
*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

44^h.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Buchs nach Nesslau (Werdenberg-Toggenburgbahn).

(Vom 11. Juni 1910.)

Tit.

Ein Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Kantonsrat Dr. Baumgartner in St. Gallen, Gemeindeammann Chr. Beusch in Grabs, Gemeindeammann J. Kuhn in Buchs, Gemeindeammann Chr. Hardegger in Gams, Gemeindeammann C. Bohl in Stein, und Kantonsrat E. Looser in Alt St. Johann haben unterm 25. Juni 1909 ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Buchs nach Nesslau (Werdenberg-Toggenburgbahn) eingereicht. In dem allgemeinen Bericht (Beilage III zum Konzessionsgesuch) weisen die Konzessionsbewerber einleitend auf einen Bericht (Beilage I), den der Projektverfasser, Herr Ingenieur Sonderegger, bereits im Jahre 1908 den Gemeinderäten des Bezirkes Werdenberg über eine zu erstellende Bahnlinie Buchs-Wattwil unterbreitet hat. Letzteres Gutachten erinnert kurz an die Umstände und Gründe, die zum Bau der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn geführt haben. Es weist auf die grosse Entfaltung der ostschweizerischen Baumwollindustrie

hin, auf die Ausdehnung und Vermehrung der Fabrikanlagen und die Notwendigkeit, entferntere Gebiete durch neue Bahnlinien näher an die Stadt zu bringen. Als auffallender Gegensatz zu der zunehmenden Entwicklung und dem Gedeihen der st. gallischen Stickereibezirke wird der Rückgang der Industrie, des Wohlstandes und der Bevölkerungszahl im oberen Toggenburg hervorgehoben, dessen Ursache in erster Linie dem Mangel an Bahnverbindungen zugeschrieben werden müsse.

Ferner wird in dem Gutachten das Bahngelände beschrieben, das sich von Wattwil an auf zirka 27 m Länge mit immer zunehmenden Steigungen um 420 m bis zur Wasserscheide von Wildhaus hebt, und sich dann durch das Tobel der Simmi auf nur 7 km Entfernung 550 m tief schroff zur Rheinebene bei Grabs senkt. Durch diese Höhenunterschiede, führen die Konzessionsbewerber in ihrem allgemeinen Berichte vom Juni 1909 (Beilage III) weiter aus, sei eine Konkurrenz mit den beiden von Buchs ausgehenden Hauptbahnen nach Zürich und St. Gallen ausgeschlossen. Auf einen Transitverkehr von Belang werde die neue Bahn daher nicht rechnen dürfen. Der zu erwartende Verkehr werde im Gegenteil in weitaus überwiegendem Grade lokaler Natur sein.

Da gegen das Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn zwischen den Knotenpunkten Buchs und Wattwil von den Gemeinden Nesslau und Krummenau Einsprache erhoben worden sei und diese Gemeinden auf der Fortsetzung der Normalbahn von Ebnat bis Nesslau beharrt hätten*), müsse die projektierte Bahnverbindung nun in Nesslau an die Normalbahn anschliessen.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

Länge der Bahn (Buchs-Nesslau): 30,7 km.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 70 ‰ nach dem Bericht, und 67 ‰ nach dem Längenprofil.

Höhencoten: Anfangsstation Buchs 450, Kulminationspunkt (Station Wildhaus) 1038, Endstation Nesslau 763.

Minimalradius: 60 m.

Zwischenstationen und Haltestellen: 8.

*) Die Konzession der Bodensee-Toggenburgbahn wurde mit Bundesbeschluss vom 30. Oktober 1909 (E. A. S. XXV, 261) auf die Linie Ebnat-Nesslau ausgedehnt. Letztere Strecke befindet sich nun im Bau.

Betriebssystem: Elektrische Motorwagen und für den Güterverkehr eine elektrische Lokomotive. Einphasenwechselstrom mit 10,000 Volt Betriebsspannung.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisations- und Verwaltungskosten	Fr.	155,000
Verzinsung	"	80,000
Expropriation	"	341,000
Unterbau	"	1,992,000
Oberbau	"	837,000
Hochbau	"	355,000
Elektrische Leitungen	"	403,000
Telegraph, Signale etc.	"	62,000
Umformerstation	"	200,000
Rollmaterial	"	630,000
Mobilien und Gerätschaften	"	45,000
Total		Fr. 5,100,000

oder per Bahnkilometer zirka Fr. 166,100.

Für die zu konzessionierende Linie Buchs-Nesslau enthält das Konzessionsgesuch keine spezielle Rentabilitätsberechnung. In der Beilage II zum Konzessionsbegehren sind die Einnahmen für die ursprünglich in Aussicht genommene gesamte Linie Buchs-Wattwil auf Fr. 448,700 und die Ausgaben auf Fr. 311,700 veranschlagt.

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen hat sich in seiner Vernehmlassung vom 24. September 1909 zugunsten des vorliegenden Projektes gegenüber einem schon früher von Herrn Ingenieur Breuer in Freiburg eingereichten Konzessionsbegehren für eine Bahn von Nesslau nach Buchs ausgesprochen und betont, dass nach seiner Ansicht eine erspriessliche Weiterförderung dieser Angelegenheit nur dann zu erwarten sei, wenn die Verwirklichung des Bahnprojektes von den beteiligten Gemeinden an die Hand genommen werde. Im weiteren drückt die Kantonsregierung den Wunsch aus, dass in der Konzession der Anschluss in Nesslau an die zukünftige Station der Bodensee-Toggenburgbahn bestimmt vorgesehen werde.

Nachdem Herr Ingenieur Breuer sein Konzessionsgesuch zurückgezogen hatte, fanden in Bern am 4. Juni 1910 die konfezenziellen Verhandlungen statt. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf beliebte allseitig. Nur der Ingress

wurde auf den Antrag des Vertreters der Konzessionsbewerber und mit Rücksicht auf den Umstand, dass noch nicht alle beteiligten Gemeinden die Vollmacht zur Erlangung der Konzession erteilt haben, entsprechend abgeändert.

Wir bemerken noch, dass im Ingress des Konzessionsentwurfes dem Wunsche der Regierung des Kantons St. Gallen durch Fortsetzung des Anschlusses an die Bodensee-Toggenburgbahn in Nesslau Rechnung getragen ist und dass in Art. 7, Absatz 2, der sogenannte Militärartikel, wie er schon in mehreren Konzessionen steht, Aufnahme gefunden hat.

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

Bern, den 11. Juni 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Buchs
nach Nessler (Werdenberg-Toggenburgbahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees vom 25. Juni 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Juni 1910,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, bestehend aus den Herren Dr. G. Baumgartner, Kantonsrat in St. Gallen, Chr. Beusch, Gemeindeammann in Grabs, C. Bohl, Gemeindeammann in Stein, J. Hardegger, Gemeindeammann in Gams, J. Kuhn, Gemeindeammann in Buchs und E. Looser, Kantonsrat in Alt St. Johann, wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Buchs (Station der schweizerischen Bundesbahnen) nach Nessler (Station der Bodensee-Toggenburgbahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Buchs.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. Binnen einer Frist von 5 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 30 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage 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 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. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens 4mal 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.

Für den Trambetrieb zwischen den Stationen Buchs und Gams wird der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten zu bestimmen. Immerhin sind alle dahierigen Projekte, soweit es sich um fahrplanmässige Züge handelt, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

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.

Art. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Auf der Strecke Buchs-Gams:

in der zweiten Wagenklasse 12 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 8 Rappen,

auf der Strecke: Gams-Nesslau:

in der zweiten Wagenklasse 16 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 12 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 zwölften Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 16. 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. 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, per 100 Kilogramm und per Kilometer, eine Taxe von höchstens 10 Rappen auf der Strecke Buchs-Gams und 12,5 Rappen auf der Strecke Gams-Nesslau bezogen werden.

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. 18. 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 auf der Strecke Buchs-Gams nicht über 5 Rappen und auf der Strecke Gams-Nesslau nicht über 7 Rappen und deren niedrigste auf der Strecke Buchs-Gams nicht über 2,5 Rappen und auf der Strecke Gams-Nesslau nicht über 3,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 3,5 Rappen zu erheben.

Art. 20. 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 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. 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. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 24 Rappen auf der Strecke Buchs-Gams und 30 Rappen auf der Strecke Gams-Nesslau per Stück und Kilometer für die höchste und 3 resp. 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

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

Art. 24. 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.

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. 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. 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. 29. 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 Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 30. 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 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 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton St. Gallen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Buchs nach Nesslau (Werdenberg-Toggenburgbahn).
(Vom 11. Juni 1910.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	44
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1910
Date	
Data	
Seite	137-148
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 813

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.