

Schweizerisches Bundesblatt

XXIV. Jahrgang. III. Nr. 45. 5. Oktober 1872.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Konzession

des

Standes Thurgau für eine Eisenbahn von der Nordostbahnlinie (Anschlußpunkt entweder in Sulgen, oder in Amrisweil) an, über Bischofszell nach Hauptweil, beziehungsweise Gossau, eventuell Herisau, soweit dieselbe thurgauisches Gebiet berührt.

(Vom 23. Mai 1872.)

Der Große Rath des Kantons Thurgau,

nach Einsicht eines vom 20. März 1872 datirten Gesuches des betreffenden Komite um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Nordostbahnlinie (Anschlußpunkt entweder in Sulgen oder in Amrisweil) an, über Bischofszell nach Hauptweil, beziehungsweise Gossau, eventuell Herisau, soweit sie thurgauisches Gebiet berührt,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Händen einer von ihnen zu gründenden Aktiengesellschaft unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb

der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

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

Für jede allfällig später entstehende Linie zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, sofern sie über Bischofszell führt, wird das Recht vorbehalten, den Anschluß und die Benutzung des Bahnkörpers der konzessierten Unternehmung gegen Entschädigung zu beanspruchen.

§ 3. Der zu bildenden Gesellschaft ist gestattet, mit der Nordostbahngesellschaft oder mit den Vereinigten Schweizerbahnen sich über den Bau und Betrieb dieser Linie zu verständigen. Dagegen unterliegt die Abtretung der Konzession an eine andere Unternehmung der Genehmigung des Großen Rathes.

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Thurgau 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, 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

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

§ 5. 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 Rückkaufs 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 Thurgau abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 6. Die Gesellschaft hat ihr Domizil im Kanton Thurgau. Sie ist für persönliche Klagen in Bischofszell zu belangen, für dingliche Klagen dagegen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

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

§ 8. Die Statuten der zu gründenden Aktiengesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Gutheißung nur mit Bewilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 9. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes, sowie der Steuerpflicht.

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

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

§ 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch dem Polizeidepartemente, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung des Obergewaltrechtes 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.

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

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

§ 13. 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 in Folge 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.

§ 14. Der Anschluß an die Nordostbahn entweder in Sulgen oder in Amriswil ist in der Weise zu bewerkstelligen, daß ein durchgehender Betrieb in der Richtung nach Gossau eingerichtet werden kann.

§ 15. 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 in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat

jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 16. 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 einzelnen 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.

§ 17. 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.

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material 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.

§ 19. Die Bahn darf dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benutzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu erteilt 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.

§ 20. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens drei Mal nach jeder Richtung stattfinden.

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

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 22. 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 spebiren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten 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.

§ 23. 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 Sitzen 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.

Jede Woche ist an einem öffentlich bekannt zu machenden Tage ein zum Krankentransporte besonders eingerichteter Wagen in der Richtung nach der Station Münsterlingen mitzuführen.

§ 24. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der	I. Wagenkl.	bis auf	Fr. 0,50	per Schw.=Stde.	der	Bahnlänge,
" "	II.	" " "	0,35	" " "	" "	" "
" "	III.	" " "	0,25	" " "	" "	" "

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

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

Die Tage 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 Personentagen niedriger zu stellen, als für einfache Fahrten.

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

§ 26. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Tagen 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 Tagen sollen für den Transport von Heerden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

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

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

§ 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh bis auf 40 Prozent und diejenige für Waaren bis auf 100 Prozent der gewöhnlichen Tage 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.

§ 30. 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.

§ 31. 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.

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

§ 33. 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.

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Personen, welche auf Rechnung des Kantons Thurgau 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.

§ 35. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 10 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach

gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen 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.

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

§ 36. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längensprofil 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 Thurgau, 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.

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

§ 38. Außer den in §§ 5, 14, 17 und 35 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 39. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht jeweilen so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter ernennt und von den letzteren 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 Vorgesetzten zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

§ 40. 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.

§ 41. Die Gesellschaft hat innerhalb zwei Jahren die Konzession vom Kanton St. Gallen auszuwirken und mit den Erdbarbeiten zu beginnen. Gleichzeitig hat sie sich beim Regierungsrathe über die Mittel für gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

Die Konzession tritt erst in Kraft, nachdem die Nordostbahn inner einer vom Regierungsrath nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung anzusehenden Frist erklärt hat, von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte keinen Gebrauch machen zu wollen. Wird das Prioritätsrecht von ihr in Anspruch genommen, so hat sie die Ausführung der ganzen Linie sicher zu stellen und sich demgemäß auch über den Erwerb derjenigen Konzessionen auszuweisen, welche den ihr vom Kanton Thurgau verliehenen Prioritätsrechten nicht unterworfen sind.

§ 42. Der Regierungsrath ist mit den in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen beauftragt.

Gegeben Weinfelden, den 23. Mai 1872.

Der Präsident des Großen Rathes:

H. Häberlin.

Die Sekretäre:

C. Vogler.

J. Schümperlin.

**Konzession des Standes Thurgau für eine Eisenbahn von der Nordostbahnlinie
(Anschlusspunkt entweder in Sulgen, oder in Amrisweil) an, über Bischofszell nach
Hauptweil, beziehungsweise Gossau, eventuell Herisau, soweit dieselbe thurgauisches
Gebiet be...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1872
Date	
Data	
Seite	385-394
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 444

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.