

B e r i c h t

der

ständeräthlichen Eisenbahnkommission, betreffend die Toggen-
burger Eisenbahn.

(Vom 11. Juli 1866.)

T i t. I

Zwei Eisenbahnkonzessionen liegen dermalen zu hierseitiger Genehmigung vor:

- a. für eine Eisenbahn von Ebnat nach Wyl durch das St. Gallische Toggenburg, und
- b. für die gleiche Linie auf thurgauischem Gebiet.

(Dekret des thurgauischen Großen Rathes vom 24. Jänner, und des Regierungsrathes von St. Gallen vom 18. Juni 1866.)

Als Konzessionär erscheint ein sog. Gründungskomite, das aber berechtigt ist, später diese Konzession an eine schon bestehende oder erst zu bildende Gesellschaft zu übertragen — immerhin unter Vorbehalt der Genehmigung seitens des St. gallischen und des thurgauischen Regierungsrathes.

Die beiden Konzessionen sind in ihrem Wortlaute vollständig übereinstimmend.

Sie kennzeichnen sich durch eine in keiner andern Konzessions-Urkunde in gleicher Weise vorkommende lakonische Kürze.

Es dürfte hiebei das Bedenken erhoben werden, ob durch die Unvollständigkeit der vorwüflichen Konzessionsakte nicht in erheblicher Weise den Interessen des Verkehrs und des Publikums Abbruch geschehe.

Wir erwähnen beispielsweise folgende Punkte:

Wohl stellt der Art. 10 fest, daß die Beförderung der Personen mindestens 3 Mal täglich hin und zurück stattzufinden habe.

Es fehlen aber gänzlich die in allen übrigen Konzessionen üblichen Detailvorschriften darüber, ob der Transport lediglich mittelst Personen- oder auch vermittelt Waarenzügen, jeweilen mit wie vielen und wie eingerichteten Wagenklassen u. s. w. stattfinde.

Ja es wird nicht einmal gesagt, mit welcher Geschwindigkeit Personen und Waaren befördert werden sollen, und binnen welcher Beförderungszeit letztere spedirt werden müssen.

Auch hinsichtlich der Fahrt- und Transporttaxen wird nur in Art. 12 gesagt: Die Maximalsätze für den Personen- und Waarentransport dürfen die für die übrigen im Kanton St. Gallen bestehenden Bahnen in befugter Weise festgesetzten Tarife nicht übersteigen.

Wir konnten weder in den vorliegenden Akten, noch durch persönliche Erkundigungen in Erfahrung bringen, ob die bezeichneten Lücken allfällig durch ein späteres Pflichtenheft ergänzt werden sollen.

Indessen können die erwähnten Punkte — mit Rücksicht auf Richtung und Bedeutung der vorliegenden Bahn *) — mehr nur die kantonalen und lokalen Interessen der die gegenwärtige Konzession erteilenden beiden Stände berühren.

Hier aber, wo es sich um Genehmigung ab Seite des Bundes handelt, ist gemäß Art. 7 des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 lediglich zu prüfen:

„ob durch die betreffende Eisenbahn, resp. durch die bezügliche Konzessionsurkunde, die Interessen oder Vorschriften der Eidgenossenschaft verletzt werden.“

Indem wir, mit dem Bundesrath, finden: es liegen der Bundesgenehmigung keinerlei Hindernisse im Wege, empfiehlt Ihnen die Kommission einmüthig:

Zustimmung zu den vorliegenden Ratifikations=Beschlußentwürfen des Bundesrathes.

Dieselben enthalten, nebst den üblichen Vorbehalten der einschlägigen Bundesvorschriften über Rücklauf zc., noch die spezielle, den Art. 3 der beiden Konzessionen erläuternde und ergänzende Zusatzbestimmung: daß der Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises binnen 12 Monaten nach der Bundesgenehmigung zu erfolgen habe.

*) Auch die bei den Akten liegende Broschüre: „Das Toggenburg und die Eisenbahn“ legt der 25 Kilometer langen Strecke ausschließlich den Charakter einer Zweiglinie bei (pag. 60).

Der gleiche Zusatz erscheint auch in andern Bundesgenehmigungsbeschlüssen, zum Beispiel in demjenigen betreffend die Bahn Zürich-Luzern 2c.

Immerhin geschah dieß dort wie hier in der ausdrücklichen Meinung, daß, wenn vor Ablauf der bezeichneten Frist eine Erneuerung nachgesucht wird, diese — bei geleistetem Nachweise über die Verzögerungsgründe — wohl kaum verweigert werden wird.

Indem wir Ihnen nochmals die unveränderte Annahme der bundesrätlichen Vorlagen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, 11. Juli 1866.

Namens der ständerätlichen Eisenbahnkommission: *)

Der Berichterstatter:

Kenward Meyer, Regierungsrath.

Note. Die Ratifikation vorliegender Konzession erfolgte vom Ständerath unterm 11. und vom Nationalrath (auf das Referat von Hrn. D a p p l e s) unterm 18. Juli.

*) Dieselbe besteht dermalen aus den Herren: K. Kappeler, von Frauenfeld, in Zürich; K. Meyer, in Luzern; J. A. Steinegger, in Altendorf; Fr. Gendre, in Freiburg; Cristoforo Motta, in Locarno.



Bericht des ständeräthlichen Eisenbahnkommission betreffend die Toggenburger Eisenbahn. (Vom 11. Juli 1866.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1866
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.08.1866
Date	
Data	
Seite	417-419
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 196

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.