

Schweizerisches Bundesblatt.

53. Jahrgang. IV. Nr. 47. 20. November 1901.

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 den
Bau der Rickenbahn und den Ankauf der Toggen-
burgerbahn durch den Bund.

(Vom 15. November 1901.)

Tit.

Art. 49 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 bestimmt in Absatz 3: „Die im Übereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen vom 24. Juni 1896 vom Bunde übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erwerbung der Toggenburgerbahn und des Baues einer Rickenbahn bleiben ausdrücklich vorbehalten, und es wird der Bund diese Verpflichtungen auch im Falle eines vor dem nächsten Rückkaufstermine erfolgenden freihändigen Kaufes der Vereinigten Schweizerbahnen als fortbestehend anerkennen.“

Die angerufenen Bestimmungen des Übereinkommens vom 7. Mai 1896, genehmigt durch Bundesbeschluß vom 24. Juni 1896, lauten:

„Art. 1. Für den Fall, daß der Bund von dem ihm in den Konzessionen vorbehaltenen Rückkaufsrecht auf den nächsten offenen Termin Gebrauch machen will, sollen die gegenwärtig

im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen sich befindenden Linien als ein Ganzes behandelt werden.

„Ebenso werden in das Rückkaufobjekt einbezogen:

„1. die Toggenburgerbahn, insofern dieselbe beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet;

„2. die Rickenbahn, sofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termine den Bau bezw. Betrieb derselben übernommen haben.

„Art. 3. Erklärt der Bund den Rückkauf auf den genannten Termin, so gilt für das bestehende Netz der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn als Rückkaufssumme der 25fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages dieser Linien während der zehn Kalenderjahre 1888/1897, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigung in keinem Falle weniger als das auf dieselben verwendete Anlagekapital betragen darf.

„Für die Rickenbahn bezahlt der Bund der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Anlagekosten, vorausgesetzt, daß jene Bahn zur Zeit des Überganges an den Bund noch nicht in Betrieb gesetzt sei. Steht sie dagegen schon im Betriebe, so werden die Anlagekosten abzüglich eines verhältnismäßigen Betrages für allfälligen Minderwert in dem Falle, daß sie sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden sollte, vergütet.“

Gemäß diesen Bestimmungen soll die Erbauung der seit Jahren vom Kanton St. Gallen angestrebten Rickenbahn zu Lasten des Bundes stattfinden. Der Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen hat daher, gemäß einer von ihm früher auf dem Korrespondenzwege erteilten Zusicherung beschlossen, zur Ausführung desjenigen Rickenbahnprojektes Hand zu bieten, über welches der Bund und der Kanton St. Gallen sich verständigen werden. Es ist nun Sache des Bundes einen bezüglichen Entscheid zu treffen. Hierüber haben wir folgendes zu berichten:

I.

Der Entscheid des Bundes über den Bau der Rickenbahn ist dadurch erschwert, daß für eine solche verschiedene Projekte bestehen, welche von den jeweiligen Interessenten durch eine

Reihe von Studien, Planvorlagen und Gutachten unterstützt worden sind. Ein vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen über diese Projekte eingeholtes Gutachten, erstattet von den Herren Weissenbach, Flury und Egger, vom 15. Mai 1897, welches sich in erster Linie für ein Übergangsprojekt Wattwil-Rapperswil mit 35 ‰ Maximalsteigung aussprach, wurde von den Landesgegenden, welche mit seinen Schlüssen nicht einverstanden waren, angefochten. Seit dessen Erscheinen wurden neue Projekte ausgearbeitet, unter welchen insbesondere das Projekt Lusser, Wattwil-Uznach mit Basistunnel und mit einer Maximalsteigung von 20 ‰, hervorzuheben ist. Eine veränderte Situation wurde ferner dadurch geschaffen, daß eine große Zahl von Gemeinden der Kantone St. Gallen und Thurgau beschlossen haben, sich mit erheblichen Beiträgen am Bau einer direkten Bahnlinie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil zu beteiligen, unter der Bedingung, daß die Rickenbahn mit einem Basistunnel und einer Maximalsteigung von 20 ‰ erstellt werde. Die bezüglichen Subventionsbeschlüsse hatten laut einer Mitteilung des Gemeinderates der Stadt St. Gallen bis zum 7. April 1899 Fr. 6,124,000 betragen, und es standen damals die Subventionsbeschlüsse von vier Gemeinden und der Kantone St. Gallen und Thurgau noch aus.

Bei dieser Sachlage hat unser Eisenbahndepartement es für zweckmäßig erachtet, eine selbständige Begutachtung der komplizierten Angelegenheit zu veranlassen und dieselbe Herrn Gotthardbahndirektor Dietler zu übertragen.

Die wesentlichen Ergebnisse seiner Untersuchungen sind:

Verglichen wurden drei Projekte:

- I. Das Projekt der Regierungsexperten, Wattwil-Rapperswil, mit Überschienung des Rickens, 35 ‰ Maximalsteigung.
- II. Das Projekt Lusser, Wattwil-Uznach, mit Basistunnel, 20 ‰ Maximalsteigung.
- III. Das Projekt Ritter, Ebnet-Uznach, mit Basistunnel, 20 ‰ Maximalsteigung.

Nebenbei wird auch noch ein Projekt der Vereinigten Schweizerbahnen Ebnet-Uznach, mit Überschienung des Rickens, 35 ‰ Maximalsteigung, bezüglich seiner Leistungsfähigkeit besprochen.

Die nach gleichen Einheitssätzen durchgeführte Berechnung der Baukosten ergibt für

Projekt I	Fr. 7,700,000
„ II	„ 12,113,000
„ III	„ 11,264,000

Bei dieser Berechnung ist die seit der Bearbeitung der Projekte eingetretene Erhöhung der Schienenpreise berücksichtigt.

Die Bauzeit beträgt:

Projekt I	24 Monate.
„ II	57 „
„ III	52 „

Die Betriebskosten, ebenfalls nach einheitlichen Grundsätzen auf Grundlage des zu erwartenden Verkehrs, immerhin unter Annahme eines Minimums von 5 Zügen im Sommer und 4 Zügen im Winter in jeder Richtung für den Personenverkehr, werden berechnet

bei Projekt I	auf Fr. 255,500	bezw. Fr. 246,694
„ „ II und III	„ „ 138,055	„ „ 133,048

Die erste Ziffer gilt für einen selbständigen Betrieb der Rickenbahn, die zweite für eine Betriebsübernahme durch die Toggenburgerbahn, bezw. die Vereinigten Schweizerbahnen, d. h. künftig durch die Bundesbahnen.

Inbegriffen sind die Betriebskostenanteile für die gemeinsam benutzten Stationen; bei Projekt II und III ist ferner, wohl etwas optimistisch, angenommen, daß die Kosten der Mitbenutzung der Bahnstrecke Uznach-Rapperswil (Betriebskosten und Verzinsung des Anlagekapitals) durch den Anteil der Rickenbahn an den Einnahmen dieser Strecke gedeckt werden.

Bei Erörterung der allgemeinen Frage, ob die Projekte mit Basistunnel leistungsfähiger seien oder das Überschienungsprojekt I, weist das Gutachten nach, daß die geringere Maximalsteigung (20 ‰ gegen 35 ‰) selbstverständlich an sich die Basistunnelprojekte leistungsfähiger mache. Die Frage sei nur, ob die größere Leistungsfähigkeit wirklich ausgenützt werde, d. h. ob der zu erwartende Verkehr so groß sein werde, um ein Basistunnelprojekt zu rechtfertigen.

Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile im einzelnen werden aufgezählt:

Als Vorteile: größere Fahrgeschwindigkeit, größere Leistungsfähigkeit für den Gütertransport, gleichmäßige Bedienung des Verkehrs östlich und westlich von Uznach.

Als Nachteile: größerer Abstand der Stationen, der die Ausnutzung erschwert, höhere Kosten der Bahnunterhaltung, Schwierigkeiten des Tunnelbetriebes durch Verminderung der Adhäsion, allfällige Belästigung durch Rauch.

Der Vorzug der kürzeren Linie könne nicht in Betracht fallen, da bei der Rentabilitätsberechnung angenommen werde, daß die Tarifkilometer für das Basistunnelprojekt mindestens so hoch gehalten werden müssen, daß sie denjenigen des Überschienungsprojektes gleich kommen. Würde mit den effektiven Kilometern gerechnet, so würde das finanzielle Ergebnis ein ganz trostloses. Es rechtfertigen sich somit Tarifizuschläge wegen „ganz ausnahmsweisen Bau- und Betriebsverhältnissen“, d. h. wegen der durch die Länge des Tunnels veranlaßten hohen Baukosten.

Die Bedeutung der Projekte „muß nicht am meisten in den Erleichterungen des Betriebes, wohl aber in der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahn gesucht werden, wodurch dieselbe zu einem Verkehrsmittel höherer Ordnung umgewandelt wird, das nicht ermangeln kann, in den ausgedehnten Hintergebieten dem Verkehr selbst größeren Aufschwung zu verschaffen.“

Bei der Schätzung des zu erwartenden Verkehrs und der Einnahmen geht das Gutachten von optimistischen Voraussetzungen aus. „Dabei sind wir uns bewußt, daß dieser Anschlag ein reichlicher ist, welcher in den ersten Jahren sicher nicht erreicht wird, sondern erst, wenn der Verkehr der Bahn sich naturgemäß entwickelt haben wird.“

Eine genaue Überprüfung der einzelnen Berechnungen bestätigt die Richtigkeit dieser Selbstkritik des Gutachtens. Die Einnahmen dürften eher zu hoch geschätzt sein. Namentlich sind aber die Einbußen, welche das künftige Bundesbahnnetz zu erleiden haben wird, durch Verkehrsablenkungen auf kürzere Strecken, welche nur zu einem Teil durch neuen Verkehr ausgeglichen werden, durchweg eher zu niedrig veranschlagt. Die Einnahmen des Gutachtens sind daher als Maximalansätze zu betrachten, die so bald nicht werden erreicht werden.

Das Gutachten berechnet auf der besprochenen Grundlage:

	Brutto- einnahmen:	Reinertrag:
Für Projekt I	Fr. 436,953	Fr. 91,760
„ „ II und III	„ 351,040	„ 156,160
abzüglich Ausfall auf dem alten Netz		„ 75,014
		<hr/>
		Fr. 81,146

Projekt II und III können gleich gehalten werden, da die Mehrbelastung durch den separaten Betrieb der Teilstrecke Wattwil-Ebnat durch Betriebsersparnisse auf der Hauptlinie bis auf einen kleinen Betrag ausgeglichen werden.

Der kommerzielle Charakter der verschiedenen Projekte wird im Gutachten definiert wie folgt:

Das (im übrigen im Detail nicht behandelte) Projekt der Vereinigten Schweizerbahnen, Ebnat-Uznach, mit Überschienung und 35 ‰ Maximalsteigung, ist „eine über den Kreis einer Lokalbahn im engern Sinne hinausgehende Regionalbahn. Seine Bedeutung geht über diejenige der Toggenburgerbahn hinaus, ohne aber diejenige einer wenn auch nur sekundären Transitlinie zu erreichen.“

Bei Projekt I treten die interkantonalen Verkehrsbeziehungen etwas mehr in den Vordergrund. „Vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte aus wird dasselbe einer größeren Interessensumme dienen. Da aber alle durch das Unternehmen hervorgegerufenen Verkehre den Kanton St. Gallen als Ausgang oder Ziel haben, so entspricht dasselbe gleichzeitig einer größeren Summe von Interessen der st. gallischen Volkswirtschaft.“

Die Projekte II und III in Verbindung mit der angestrebten Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil „verschaffen der Rickenroute ab St. Gallen eine Verbesserung der Fahrzeit auf größere Distanz und lassen sie der bestehenden Linie gegenüber als konkurrenzfähig erscheinen. Für den Verkehr von Romanshorn nach Arth-Goldau und weiter nach dem Gotthard, ferner nach Luzern, Langnau, dem Berner Oberland und der Westschweiz wird die bestehende kürzeste Route auch in Zukunft an erster Stelle bleiben. Für den Bodenseeverkehr ab Rorschach-Hafen, die Verkehre von St. Margrethen, St. Gallen nach dem Gotthard und der Central-schweiz liegen die Verhältnisse günstiger. Da sodann die Linie eine größere Zahl verkehrsreicher Stationen bedient und da auch

die Fahrzeiten ab St. Gallen nach der Centralschweiz sich günstig gestalten, so wird deren Fernverkehr teilweise oder ganz, je nach der Lage der einzelnen Station, der neuen Bahn zufließen, welche somit mit Rücksicht auf alle besprochenen Verkehrsrelationen die Bedeutung einer sekundären Transitlinie vom Bodensee nach dem Linthgebiet, dem Glarnerlande und dem oberen Becken des Zürichsees erhält, eventuell mit einer entsprechenden Fortsetzung nach der Centralschweiz und der Gotthardbahn.

„Die Verkehrsdichtigkeit dieser Linie wird auf der Strecke Romanshorn-Wattwil ohne Zweifel die größte werden, weil die Hauptverkehrsbewegung diejenige von und nach St. Gallen sein wird.“

Das Gutachten kommt zu folgenden finanziellen Schlußresultaten:

	Baukosten.	Unverzinstes	Zinsausfall
	Fr.	Kapital.	per Jahr.
	Fr.	Fr.	Fr.
Projekt V. S. B.	6,554,000	5,554,000	222,160
Projekt I	7,700,000	5,203,000	208,120
Projekt II	12,113,000	8,209,000	328,360

Bei letzterem Ansatz ist der den Bundesbahnen erwachsende Verkehrsausfall nicht berücksichtigt. Wenn derselbe nur nach der zu tiefen Schätzung des Gutachtens in Betracht gezogen würde, was für eine richtige Beurteilung der Situation notwendig ist, würde sich für Projekt II ein unverzinstes Kapital von Fr. 10,084,350 und ein jährlicher Zinsausfall von Fr. 403,374 ergeben.

Gegenüber diesen unerfreulichen Ziffern bemerkt das Gutachten:

„Wenn hiernach das Lussersche Projekt (II) sich am ungünstigsten darstellt, so ist anderseits zu bemerken, daß die Verkehrsentwicklung bei gleichbleibender Zinsenlast in der Reihenfolge der Projekte eine progressive und bei dem Projekte Lusser die größte sein wird; daß die Betriebskosten bei zunehmendem Verkehr kleinere Koeffizienten oder Verhältniszahlen zu den Einnahmen ergeben werden, Umstände, welche sämtlich zu Gunsten des Lusserschen Projektes sprechen.

„Den Betriebsausfällen sind die indirekten Vorteile entgegenzustellen.

„Diese indirekten Gewinne werden sich in einer Vermehrung des Nationalvermögens ausdrücken, und es werden daran nament-

lich die Ortschaften des Toggenburgs und der Linie von Rapperswil bis Weesen teilnehmen, und es wird der Kanton St. Gallen die Steuerkraft seiner Bewohner anwachsen sehen. Die Eidgenossenschaft hat solche volkswirtschaftliche Verbesserungen stets unterstützt, wenn die Kantone und Gemeinden sich dabei in erster Linie angemessen beteiligten.“

Bei Vergleichung der Projekte II und III wird nachgewiesen, daß die Mehrlänge des letztern von 3,9 km. die Konkurrenzfähigkeit der Rickenbahn nicht beeinträchtigen werde, indem nach Tarifkilometern zu rechnen ist. Günstiger sei Projekt II einzig für Zürich-Ebnat um 5 km. Dagegen reduziere Projekt III die Tunnelsteigung auf 20 ‰ und die größte Stationsdistanz von 11,211 m. auf 10,105 m. Die um Fr. 849,000 geringern Baukosten ermöglichen eine jährliche Zinsersparnis von Fr. 33,960, wovon abgehen Mehrkosten für den Betrieb Wattwil-Ebnat mit Fr. 3000.

Das Schlußresultat des Gutachtens Dietler lautet: „Die volkswirtschaftlichen Vorteile aus der Erstellung der Rickenbahn umfassen über den Kanton St. Gallen hinaus große ost- und central-schweizerische Gebiete, welche, wie wir schon oben angeführt haben, teils unter sich, teils mit den wichtigen Bodenseehafenstationen, teils auch mit der Gotthardbahn verbunden werden. Wenn daher auch für den Charakter einer Hauptdurchgangslinie die erforderlichen Bedingen nicht vorliegen, so hat die Linie gleichwohl ihre große volkswirtschaftliche Bedeutung, indem sie neue Verkehre schafft, die bestehenden verbilligt und auch auf größere Entfernungen erleichtert.“

II.

Das ist der wesentliche Inhalt des Gutachtens Dietler vom Dezember 1900, welches wir dieser Botschaft beilegen; demselben ist zu entnehmen, daß der zu erwartende Verkehr einer Rickenbahn für die Alimentierung einer Hauptlinie nicht ausreicht. Wir haben daher bei den Verhandlungen mit den Behörden des Kantons St. Gallen den Standpunkt eingenommen, daß dem Bund nicht zugemutet werden dürfe, ein unverzinsliches Kapital von mindestens 8 Millionen für das Basistunnelprojekt auszugeben, während bei dem für die Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs auch genügenden Überschienungsprojekte das unverzinsten Kapital nur Fr. 5,200,000 betragen würde. Wir mußten um so eher darauf bestehen, daß für den Fall der Ausführung des Basistunnelpro-

jekt des Kantons St. Gallen eine ganz erhebliche Subvention zu leisten habe, da sogar für den Bau des von den Vereinigten Schweizerbahnen in Aussicht genommenen billigsten und wirtschaftlich am wenigsten vorteilhaften Projektes stets die Leistung einer erheblichen Subvention vorausgesetzt worden war.

Die Abordnung des Kantons St. Gallen versuchte geltend zu machen, daß mit der Erstellung der projektierten Bahn Romanshorn-St. Gallen-Wattwil eine Unterstützung der Rickenbahn geschaffen werde, welche als genügende Subvention der letzteren zu betrachten sei. Wir wandten ein, daß die Ausführung der genannten Linie im Gegenteil dazu führen würde, den Bundesbahnen Verkehr zu entziehen, daß somit von einer indirekten Subvention der Rickenbahn durch Ausführung der Linie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil nicht die Rede sein könne; es müsse auf der Leistung einer Barsubvention à fonds perdu beharrt werden.

Bei den Verhandlungen wurde von der Vertretung des Kantons St. Gallen darauf hingewiesen, daß seit dem Erscheinen des Gutachtens Dietler eine neue Bearbeitung des Basistunnelprojektes Lusser durch Herrn Oberingenieur Moser stattgefunden habe, welcher in seinem Bericht vom 3. April 1901 für ein verbessertes Tracé Wattwil-Uznach, mit 20 ‰ Maximalsteigung, nur Baukosten im Betrage von Fr. 11,015,000 berechne. Obwohl ohne genaue technische Untersuchungen ein bestimmtes Urteil über diese neue Variante nicht abgegeben werden kann, wurde dieselbe in der Weise berücksichtigt, daß die voraussichtliche Kostenersparnis von 1 Million in die zu treffende Kombination einbezogen wurde.

Wir hatten bei den Verhandlungen als billig bezeichnet, daß die beteiligte Landesgegend mindestens die Hälfte des unverzinslichen Baukapitales beizutragen habe, also mindestens 4 Millionen. Würden sich nach der Berechnung Moser die Baukosten um 1 Million reduzieren, blieben immerhin noch Fr. 7,200,000 ungedeckt und würde der Anteil St. Gallens Fr. 3,600,000 betragen. Wir machten aufmerksam, daß bei Annahme einer solchen Repartition der Bund im Verhältnisse zu seinen Leistungen an andere Bahnunternehmungen, z. B. an die Gotthardbahn und die Rhätische Bahn, noch sehr stark in Mitleidenschaft gezogen werde. Auch bei Berücksichtigung aller Gründe, welche für eine niedrige Bemessung der Subvention angeführt werden können, wie sie in einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Bundesrat vom 29. Juni 1901 neuerdings auseinandergesetzt

worden waren, könne das Anerbieten einer Subvention von nur $1\frac{1}{2}$ Millionen unmöglich als genügend erachtet werden, sondern es müsse doch mindestens an einer solchen von 3 Millionen und an der Beteiligung des Kantons St. Gallen an allfälligen Mehrkosten über 11 Millionen hinaus, festgehalten werden.

Es zeigte sich nun der Ausweg, daß vom Kanton St. Gallen die ihm zugemutete Subvention am besten durch Verrechnung mit dem Kaufpreise der ebenfalls vom Bunde zu übernehmenden Toggenburgerbahn aufgebracht werden könne. Wie wir im Abschnitte III dieses Berichtes nachweisen werden, kann der Verkehrswert der Toggenburgerbahn zu Fr. 2,750,000 angenommen werden. Daraus ergibt sich, daß die anfänglich angebotene Überlassung des Aktienbesitzes des Kantons St. Gallen an der Toggenburgerbahn im Nominalbetrage von $2\frac{1}{2}$ Millionen nicht genügen würde, sondern daß die kostenfreie Abtretung der gesamten Unternehmung an den Bund das Minimum ist, das verlangt werden muß. Auf dieser Grundlage fand schließlich eine Verständigung statt, wobei der Kanton St. Gallen noch die Verpflichtung zu übernehmen hat, von einer allfälligen Kostenüberschreitung über die Berechnung des Herrn Oberingenieur Moser hinaus die Hälfte, jedoch höchstens eine halbe Million zu tragen.

III.

Bei dieser Abmachung ist der Rückkaufspreis der Toggenburgerbahn auf Grundlage folgender Berechnungen zu Fr. 2,750,000 geschätzt worden:

1. Laut Bilanz auf Ende 1900 beträgt das Anlagekapital Fr. 4,196,610. Dieser Ansatz ist jedoch als Minimalbetrag zu betrachten, da die Toggenburgerbahn während einer Reihe von Jahren, 1884/97, Ausgaben, welche sie nach gesetzlicher Vorschrift dem Bauconto hätte belasten dürfen, auf Betriebsconto verrechnet hat, um den Bauconto auf dem statutarischen Betrag von 4 Millionen zu belassen. Diese Bauverwendungen auf Betriebsconto in den Jahren 1884 bis 1897 berechnen wir zu Fr. 211,009, während sich obige Fr. 4,196,610 nur zusammensetzen aus den bis Ende 1897 als unveränderlich belassenen Fr. 4,000,000 und Bauverwendungen in den Jahren 1898, 1899 und 1900 mit. 196,610

Übertrag Fr. 4,196,610

	Übertrag	Fr. 4,196,610
werden die Bauausgaben von 1894/97 hinzugerechnet mit	„	211,009
betragen die Anlagekosten	Fr.	<u>4,407,619</u>

Die Minderwerte auf den im Erneuerungsfonds berücksichtigten Objekten belaufen sich laut unserer Berechnung auf:

Oberbau	Fr.	121,000
Rollmaterial	„	185,000
Mobilier und Gerätschaften	„	22,000
	Fr.	<u>328,000</u>

es verbleibt somit ein konzessionsgemäß zu veräußerndes Anlagekapital von	„	<u>4,079,619</u>
-------------------------------------------------------------------------------------	---	------------------

2. Wesentlich ungünstiger stellt sich die Berechnung des kommerziellen Wertes. Der konzessionsgemäße Reinertrag im Durchschnitt der Jahre 1890/99 beträgt nämlich nur Fr. 102,374, der fünfundzwanzigfache Betrag somit Fr. 2,559,350 und somit die konzessionsgemäße Rückkaufsentschädigung nach Abzug der oben genannten Minderwerte im Betrage von

	„	328,000
	Fr.	<u>2,231,350</u>

3. Die sonstigen Aktiven und Passiven der Bilanz auf Ende 1900 betragen:

Verfügbare Mittel	Fr.	288,155
abzüglich Passiven:		
a. Anleihen	Fr.	28,200
b. Schwebende Schulden	„	20,399
c. Ausbezahlte Dividende	„	120,000
	„	<u>168,599</u>

Überschuß der Aktiven	Fr.	119,556
somit erhöht sich für den Fall der Übernahme sämtlicher Aktiven und Passiven der Bahngesellschaft die Rückkaufsentschädigung auf	„	<u>2,350,906</u>

4. Es ist jedoch zu beachten, daß der Reinertrag der Toggenburgerbahn stetig eine Steigerung erfahren und in den Jahren 1899 und 1900 die Ausrichtung einer Dividende von 3% gestattet hat. Sogar das Jahr 1901 erzielt in den Monaten Januar

bis September eine Zunahme der Betriebseinnahmen um Fr. 9311, während bei den Hauptbahnen ein erheblicher Verkehrsrückgang zu verzeichnen ist. Es darf daher mit ziemlicher Sicherheit auf einen künftigen Durchschnittsertrag von Fr. 120,000 gerechnet werden, was einem Kapitalbetrag von Fr. 3,000,000 entsprechen würde. In Erwägung aller dieser Momente halten wir einen Rückkaufspreis von Fr. 2,750,000 für angezeigt.

Wir glauben, uns mit der unentgeltlichen Abtretung der Toggenburgerbahn auf den Zeitpunkt der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen, spätestens auf den 1. Mai 1903, als Subvention an die Rickenbahn um so eher einverstanden erklären zu können, obwohl nominell die Subvention nur Fr. 2,750,000 beträgt, weil voraussichtlich die künftige Rendite der Toggenburgerbahn eher einem Kapital von Fr. 3,000,000 entsprechen wird.

IV.

Die formelle Beordnung der Angelegenheit wird dadurch kompliziert, daß nach dem Wortlaute des im Eingange der Botschaft angeführten Art. 49 des Rückkaufgesetzes sowohl die Übernahme des Baues der Rickenbahn als auch der Ankauf der Toggenburgerbahn in erster Linie durch die Vereinigten Schweizerbahnen zu geschehen hat und mit deren Rückkauf erst die bezüglichlichen Verpflichtungen an den Bund übergehen.

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben sich jederzeit bereit erklärt, zum Abschluß bezüglichlicher Vereinbarungen Hand zu bieten, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß sie lediglich die Vermittlung zu übernehmen haben und daß ihnen keinerlei finanzielle Belastung aus den bezüglichlichen Vertragsabschlüssen erwachse. Es waren daher drei Verträge abzuschließen, von denen ein jeder nur unter der Voraussetzung in Kraft tritt, daß auch die andern definitiv abgeschlossen werden:

1. Vertrag zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Kanton St. Gallen betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, welcher gleichzeitig die Abtretung durch letztere an den Bund und die Ausrichtung des Kaufpreises an die Toggenburgerbahn durch den Kanton St. Gallen ordnet.

2. Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bau der Rickenbahn.

3. Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton St. Gallen betreffend die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn.

Wir haben zu diesen Verträgen im einzelnen noch zu bemerken:

1.

Wie bei den andern bisher abgeschlossenen Verträgen über den freihändigen Ankauf von Bahnen handelt es sich auch für die Toggenburgerbahn nicht bloß um die Abtretung der konzessionsgemäßen Rückkaufsobjekte, sondern um die Übernahme aller Aktiven und Passiven der Gesellschaft, mit Einschluß der vorhandenen Fonds, wie sie im Zeitpunkte der Übernahme vorhanden sein werden.

Bei der Berechnung der Rückkaufsumme ist angenommen, daß die Toggenburgerbahn vom 1. Januar 1902 an auf Rechnung des Bundes betrieben werde. Daraus folgt, daß der Reinertrag des Jahres 1901 noch den Aktionären zufällt; damit jedoch der an die Vereinigten Schweizerbahnen, bzw. an den Bund, übergehende Vermögensstand intakt bleibt, ist hierfür ein Maximalbetrag von Fr. 120,000 festgesetzt, was die Auszahlung einer Dividende von 3 % ermöglicht. Vom 1. Januar 1902 bis zur Auszahlung der Kaufsumme ist den Aktionären aus dem an den Bund fallenden Reinertrage eine Summe von Fr. 110,000 per Jahr im Verhältnisse der Zeit bis zur Übergabe zu vergüten, was einer Verzinsung des Nominalbetrages des Aktienkapitales zu $2\frac{3}{4}$ % oder der Kaufsumme zu 4 % gleichkommt.

Von den Verpflichtungen der Toggenburgerbahn ist speciell erwähnt die in allen bisherigen Betriebsverträgen zwischen derselben und den Vereinigten Schweizerbahnen vorbehaltenen Beteiligung der Toggenburgerbahn am Deficit der Hilfs- und Pensionskasse der Vereinigten Schweizerbahnen im Verhältnisse des im Dienste der Toggenburgerbahn verwendeten Personals der letztern (Art. 8 des Übereinkommens betreffend den Betrieb der Toggenburgerbahn vom 1./3. Juni 1899, E. A. S., Bd. XV, Anhang, S. 60). Diese Schuld der Toggenburgerbahn gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen ist sowohl im Falle des freihändigen Ankaufes als des konzessionsgemäßen Rückkaufes der letztern anzuerkennen.

Die Toggenburgerbahngesellschaft hat für die Kosten ihrer Liquidation selbst aufzukommen.

Die Auszahlung der Kaufsumme durch den Kanton St. Gallen erfolgt einen Monat nach der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund, erfolge dieselbe konzessionsgemäß auf den 1. Mai 1903 oder durch freihändigen Ankauf auf einen frühern Zeitpunkt. Der Kanton St. Gallen bezahlt die Kaufsumme von Fr. 2,750,000 direkt an die Toggenburgerbahn an Stelle der Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise des Bundes, da die unentgeltliche Abtretung der Toggenburgerbahn die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn bildet.

Der Fortbetrieb der Toggenburgerbahn bis zum Übergang an den Bund in bisheriger Weise, d. h. auf Grundlage des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn betreffend den Betrieb der letztern vom 1./3. Juni 1899, wird zugesichert. Auch die Bahnstrecke Wattwil-Ebnat erhält die Garantie, daß sie nach Eröffnung der Rickenbahn in einer der Hauptlinie Wil-Wattwil ebenbürtigen Weise betrieben wird und insbesondere in Wattwil ein direkter Anschluß an alle Züge von und nach Ebnat stattfindet. Dabei kann es, wie der Bericht des Verwaltungsrates der Toggenburgerbahn an deren Generalversammlung vom 8. Oktober 1901 ausdrücklich anerkennt, „bezüglich des Betriebes der Linie Wattwil-Ebnat-Kappel selbstverständlich nicht die Meinung haben, daß bei ganz kleinen Zeitdifferenzen zwischen zwei Anschlüssen jeder Anschluß unmittelbar bedient werden müsse“.

2.

Der Bau der Rickenbahn soll gemäß dem Lusser-Moser'schen Basistunnelprojekt im Kostenvoranschlag von Fr. 11,015,000 ausgeführt und mit dem Bau spätestens 6 Monate nach allseitig erfolgter Genehmigung der Vorlagen begonnen werden.

Der Kanton St. Gallen schießt den Vereinigten Schweizerbahnen die erforderlichen Baukosten vor; die Rückerstattung der Anlagekosten mit Inbegriff der Bauzinsen durch den Bund erfolgt beim Übergang der Rickenbahn an denselben.

3.

Der Bund verpflichtet sich seinerseits in Ausführung des Art. 49, Absatz 3, des Rückkaufgesetzes in die Bauverpflichtung der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend die Rickenbahn einzutreten und erhält als Beitragsleistung des Kantons

St. Gallen die unentgeltliche Abtretung der Toggenburgerbahn. Ferner verpflichtet sich der Kanton St. Gallen, von allfälligen Mehrkosten der Rickenbahn über den Moserschen Voranschlag im Betrage von Fr. 11,015,000 hinaus die Hälfte, jedoch höchstens Fr. 500,000 zu übernehmen. Die Differenz zwischen dem vom Gutachten Dietler empfohlenen Projekte Lusser und der Variante Moser beträgt nämlich rund 1 Million. Falls diese in Aussicht gestellte Ersparnis nicht gemacht werden sollte, hat der Kanton St. Gallen für die Hälfte der Differenz aufzukommen.

Auch der Bund übernimmt gegenüber dem Kanton St. Gallen die Garantie für einen ebenbürtigen Betrieb der Strecke Ebnat-Wattwil nach Eröffnung der Rickenbahn im oben erwähnten Umfange.

In allen drei Verträgen wird der Entscheid allfälliger Streitigkeiten über deren Auslegung oder Vollziehung dem Bundesgerichte als einzigen Instanz übertragen.

V.

Da wir der Ansicht sind, daß durch die Vollziehung dieser drei Verträge eine für alle Interessenten billige Erledigung der wichtigen Rickenbahnfrage erzielt werde, empfehlen wir Ihnen deren Genehmigung. Mit dem Bau der Rickenbahn werden langjährige Bestrebungen der beteiligten Landesgegend in der günstigsten Weise verwirklicht und das dem Kanton St. Gallen zugemutete Opfer ist ein mäßiges. Es ist zu hoffen, daß die Ausfälle, welche die Bundesbahnen belasten werden, im Laufe der Zeit sich vermindern.

Die für den definitiven Abschluß der Verträge vorbehaltenen Ratifikationen sind ausgesprochen worden: durch die Generalversammlung der Toggenburgerbahn mit Beschluß vom 24. Oktober 1901, durch den Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen gemäß der ihm durch die Generalversammlung am 28. Juni 1901 erteilten Vollmacht am 28. Oktober 1901 und durch den Großen Rat des Kantons St. Gallen mit Beschluß vom 8. November 1901. Nachdem wir die Verträge unsererseits am 15. November 1901 genehmigt haben, ist zu deren allseitiger endgültiger Ratifikation nur noch Ihre Zustimmung erforderlich.

Wir beehren uns, Ihnen deren Erteilung durch Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes zu beantragen. Durch Erlaß dieses Beschlusses werden die drei Verträge endgültig

ratifiziert, da eine Volksabstimmung über diesen Gegenstand durch Art. 49, Absatz 3, in Verbindung mit Art. 2, Absatz 4, des Rückkaufgesetzes ausgeschlossen ist.

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

Bern, den 15. November 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Beilagen:

1. Beschlußentwurf.
 2. Vertrag vom 7. Oktober 1901 betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen.
 3. Vertrag vom 7. Oktober 1901 betreffend den Bau einer Rickenbahn.
 4. Vertrag vom 7. Oktober 1901 betreffend die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn.
 5. Gutachten Dietler über die Rickenbahn, vom Dezember 1900.
-

Bundesbeschluß

betreffend

den Bau der Rickenbahn und den Ankauf der Toggenburgerbahn durch den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

einer Botschaft des Bundesrates vom 15. November 1901,
in Anwendung des Art. 49, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897,

beschließt:

1. Die Bundesversammlung erteilt den nachstehend bezeichneten Verträgen ihre Zustimmung:

- a. Vertrag zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Regierungsrate des Kantons St. Gallen, namens des letztern, betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen vom 7. Oktober 1901.

- b. Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bau der Rickenbahn vom 7. Oktober 1901.
- c. Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen betreffend die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn vom 7. Oktober 1901.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung der genannten drei Verträge beauftragt.

I.

Vertrag

zwischen

der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Regierungsrate des Kantons St. Gallen, namens des letztern, betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen.

(Vom 7. Oktober 1901.)

Unter der Voraussetzung und Bedingung, daß die Toggenburgerbahn gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens vom 7. Mai 1896 betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen und Art. 49, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes vom 15. Oktober 1897 mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf, gleichzeitig und zu den gleichen Bedingungen, wie sie im gegenwärtigen Verträge für die käufliche Übernahme durch die Vereinigten Schweizerbahnen festgesetzt sind, vom Bunde übernommen wird, ist zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Kanton St. Gallen der nachfolgende Vertrag abgeschlossen worden:

Art. 1.

Die Toggenburgerbahn überträgt der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen, mit Einschluß der vorhandenen Fonds, in

dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Art. 4) sich ergebenden Bestände zu Eigentum.

Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten.

Vorbehalten bleiben alle auf die Liquidation der Toggenburgerbahn bezüglichen Pendenzen und Angelegenheiten, deren Austragung einzig und allein der Toggenburgerbahn zufällt.

Art. 2.

Der Kaufpreis beträgt Fr. 2,750,000. Derselbe wird laut dem Vertrage zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen über die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an den Bau der Rickenbahn, an Stelle der Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise an Stelle des Bundes, vom Kanton St. Gallen direkt der Toggenburgerbahn-Gesellschaft bezahlt.

Art. 3.

Die Bezahlung des Kaufpreises erfolgt in bar, einen Monat nach dem Übergang der Unternehmung der Vereinigten Schweizerbahnen mit Inbegriff der Toggenburgerbahn an den Bund.

Art. 4.

Der Übergang der Toggenburgerbahn an die Vereinigten Schweizerbahnen findet auf den 1. Januar 1902 statt.

Art. 5.

Der Kanton St. Gallen übernimmt die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß der Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft, namens des Bundes, die in nachstehenden Art. 6 bis 11 enthaltenen Verpflichtungen eingeht und zwar in dem Sinne, daß der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen aus den bezüglichen Vereinbarungen zwischen dem Bunde und dem Kanton St. Gallen gegenüber dem Bunde ein selbständiges und direktes Anspruchsrecht zusteht.

Art. 6.

Der Bund übernimmt von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das gesamte bewegliche und unbewegliche Ver-

mögen der Toggenburgerbahn, einschließlich der vorhandenen Fonds, in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe sich ergebenden Bestände.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten. In letzteren ist die Verpflichtung der Toggenburgerbahn gegenüber der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen aus Art. 8 des Übereinkommens über den Betrieb der Toggenburgerbahn vom 1. bis 3. Juni 1899 betreffend die Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen ausdrücklich inbegriffen.

Vorbehalten bleiben alle auf die Liquidation der Toggenburgerbahn-Gesellschaft bezüglichen Pendenzen und Angelegenheiten, deren Austragung einzig und allein der Toggenburgerbahn-Gesellschaft überlassen bleibt.

Art. 7.

Der Übergang der Toggenburgerbahn von den Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund erfolgt im Zeitpunkte des Überganges der Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund.

Art. 8.

Bis zum Übergang der Toggenburgerbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund wird das Unternehmen, für den Fall der Genehmigung dieses Vertrages, von den Vereinigten Schweizerbahnen auf Rechnung des Bundes verwaltet und betrieben und zwar vom 1. Januar 1902 an. Für den Betrieb sind die Grundsätze des Übereinkommens zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn betreffend den Betrieb der Toggenburgerbahn vom 1. bis 3. Juni 1899 entsprechend anwendbar.

Art. 9.

Für das Rechnungsjahr 1901 kann die Toggenburgerbahn-Gesellschaft den Aktionären derselben die zutreffende Dividende, jedoch nur bis auf den Betrag von höchstens 3 % vom Aktienkapital von Fr. 4,000,000 aus dem Ertrage des Jahres 1901 noch verabfolgen.

Aus dem, vom 1. Januar 1902 an und bis zum Übergange der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn an

den Bund, erfolgenden Ertrage der Toggenburgerbahn ist der Toggenburgerbahn-Gesellschaft in Liquidation je für ein Jahr und im Verhältnis zur Zeit ein Jahresertrag von Fr. 110,000 zu verabfolgen, zahlbar Ende März des dem Rechnungsjahre folgenden Jahres.

Art. 10.

Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen wird bis zum Übergang der Toggenburgerbahn an den Bund den Betrieb derselben gemäß den bezüglichlichen Bestimmungen der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ebnat nach Wil vom 18. Juni 1866, sowie gemäß den bestehenden Gesetzen besorgen und zu diesem Behufe täglich 7 Züge in jeder Richtung, wovon 2 Züge Güterzüge mit Personenbeförderung sein können, mit der bisherigen Fahrgeschwindigkeit ausführen.

Art. 11.

Nach Eröffnung der Rickenbahn ist die Teilstrecke Wattwil-Ebnat der ehemaligen Toggenburgerbahn in einer der Hauptlinie Wil-Wattwil ebenbürtigen Weise zu betreiben, insbesondere hat in Wattwil von und nach Ebnat ein direkter Anschluß an alle Züge stattzufinden.

Art. 12.

Dieser Vertrag tritt nur dann in Kraft, wenn auch der Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen über den Bau der Rickenbahn, sowie der Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen über die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn, die allseitige Genehmigung erhalten haben werden.

Art. 13.

Für den gegenwärtigen Vertrag wird die Genehmigung der Aktionäre der Toggenburgerbahn, diejenige des hierfür mit Vollmacht der Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen vom 28. Juni 1901 ausgerüsteten Verwaltungsrates dieser Gesellschaft, ferner diejenige des Großen Rates des Kantons St. Gallen und endlich die Genehmigung der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 14.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

St. Gallen und Wattwil, den 7. Oktober 1901.

Der Vizepäsident des
Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen: **Dr. A. Hoffmann.**

Für den
Verwaltungsrat der Toggenburgerbahn,
Der Präsident:

A. Frei.

Der Sekretär:

F. Bertschinger.

Für den Kanton St. Gallen,

Der Landammann:

Schubiger.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Staatsschreiber:

Müller.

Dem vorstehenden Vertrage wird, vorbehältlich der Genehmigung durch den Bundesrat und die Bundesversammlung, die Zustimmung erteilt.

Bern, den 7. Oktober 1901.

Post- und Eisenbahndepartement,

Eisenbahnabteilung:

Zemp.

II.

Vertrag

zwischen

dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend den Bau der Rickenbahn.

(Vom 7. Oktober 1901.)

Unter der Voraussetzung, daß der Bau der Rickenbahn, gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens vom 7. Mai 1896 betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen und Art. 49, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes vom 15. Oktober 1897 mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf, gleichzeitig mit den Vereinigten Schweizerbahnen vom Bunde übernommen werde, ist zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen der nachfolgende Vertrag abgeschlossen worden.

Art. 1.

Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen übernimmt mit dem Tage der allseitigen Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages den Bau der Rickenbahn von Wattwil über Kaltbrunn nach

Uznach gemäß dem Lusser-Moserschen Basistunnelprojekte im Kostenvoranschlag von Fr. 11,015,000.

Art. 2.

Mit dem Bau der Rickenbahn, beziehungsweise der Bau- einleitung soll spätestens 6 Monate nach der allseitig erfolgten Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages begonnen werden.

Art. 3.

Der Kanton St. Gallen verpflichtet sich, der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die sämtlichen für die Ausführung der in Art. 1 bezeichneten Baute erforderlichen Geldmittel zinsfrei für die Bahngesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Die Rückzahlung der Anlagekosten, inbegriffen Bauzinse, erfolgt mit demjenigen Betrage, den der Bund beim Übergang der Rickenbahnbaute an ihn, der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gemäß Übereinkunft vom 7. Mai 1896 zu bezahlen haben wird.

Eine sich allfällig ergebende Differenz zwischen diesem Betrage und den vom Kanton St. Gallen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verabfolgten Geldmitteln fällt ausschließlich dem Kanton zur Last.

Art. 4.

Dieser Vertrag tritt nur dann in Kraft, wenn auch der Vertrag zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Kanton St. Gallen betreffend den Übergang der Toggenburgerbahn an die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen über die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn, die allseitige Genehmigung erhalten haben werden.

Art. 5.

Für den gegenwärtigen Vertrag wird die Genehmigung des hierfür mit Vollmacht der Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen vom 28. Juni 1901 versehenen Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie diejenige des Großen Rates des Kantons St. Gallen und der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 6.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

St. Gallen, den 7. Oktober 1901.

Für den Kanton St. Gallen:

Der Landammann:

Schubiger.

*Der Vizepräsident des
Verwaltungsrates der Vereinigten
Schweizerbahnen:*

Dr. A. Hoffmann.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Staatsschreiber:

Müller.

Dem vorstehenden Vertrage wird, vorbehältlich der Genehmigung durch den Bundesrat und die Bundesversammlung, die Zustimmung erteilt.

Bern, den 7. Oktober 1901.

Post- und Eisenbahndepartement,

Eisenbahnabteilung:

Zemp.

III.

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton St. Gallen betreffend die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn.

(Vom 7. Oktober 1901.)

Art. 1.

Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, den von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, laut Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und der genannten Gesellschaft übernommenen Bau der Rickenbahn von Wattwil über Kaltbrunn nach Uznach, gemäß dem Lusser-Moserschen Basis-tunnelprojekte im Kostenanschlage von Fr. 11,015,000 nach dem Übergang der Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund, ohne Unterbruch fortzusetzen und zu vollenden.

Art. 2.

Der Bund wird bei der Übernahme der im Bau begriffenen Rickenbahn gemäß den Bestimmungen der Übereinkunft vom 7. Mai 1897 betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen und gemäß dem Art. 49, Absatz 3, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes vom 15. Oktober 1897, den Vereinigten Schweizerbahnen die bis dahin verausgabten Anlagekosten in bar zurückvergüten.

Art. 3.

Als Beitrag an die Baukosten der Rickenbahn übernimmt der Kanton St. Gallen die Verpflichtung:

1. die sämtlichen Kosten der Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Vereinigten Schweizerbahnen, beziehungsweise den Bund, zu bestreiten, so daß die Toggenburgerbahn mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögen in dem auf den Zeitpunkt des Überganges sich ergebenden Bestande, kostenfrei an die Vereinigten Schweizerbahnen übergehen wird und von den Vereinigten Schweizerbahnen dem Bunde bei der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen ebenfalls kostenfrei übergeben wird;

2. von den allfälligen Mehrkosten der Rickenbahn über den Moserschen Voranschlag im Betrage von Fr. 11,015,000 die Hälfte, jedoch höchstens bis auf die Summe von Fr. 500,000, dem Bunde zu vergüten.

Art. 4.

Der Bund ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß nach Eröffnung der Rickenbahn die Teilstrecke Wattwil-Ebnat der ehemaligen Toggenburgerbahn, der Hauptlinie Wil-Wattwil ebenbürtig betrieben wird und insbesondere in Wattwil von und nach Ebnat ein direkter Anschluß an alle Züge stattfindet.

Art. 5.

Dieser Vertrag tritt nur dann in Kraft, wenn auch der Vertrag zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen, der Toggenburgerbahn und dem Kanton St. Gallen betreffend den Übergang der Toggenburgerbahn an die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der Vertrag zwischen dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen über den Bau der Rickenbahn die allseitige Genehmigung erhalten haben werden.

Art. 6.

Für den gegenwärtigen Vertrag wird die Genehmigung des Großen Rates des Kantons St. Gallen, sowie diejenige der Bundesversammlung vorbehalten.

Art. 7.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und St. Gallen, den 7. Oktober 1901.

Post- und Eisenbahndepartement,

Eisenbahnabteilung:

Zemp.

Für den Kanton St. Gallen,

Der Landammann:

Schubiger.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Staatsschreiber:

Müller.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die
 Übernahme des Betriebes der Bern-Muri-Gümligen-
 Worb-Bahn durch die Einwohnergemeinde der Stadt
 Bern.

(Vom 15. November 1901.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1899 (E. A. S. XV, 536) wurde dem unterm 27. Mai 1897 abgeschlossenen Verträge, betreffend die Übernahme des Betriebes der Straßenbahn Bern-Muri-Gümligen-Worb durch die Berner Tramwaygesellschaft, die Genehmigung erteilt.

Infolge des Rückkaufes der sämtlichen Linien der Berner Tramwaygesellschaft durch die Einwohnergemeinde der Stadt Bern trat letztere an Stelle der Tramwaygesellschaft in die Rechte und Pflichten des Betriebsvertrages ein. Diese Neuordnung wurde im April 1900 durch einen zwischen dem Gemeinderate von Bern und dem Verwaltungsrate der Bern-Worb-Bahn abgeschlossenen Nachtrag zum Betriebsvertrage festgestellt.

Außer dieser Feststellung enthält der Nachtrag noch zwei kleine Änderungen an Art. 9, Ziffer 2, und Art. 10, Abs. 2, des Betriebsvertrages. Diese Änderungen beziehen sich auf die Verrechnung der Verwaltungskosten und auf die Verteilung des

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Bau der Rickenbahn
und den Ankauf der Toggenburgerbahn durch den Bund. (Vom 15. November 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.11.1901
Date	
Data	
Seite	877-906
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 830

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.