

## Konzession

für

den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Kantonsgrenze zwischen Herisau und Gossau über Gossau bis zur Kantonsgrenze zwischen Niederbüren und Bischofszell.

(Vom 30. November 1872.)

---

Wir Landammann und Regierungsrath  
des Kantons St. Gallen

ertheilen hiemit

kraft Beschlusses des Grossen Rathes vom 29. November 1872 und unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesversammlung nach Maßgabe des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 dem Eisenbahnkomite für Erbauung einer Eisenbahn von der Nordostbahn an über Bischofszell nach Hauptwyl, beziehungsweise Goßau, eventuell Herisau, die mit Schreiben vom 29. April 1872 nachgesuchte Konzession unter folgenden Bedingungen:

Art. 1. Die Konzession wird bis zum 1. Januar 1969 ertheilt. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht infolge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist.

Art. 2. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Regierungsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung

abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb ganz oder theilweise überlassen. In allen diesen Fällen wird dem Regierungsrathe das Recht, allfällige Abänderungen im Konzessionsakte vorzunehmen, ausdrücklich vorbehalten.

Art. 3. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton St. Gallen berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1888 und von da an je mit 1. Mai 1903, 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen 4 Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn der Gesellschaft abgenommen wird.

Art. 4. Kann im Falle des Rückkaufes 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 bis zum Jahre 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzigundeinhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahre 1963 das Zwanzigfache 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 werden, in Abzug zu bringen.

Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.

- b) Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten können dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufes kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder das Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

- c) Die Bahn sammt Zubehörde 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 verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die heirüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 5. Das Domizil der Gesellschaft ist im Kanton Thurgau. Die Gesellschaft hat aber im Kanton St. Gallen an einem noch zu bestimmenden von der Kantonsregierung gutzubeissenden Orte ein Domizil zu bezeichnen, wo sie für persönliche Klagen zivilrechtlich belangbar ist. Sie wird zu diesem Behufe einen bevollmächtigten Vertreter daselbst aufstellen. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Art. 6. Die Mehrheit der Direktion und des weitem Ausschusses, falls ein solcher aufgestellt wird, soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 7. Die Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheißung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

Art. 8. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes. Sie wird wie andere anonyme Gesellschaften besteuert, jedoch nur im Verhältniß der auf St. Gallischem Gebiete liegenden Bahnstrecke zur Gesamtlänge der Bahn und nur für ihr Einkommen.

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 9. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Dem Regierungsrathe wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

~~Art.~~ Art. 10. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch dem Polizeidepartemente, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung des Obergerichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

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

Art. 11. Mindestens die Hälfte der Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, muß das Schweizerbürgerrecht besitzen. Sie sind von dem Polizeidepartement für treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn das Polizeidepartement die Entlassung eines Bahnpolizei-angestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

Art. 12. Die zu gründende Aktiengesellschaft hat vor dem Beginne der Bauarbeiten einen Plan über die Eisenbahnbauten, und zwar insbesondere über die der Bahn zu gebende Richtung, die Anlage der Bahnhöfe, Stationen und Stationsgebäude, sowie die infolge der Erstellung der Eisenbahn erforderlich werdenden Veränderungen an Strassen und Gewässern dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Sollte später von dem genehmigten Bauplan abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

Art. 13. Der Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen in Gossau ist in der Weise zu bewerkstelligen, daß ein durchgehender Betrieb in der Richtung nach St. Gallen und Flawyl eingerichtet werden kann.

Art. 14. Die Gesellschaft hat 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 Unterbrechung ist die Zustimmung der kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und infolge dessen ihre Benützung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu

erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls infolge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

Art. 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten, und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letztern zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelner Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

Art. 16. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, die Bahn ein- oder zweispurig zu erstellen. Sollte der Regierungsrath später die Anbringung eines zweiten Geleises für nothwendig halten, die Gesellschaft aber dieselbe verweigern, so wäre ein daheriger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benützung gewährender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

Art. 18. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath infolge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benützung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt hat.

Auch nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen.

Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten bleibt unentgeltliche Fahrt zugesichert.

Art. 19. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens drei Mal nach jeder Richtung stattfinden.

Die Fahrtenpläne, sowie jede Abänderung derselben, sind in der Regel wenigstens 14 Tage vor ihrer Inkraftsetzung dem eidgenössischen Postdepartement und den Kantonsregierungen zur Kenntniß zu bringen und vor ihrer Inkraftsetzung zu publiziren.

Art. 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

Art. 21. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender selbst eine längere Frist gestattn würde.

Waaren, die mit den Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht ausserordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

Art. 22. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzedirten Linien befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sizen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzuge ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, je auf Verlangen einen zum Krankentransport besonders eingerichteten Wagen in der Richtung nach St. Gallen zu befördern.

Art. 23. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehs und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

Art. 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schw.-Std. der Bahnlänge,

„ „ II. „ „ „ „ 0,35 „ „ „ „

„ „ III. „ „ „ „ 0,25 „ „ „ „

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein, als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements, sind die Personentaxen niedriger zu stellen als für einfache Fahrten.

Für die Benutzung der Krankenwagen wird der Bezug einer höhern, später zu vereinbarenden Taxe gestattet.

Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

Art. 26. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare mittelst der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

Art. 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

Art. 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenige für Waaren bis auf 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von den mit einem Personenzuge reisenden Trägern in demselben Zuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

Art. 29. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Summe in Ansatz gebracht.

Art. 30. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

Art. 31. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

Art. 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches in kantonalen oder eidgenössischen Diensten steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die Personenzüge zu befördern. Zur nämlichen Taxe sind auch nicht uniformirte Wehrpflichtige zu befördern, wenn dieselben im Besitze eines militärischen Dienstbefehls sind.

Die Kriegsverwaltung hat die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der erwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Art. 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Personen, welche auf Rechnung des Kantons St. Gallen polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

Art. 34. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zuläßige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft, betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife, unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

Art. 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Standes St. Gallen, theils demjenigen der Gesellschaft einzuverleiben.

Wenn später entweder weitere Bauarbeiten, welche nicht bloß zur Unterhaltung der Bahn dienen, ausgeführt werden, oder das Betriebsmaterial vermehrt wird, so sind auch Rechnungen über die dadurch veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

Art. 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Kopie der Jahresrechnung und einen Auszug aus dem Protokoll über die während des betreffenden Jahres von der Generalversammlung gepflogenen Verhandlungen dem Regierungsrathe einzusenden.

Art. 37. Ausser den in Art. 4, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

Art. 38. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszu tragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernennt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 39. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstützung von Arbeitern, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle bei dem Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, oder der Hinterlassenen derselben, zu sorgen.

Art. 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines und eines halben Jahres, vom Zeitpunkt der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen und sich zugleich beim Regierungsrathe über die Mittel für gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

Die Konzession tritt erst in Kraft:

- 1) nachdem die Gesellschaft den Anschluß an die schweizerische Nordostbahn an demjenigen Punkte erlangt hat, welcher von der Regierung des Kantons St. Gallen als den Interessen desselben entsprechend anerkannt worden ist;

- 2) nachdem die Vereinigten Schweizerbahnen innert einer vom Regierungsrathe nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung anzusehenden Frist erklärt haben, von dem ihnen laut Art. 3 der Konzession vom 14. Juni 1852 zustehenden Prioritätsrechte keinen Gebrauch machen zu wollen.

St. Gallen, den 30. November 1872.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Landammann:

**Dr. Tschudi.**

Der Staatsschreiber:

**Zingg.**



## Concession

des

Kantons Basel-Stadt an die Berner Jurabahngesellschaft,  
für die Linie Basel-Delsberg.

(Vom 31. Dezember 1872.)

---

Wir Bürgermeister und Rath des Kantons Basel-Stadt, hiezu durch Beschluß des Großen Rathes vom 16. December 1872 ermächtigt, und unter Vorbehalt, daß die Generalversammlung der Ostbahn-Actionäre den von ihrem Verwaltungsrath am 22. November d. J. ausgestellten Verzicht betreffend Basel-St. Louis ratificire, ertheilen der Berner Jurabahn-Gesellschaft, das heißt der in Constitution begriffenen Actien-Gesellschaft für Ausführung des Gesamt-Jurabahn-Unternehmens, die nachfolgende Konzession:

§ 1. Der Bernischen Jurabahn-Gesellschaft wird die Konzession für die im Gebiet des Kantons Basel-Stadt befindliche, von der Kantonsgrenze nach dem Centralbahnhof in Basel sich erstreckende Abtheilung der Jurabahn zu den nachstehenden Bedingungen und unter Vorbehalt der Bundesgenehmigung ertheilt.

§ 2. Die Dauer der Concession ist auf 99 aufeinander folgende Jahre, vom 1. Mai 1874 an gerechnet, festgesetzt.

§ 3. Die Gesellschaft kann für Verbindlichkeiten, welche im Kanton Basel-Stadt eingegangen werden, oder in demselben zu erfüllen sind, in Basel belangt werden und nimmt zu diesem Behuf

**Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Kantonsgrenze zwischen Herisau und Gossau über Gossau bis zur Kantonsgrenze zwischen Niederbüren und Bischofszell. (Vom 30. November 1872.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1873             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 1                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 11               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 15.03.1873       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 447-458          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 007 604       |

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.