Kilometer, ungefähre Betriebskosten der Vitznau-Rigibahn.

Es verbleiben daher als Nettoeinnahmen Fr. 140,000 oder Fr. 9000 per Betriebskilometer.

Wenn bei Finanzirung des Unternehmens eine Aktienbetheiligung von Fr. 1,400,000 und ein 5% Anleihen von Fr. 800,000 angenommen werde, so ergebe sich für die Aktien noch eine Dividende von circa 7 %. Die Errichtung einer größeren Restauration in der Station Wasserauen, sowie von Kurhôtels bei den Stationen Seealpsee, Meglisalp und Wagenlucke werde als ein von den Bahnunternehmen gesondertes Geschäft in Aussicht genommen.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Innerrhoden, macht gegen das vorliegende Projekt die gleichen Einwürfe geltend, wie in Betreff desjenigen Appenzell-Gais, da auch hier für die Thalstrecke Appenzell-Wasserauen die Anlage der Bahn parallel der Straße und in nächster Nähe derselben vorgesehen ist.

Der Kürze wegen gestatten wir uns, in Betreff dieses Punktes einfach auf das in der Botschaft betreffend Konzession der Eisenbahn Appenzell-Gais Gesagte zu verweisen. Aus den daselbst näher ausgeführten Gründen beantragen wir, auch dem gegenwärtigen Konzessionsgesuche zu entsprechen.

Bevor wir zu der Erörterung der im nachstehenden Entwurf vorgeschlagenen Bedingungen übergehen, mag noch erwähnt werden, daß unterm 17. April 1886 von den Herren Dr. Weder und Ingenieur A. Mooser in St. Gallen ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Eisenbahn von St. Gallen über Appenzell auf den Säntis

eingereicht worden ist. Das Gesuch mußte aber einstweilen zurückgelegt werden, weil dasselbe in bedeutendem Umfange Straßenbenutzung vorsah und über diesen Punkt die erforderliche Verständigung mit den kompetenten kantonalen Behörden fehlte. Eine den Petenten vom Eisenbahndepartement zur Leistung des Ausweises über Ertheilung der Bewilligung durch die kompetenten Behörden gesetzte Frist ist unbenützt verstrichen, so daß das Gesuch als dahingefallen betrachtet werden kann. Ein neues Projekt, das einen eigenen Bahnkörper vorsehen würde, wie es die Petenten nachträglich in Aussicht stellten, ist nicht eingereicht worden, so daß dermalen eine Konkurrenzbewerbung um die Konzession für eine Säntisbahn nicht vorliegt

Was nun die Bedingungen anbelangt, an welche wir die Konzessionsertheilung zu knüpfen beantragen, so ist vorerst zu bemerken, daß der Vertreter der Regierung Innerrhodens bei den am 25. Mai 1887 abgehaltenen konferenziellen Verhandlungen eventuell dem nachstehenden Entwurf in allen wesentlichen Punkten zustimmte, ebenso wie auch die Petenten.

Im Art. 12 nahmen wir nicht Anstand, nach dem Begehren der Konzessionspetenten, die allgemeine Verpflichtung zum Güter- und Viehtransport auf die Thalbahnstrecke Appenzell-Wasserauen zu beschränken, immerhin in dem Sinne, daß Güter auch auf der Bergbahnstrecke befördert werden müssen, soweit die Wageneinrichtung es gestattet. Es entspricht diese Normirung derjenigen bei anderen Touristenbahnen (vgl. Lugano-S. Salvatore, v. 12. Dezember 1885, E. A. S. VIII, 316; Capolago-Monte Generoso, v. 2. Juli 1886, E. A. S. IX, 51; Bönigen-Schynige Platte, v. 29. April 1887, E. A. S. IX, 254).

Das Gleiche gilt auch von Alinea 2 und 3 dieses Artikels.

Art. 14 sieht sowohl für die Thal- als die Bergstrecke zwei Wagenklassen vor. Bei Aufstellung der Taxen war es gegeben, überall zwischen der Thalstrecke und der Bergstrecke zu unterscheiden.

Die Ansätze erscheinen durchwegs hoch, wurden indessen von uns im Allgemeinen nicht beanstandet, weil es sich bei der Säntisbahn vorzugsweise um eine Touristenbahn handelt. Die Zulassung hoher Taxen erscheint aber namentlich dann unbedenklich, wenn nach dem Antrage der Regierung von Innerrhoden eine Bestimmung aufgenommen wird, wie sie in der Konzession für die Bahn Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald enthalten ist, wonach für den Lokalverkehr (d. h. für die einheimische Bevölkerung) vom Bundesrathe besondere, ermäßigte Taxen festgesetzt werden sollen. Ueberdies ist

auch in Art. 24, der in üblicher Weise eine Herabsetzung der Taxen vorsieht, wenn das Unternehmen drei Jahre nach einander mehr als 6 % Reinertrag abwirft, das Mittel gegeben, einer Ausbeutung auf Kosten des Verkehrs entgegenzutreten.

Immerhin schlagen wir Ihnen bezüglich der Thalbahnstrecke Reduktion einiger von den Petenten beantragter Ansätze vor. Es betrifft dies zunächst die Personentaxen, für welche im Gesuche 18 Rp. in II. und 15 Rp. in III. Klasse vorgeschlagen wurden. Letzterer Ansatz erschien bei einer Maximalsteigung von bloß 25 ‰ und einer mittleren von circa 14 ‰ zu hoch und eine Taxe von 10 Rp. durchaus genügend, während hinwieder gegen eine Erhöhung der Taxe für II. Klasse auf 20 Rp. nichts einzuwenden ist, da hier die einheimische Bevölkerung weniger in Frage kommt. Die Petenten haben denn auch gegen die im Entwurf vorgeschlagene Normirung auf 20 und 10 Rp. anläßlich der Konferenz keine Einwendungen erhoben.

Das Verhältniß der Personentaxen für die Bergstrecke zu denjenigen ähnlicher Unternehmungen ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

		Bergfahrt.		Thalfahrt.		
Säntisbahn	II. Klasse	Fr.	1. 40	Fr.	—. 80	per km.
	III. „	„	1. —	„	—. 60	
Rigibahn	circa	„	1. —	circa „	—. 50	„ „
Arth-Rigibahn . . .	„	„	—. 65	„ „	—. 35	„ „
Lugano-S. Salvatore .	„	„	—. 70	„ „	—. 50	„ „
Capolago-Monte Generoso	„	„	—. 80	„ „	—. 55	„ „
Schynige Platte-Bahn .	„	„	1. —	„ „	—. 50	„ „
Pilatusbahn	„	„	2. —	„ „	1. 20	„ „

Da diese Ansätze wesentlich nur den Touristenverkehr treffen, so beantragen wir, dieselben zu admittiren.

Die Gepäcktaxen von 10 Rp. (zweifache normale) für die Thalstrecke und 30 Rp. für die Bergstrecke per 100 kg. und km. erscheint angemessen.

Alinea 3 des Art. 15 verpflichtet die Gesellschaft, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnements- und Gesellschaftsbillete auszugeben. Die Petenten wollten bei dieser, wesentlich der einheimischen Bevölkerung zu gute kommenden Begünstigung stehen bleiben, während der Regierungsvertreter bei der Konzessions-Konferenz eine weitergehende Berücksichtigung der Anwohner verlangte, sei es durch Ausgabe von Kilometercoupons, sei es durch Festsetzung besonderer, ermäßigter Taxen für den

Lokalverkehr, wie solches bei den Oberländer Thalbahnen vorgesehen ist. Wir beantragen Ihnen, dem Wunsche der Regierung, der uns, namentlich was die Thalstrecke betrifft, begründet erscheint, im Sinne des zweiten Vorschlages zu entsprechen. Im Hinblick auf diese Bestimmung kann dann die Zulassung etwas hoher Personentaxen mit um so weniger Bedenken erfolgen.

Die eingestellten Taxen für den Transport von Vieh auf der Thalstrecke (ungefähr die dreifachen Normalansätze) erscheinen un um so eher zulässig, als der Viehtransport für eine so relativ kurze Strecke nicht bedeutend sein wird und auf jeden Fall der Gesellschaft Unkosten verursacht, für welche ihr keine entsprechende Kompensation durch größere Transportlänge geboten ist. Einzig für die 3. Klasse (Kälber, Schweine etc.) hat die Regierung eine Herabsetzung der Taxe auf 5 Rp. verlangt, erklärte sich aber dann mit dem von den Petenten zugestandenen Ansatz von 7 Rp. befriedigt.

Mit Festsetzung der Gütertaxen auf 4 Rp. für die oberste und 2 Rp. für die niedrigste Klasse (per 100 kg. und km.) erklärten sich bei der Konferenz sowohl der Regierungsvertreter als die Petenten einverstanden. Vom Vorbehalt eines weitern Rabatts für Wagenladungen ist mit Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse Umgang zu nehmen.

Im Alinea 2 des Art. 18 ist, wie in der Konzession für Appenzell-Altstätten, nach dem Wunsche der Regierung von Appenzell Innerrhoden beigefügt „ebenso Futtervorräthe (Heu und Emd)".

Im gleichen Artikel ist von Festsetzung einer Taxe für den Transport von Geld und Kostbarkeiten, sowie der Bestimmung betreffend Taxerhöhung bei Transport von Vieh und Waaren in Eilfracht, als für die Verhältnisse der zu konzessionirenden Unternehmung unzutreffend, abgesehen worden.

Gegen Herabsetzung des taxfreien Gewichts für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen auf 10 Kg. wie Freigepäck, gegenüber den üblichen 25 Kg., wie die Pententen es wünschen, ist unseres Erachtens nichts einzuwenden, ebenso wenig dagegen, der Gesellschaft für alle Gütertransporte auf der Bergstrecke, soweit solche überhaupt ausgeführt werden, die Festsetzung besonderer Taxen zu gestatten, welche immerhin dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen sind.

In Art. 20 ist die sonst übliche Bestimmung betreffend Aufrundung bei Geld- und Werthsendungen weggelassen, nachdem solche Transporte auch bei den Taxen nicht vorgesehen sind.

Zu Art. 24 äußerten die Pententen den Wunsch, es möchte als eine gewisse Kompensation für das mit der Unternehmung verbundene Risiko der Prozentsatz auf 8 erhöht werden. Abgesehen davon, daß in neuerer Zeit ohne Ausnahme auf 6 % heruntergegangen wurde, scheint uns im vorliegenden Falle gegen eine Erhöhung namentlich der Umstand zu sprechen, daß im Allgemeinen sehr hohe Taxen eingestellt sind.

Als erster Rückkaufstermin ist, wie bei Appenzell-Altstätten, und aus den in der bezüglichen Botschaft angegebenen Gründen, das Jahr 1910 angenommen. In Betreff des von Ihnen über diesen Punkt gestellten Postulates werden wir später Gelegenheit haben, uns auszusprechen, nachdem die nöthigen Erhebungen gemacht sein werden.

Einer Anzahl Begehren der Petenten, wie betreffend Befreiung von der Taxermäßigung für Militär- und Armentransporte, Einräumung von Zollvergünstigungen, Bestimmungen über Ausweichgeleise und Stationsanlagen ist im Entwurf mit Rücksicht auf die bestehende Praxis nicht Rechnung getragen und es sind diese Petita von den Bewerbern in der Konzessionskonferenz auch nicht weiter urgirt worden.

Im Uebrigen enthält der Entwurf, den wir Ihnen zur Gutheißung empfehlen, die üblichen Bestimmungen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Juni 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke (Säntisbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

1) einer Eingabe der Herren C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, vom 22., eingelangt den 26. Februar 1887;
2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 13. Juni 1887,

beschließt:

Den Herren C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke (Säntis), unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 achtzig Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von drei Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen vier Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath 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 schmalspurigem Unterbau und eingeleisig erstellt, mit Einlegung von Zahnradschienen, soweit die Steigungsverhältnisse dies bedingen.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie den Transport von Personen und Gepäck; die allgemeine Verpflichtung zum Güter- und Viehtransport ist auf die Thalstrecke Appenzell bis Wasserauen beschränkt; für die Strecke mit größern Steigungen müßen Güter nur zur Beförderung angenommen werden, soweit die Wageneinrichtung es gestattet.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrathe bestimmt.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommermonate beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle Fahrplanprojekte dem Bundesrathe vorzulegen und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterwerfen. Aenderungen sind nur mit Zustimmung des Bundesrathes gestattet.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrathe genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

a. auf der Thalstrecke (Appenzell-Wasserauen):

20 Rp. in zweiter Klasse per Kilometer.
10 „ „ dritter „ „ „

b. auf der Bergstrecke (Wasserauen-Wagenlucke):

140 Rp. in zweiter Klasse per Kilometer für die Bergfahrt.
100 „ „ dritter „ „ „ „ „ „
80 „ „ zweiter „ „ „ „ „ Thalfahrt.
60 „ „ dritter „ „ „ „ „ „

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnements- und Gesellschaftsbillete auszugeben.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks 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 auf der Thalstrecke und von 30 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer auf der Bergstrecke bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für den Lokalverkehr wird der Bundesrath ermäßigte Taxen festsetzen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh auf der Thalstrecke dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 40 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 25 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren auf der Thalstrecke sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., ebenso Futtervorräthe (Heu und Emd), in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 10 Kilogramm nicht übersteigen, auf der Thalbahnstrecke frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen, sowie für alle Gütertransporte auf der Bergstrecke besondere Taxen festzusetzen, die dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen sind.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere 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 sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für das Personal einrichten, oder dasselbe bei einer Gesellschaft versichern. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Appenzell Innerrhoden, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1910 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth 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 Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. Hat der Kanton Appenzell Innerrhoden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, ederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach Wagenlucke (Säntisbahn). (Vom 13. Juni 1887.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1887
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	29
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	25.06.1887
Seite Page Pagina	437-450
Ref. No	10 013 580

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.