

# Schweizerisches Bundesblatt.

XVI. Jahrgang. I.

Nr. 2.

9. Januar 1864.

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.  
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

---

## Konzeffion

für

den Bau und Betrieb einer Bodensee-Gürtelbahn auf St. Gallischem Gebiet, nebst Zweigbahn von Feldkirch nach Rütli.

(Vom 1. Dezember 1863.)

Wir Landammann und Regierungsrath des  
Kantons St. Gallen

ertheilen hiermit

kraft Beschlusses des Großen Rathes vom 1. Dezember 1863

den Herren P. Talabot, Generaldirektor der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer, Mitglied des französischen gesetzgebenden Körpers,

Ed. Hentich, von Genf, Banquier in Paris, und

Ed. Blount, von London, Banquier in Paris,

mit Vollmacht vom 13. November 1863 vertreten durch Herrn Wirth-Sand in St. Gallen, Präsidenten des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen, —

die Konzeffion

für den Bau und Betrieb derjenigen Strecken einer Lokomotiv-Eisenbahn von St. Margarethen nach Lindau und von der Nähe der Station Rütli nach Feldkirch, die auf herwärtiges Gebiet fallen, nämlich:

- a. von der österreichisch-schweizerischen Grenze bei Brugg bis zur Eisenbahnstation St. Margarethen zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen;

b. von der österreichisch-schweizerischen Grenze am Rhein bei Rütli, unter nachfolgenden nähern Bedingungen :

Art. 1. Die Konzession wird nach Maßgabe der Vorschriften des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonats 1852 für 99 aufeinanderfolgende Jahre ertheilt, welche von dem Tage an gerechnet werden, mit welchem die Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung übergeben werden.

Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 2. Der Kanton St. Gallen verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Januar 1864 an gerechnet, weder selbst eine Eisenbahn in den bezeichneten Richtungen zu erstellen, noch eine Konzession für die Herstellung solcher Bahnen an Andere zu ertheilen.

Art. 3. Der Bau der beiden konzedirten Eisenbahnstrecken ist längstens nach einem halben Jahre, von dem Tage des Abschlusses des in Beziehung der Bodenseegürtelbahn wegen des Anschlusses der wechselseitigen Bahnlinien zwischen Oesterreich, Bayern und der Schweiz zu verabredenden Staatsvertrages an gerechnet und jedenfalls nicht eher, als bis von den Konzessionären die für die Fortsetzung der konzedirten Linien nach Lindau einer- und nach Feldkirch anderseits erforderlichen Konzessionen erworben, beziehungsweise Verständigungen getroffen seyn werden, zu beginnen.

Der Bau beider Strecken muß von diesem Zeitpunkt an längstens binnen zwei und ein halb Jahren vollendet seyn und der Betrieb auf denselben eröffnet werden.

Art. 4. Die Konzessionäre haben vor dem Beginn der Bauarbeiten das Bauprojekt und die Detailpläne, und zwar insbesondere auch über die Situation der Bahnhöfe und Stationen, wenn die Konzessionäre solche zu erstellen für zweckmäßig erachten, und ebenso diejenigen über die in Folge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern der Kantonsregierung zur Genehmigung vorzulegen.

Mit Bezug auf die Richtung der konzessionirten Bahnstrecken und die zu erstellenden Rheinbrücken wird insbesondere festgesetzt:

- 1) daß die Konzessionäre berechtigt sind, für die konzedirten Eisenbahnstrecken je dasjenige Trace zu wählen, durch welches die kürzesten und den Konzessionären zweckmäßig erscheinenden Verbindungslinien zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen einer- und den österreichischen, beziehungsweise bayerischen Bahnen, sowie Feldkirch anderseits, hergestellt werden;
- 2) daß demnach die Ueberbrückung des Rheins auf der Linie St. Margarethen-Bregenz-Lindau bei Brugg, jene auf der Linie Rütli-Feld-

fürch in thunlicher Nähe der Station Rütli zu geschehen habe; daß aber fragliche Brückenbauten mit den Rheinkorrektionsbauten in beiderseits entsprechende Uebereinstimmung zu bringen seyen;

- 3) daß, wenn laut Rheinkorrektionsplänen an betreffenden Stellen für den Uferschutz Wühr- und Leitwerke vorgesehen und nothwendig sind, welche ebenfalls zur Sicherung der Rheinbrücken geeignet wären, diese Leitwerke gleichzeitig mit dem Bau der Rheinbrücken seitens des Staates ausgeführt werden sollen, so weit es den Kanton St. Gallen betrifft;
- 4) daß, wenn in Folge von Abänderungen der Rheinkorrektionspläne, nachdem der Bau der Rheinbrücken begonnen oder vollendet seyn wird, bauliche Aenderungen an denselben auf St. Gallischem Territorium vorgenommen werden müßten, die damit verbundenen Kosten den Konzessionären von dem Staate vergütet werden;
- 5) daß diese Brücken, wenn sie von Mauerwerk erbaut werden, mit Sprengmauern zu versehen seyen;
- 6) daß die Konzessionäre gehalten seyen, bei definitiver Tracirung der Bahnlinien und bei Ausführung des Unterbaues auf schicklich damit zu verbindende, sowohl in ihrem, als im Interesse der betreffenden Gemeinden liegende Binnengewässerkorrektionsprojekte billige und geeignete Rücksicht zu nehmen.

Art. 5. Den Konzessionären wird zur Ausführung der erwähnten Bahnstrecken das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Art. 6. Die Konzessionäre haben auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser, bestehende Wasserleitungen und dergleichen weder während des Baues der Bahn, noch später durch Arbeiten zu dem Zwecke der Unterhaltung derselben unterbrochen werden. Für unvermeidliche Unterbrechungen ist die Zustimmung der betreffenden Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden erwachsen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, den Konzessionären ob.

Art. 7. Es bleibt den Konzessionären überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu bauen; sie sind jedoch verpflichtet, ein zweites Geleise zu errichten, wenn der Rohertrag der konzedirten Bahnstrecken während zwei nach einander folgenden Jahren die Summe von Fr. 67,000 per Kilometer erreicht hat.

Art. 8. Die Bahn ist sammt dem Materiale und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, auf das Beste, namentlich aber auch in einer volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 9. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die Kantonsregierung, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist die Kantonsregierung jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist die Kantonsregierung ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen auf Kosten der Konzeßionäre zur Abhülfe zu treffen.

Art. 10. Die Eisenbahnunternehmung als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeinde-Steuern und Lasten jeder Art befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche keine Zugehörden der Eisenbahn sind und sich in dem Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

Ebenso sind in dieser Steuerbefreiung die gesellschaftlichen Beiträge an die obrigkeitlich verwaltete Anstalt des Kantons St. Gallen für gesellschaftliche Brandversicherung nicht inbegriffen.

Einzelne Angestellte, die im Kanton wohnen, unterliegen gleich Andern der Besteuerung.

Art. 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Bahnverwaltung ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise der Kantonsregierung, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften, betreffend die Handhabung der Bahnpolizei, werden in einem von der Bahnverwaltung zu erlassenden, jedoch der Genehmigung der Kantonsregierung zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

Art. 12. Die Beamten und Angestellten der Eisenbahnunternehmung, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von dem Polizeidepartement für getreue Pflichterfüllung ins Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen. Es steht ihnen die Befugniß zu, Solche, welche den Bahnpolizeivorschriften zuwider handeln sollten, im Betretungsfalle sofort festzunehmen. Sie haben

dieselben dann jedoch sofort an die betreffenden Vollziehungsbeamten, welche die weiter erforderlichen Maßregeln ergreifen werden, abzuliefern.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, immerhin jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an die Kantonsregierung, entsprochen werden.

Art. 13. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen angelegt werden, so hat die Eisenbahnunternehmung für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, so wie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich werden, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden zur Last.

Art. 14. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn soll mindestens zwei Mal täglich hin und zurück stattfinden.

Art. 15. Der Transport auf der Eisenbahn findet mittelst Personenzügen und je nach Bedürfnis auch vermittelt Waarenzügen statt.

Art. 16. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 17. Für die Beförderung der Personen vermittelt der unter Art. 16 verstandenen ordentlichen und gemischten Züge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen seyn.

Art. 18. Die Konzessionäre werden ermächtigt, für den Personen- und Gütertransport diejenigen Maximaltagen zu beziehen, welche auf den k. k. österreichischen Bahnen bezogen werden können, und die insbesondere für die Bahnstrecken von der schweizerisch-österreichischen Grenze bei Brugg bis zur österreichisch-bayerischen Grenze bei Bregenz und von der schweizerisch-österreichischen Grenze bei Rüthi bis Feldkirch festgesetzt werden.

Rücksichtlich der Frachtpreise der übrigen Gegenstände, der Festsetzung der Nebengebühren, der Klassifikation der Waaren und der anderweitigen Transportbestimmungen ist sich dermaßen zu benehmen, daß die diesfälligen Preise und Bestimmungen auf keinen Fall höher und lästiger seyn dürfen, als auf den Strecken der Vereinigten Schweizerbahnen.

Die Konzessionäre sind berechtigt, bei der Berechnung der Transporttagen der effektiven Länge des auf schweizerischem Gebiet liegenden

Theiles der beiden Rheinbrücken je eine halbe Stunde für jede beizufügen.

Art. 19. Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Solche, welche auf Rechnung des Kantons St. Gallen polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, so wie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

Art. 20. So weit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton St. Gallen berechtigt, die konzedirten Bahnstrecken sammt Material, in so weit dasselbe eine Zugehörde derselben bildet, sowie den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechszigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, von dem Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Eisenbahnunternehmung jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Art. 21. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im dreißigsten, fünfundvierzigsten und sechszigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton St. Gallen den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, — im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzig ein halb fache, — und im Falle des Rückkaufes im neunzigsten Jahre der zwanzigfache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, — immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt worden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im neunundneunzigsten Jahre ist die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zugehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem

Zustande dem Kanton St. Gallen abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 22. Streitigkeiten zwischen der Kantonsregierung und den KonzeSSIONÄREN, deren Entscheid nicht bereits durch gegenwärtigen KonzeSSIONSakt der Kantonsregierung vorbehalten ist, und welche ihrer Natur nach dem Entscheide des Zivilrichters unterstellt werden müßten, sollen unweiterzöglich durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden.

Art. 23. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser KonzeSSIONSsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht zuweisen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 24. Was die polizeiliche Behandlung der Fremden, das Passwesen, die post- und zollamtlichen Grenzmanipulationen und den Telegraphendienst anbelangt, so haben sich die KonzeSSIONÄRE den Bestimmungen zu unterziehen, welche in dem von der Schweiz mit Oesterreich und Bayern über den Anschluß der konzedirten Eisenbahnstrecken an die k. k. österreichische, beziehungsweise k. bayerischen Bahnen abzuschließenden Staatsvertrag festgesetzt werden.

Art. 25. Die KonzeSSIONÄRE sind berechtigt, für den Bau und Betrieb der konzedirten Bahnstrecken eine Aktiengesellschaft zu bilden, deren Statuten und jede Veränderung derselben, sowie die jährlichen Betriebsergebnisse der konzedirten Strecken der Kantonsregierung zur Kenntniß zu bringen sind.

Art. 26. Die KonzeSSIONÄRE haben der Kantonsregierung ein Domizil im Kanton St. Gallen zu bezeichnen, wo dieselben für Verbindlichkeiten, welche in dem Kanton St. Gallen eingegangen worden, oder in demselben zu erfüllen sind, belangt werden können. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

Art. 27. Die KonzeSSIONÄRE sind ebenfalls berechtigt, unter Anzeige an den Regierungsrath des Kantons St. Gallen, eine oder beide der konzedirten Bahnstrecken nach Vollendung des Baues derselben, sowie die ihnen ertheilte KonzeSSION jederzeit mit allen Rechten und Verbindlichkeiten an die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abzutreten, oder dieser letztern auch nur den Betrieb einer oder beider konzedirten Bahnstrecken für die ganze Zeit der KonzeSSIONsdauer, oder auch

nur für eine Reihe von Jahren zu übergeben. Der in letztem Falle mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abzuschließende Betriebsvertrag darf keine der gegenwärtigen Konzession entgegenstehenden Bestimmungen enthalten und soll die betreibende Gesellschaft überhaupt, so lange sie den Betrieb der konzessionirten Bahnstrecken besorgt, dem Staate gegenüber in alle mit dieser Konzession verbundenen Pflichten und Rechte eintreten.

Die Konzessionäre sind für den Fall der Uebergabe des Betriebes an die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nicht verpflichtet, für die konzessionirten Strecken ein eigenes Betriebsmaterial anzuschaffen, insofern das auf den Vereinigten Schweizerbahnen vorhandene auch zum ordnungsgemäßen Betriebe der konzessionirten Strecken genügt.

Art. 28. Insofern der in Art. 3 und 24 erwähnte Staatsvertrag über den Anschluß der konzessionirten Bahnstrecken an die k. k. österreichische, beziehungsweise k. bayerischen Bahnen innerhalb vierzehn Monaten nach erfolgter Bundesratifikation für die vorliegende Konzession wider Verhoffen nicht zu Stande kommen sollte, so ist letztere als erloschen anzusehen, so daß hieraus weder für den Kanton St. Gallen, noch für die Konzessionäre irgend welche Rechte oder Verbindlichkeiten erwachsen.

St. Gallen, den 1. Dezember 1863.

Der Landammann:

**Baumgartner.**

Im Namen des Regierungsrathes,

Für den Staatschreiber:

**Giger**, Depart.=Sekretär.

## **Konzession für den Bau und Betrieb einer Bodensee-Gürtelbahn auf St.Gallischem Gebiet, nebst Zweigbahn von Feldkirch nach Rüthi (Vom 1. Dezember 1863.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.01.1864
Date	
Data	
Seite	21-28
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 304

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.