

Schweizerisches Bundesblatt.

XV. Jahrgang. III.

Nr. 44.

3. Oktober 1863.

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent.— Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Konzeptionsakt

der

Regierung von Tessin

für

die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Chiasso
nach Biasca, mit einer Zweigbahn nach Locarno.

(Vom 12. Brachmonat 1863.)

Art. 1. Die Regierung des Kantons Tessin erteilt den Herren James Alfred Hallett, Banquier, Octavius Dmmaney, Banquier, Henry Haggard, Banquier, Robert George Sillar, Banquier, und Howard Ashton Holden, Eisenbahnunternehmer, alle von London, die Konzeption für die nachbezeichnete Eisenbahnlinie, deren einspurige Erstellung und Betrieb von denselben übernommen wird, nämlich:

Von Chiasso nach Biasca über Mendrisio, Lugano, Monteceneri und Bellenz, mit einer Zweigbahn von Bellenz nach Locarno.

Sollte die Verkehrszunahme zwei Spuren nöthig machen, so verpflichtet sich obige Konzeptions-Gesellschaft zur Herstellung derselben und zur Ausführung der hiezu erforderlichen Kunstarbeiten.

Die Regierung räumt ferner den obigen Unternehmern das Recht ein, die Linie von Chiasso an die lombardisch-venetianische Eisenbahn anzuschließen, und verpflichtet sich, nöthigenfalls und so weit es bei ihr steht, zur Aufstellung eines italienischen Zollamtes auf tessinischem Gebiet Hand zu bieten.

Art. 2. Die Dauer der Konzession ist, von der Eröffnung der ersten Sektion der Gesamtklinie an gerechnet, auf neun und neunzig Jahre festgesetzt.

Nach Verfluß dieser Zeit erlöschen alle Rechte und Privilegien der Gesellschaft und gehen dieselben auf den Staat über, es wäre denn, daß eine Erneuerung derselben zu Gunsten jener vereinbart würde.

Art. 3. Die Bauarbeiten sind sechs Monate nach der eidgenössischen Ratifikation ernstlich in Angriff zu nehmen und in gleicher Weise ununterbrochen fortzusetzen.

Die Sektionen Chiasso-Mendrisio-Lugano, und Locarno-Bellinz-Biasca sollen drei Jahre nach Beginn der Arbeiten vollendet und dem Betriebe übergeben werden.

In Bezug auf die Sektion Lugano-Bellenz hat das Nämlche inner fünf Jahren, vom gleichen Datum an, zu geschehen.

Art. 4. Die Gesellschaft ist berechtigt, die gegenwärtige Brücke über den Luganensee in der Art zu benutzen, daß dieselbe auf eigene Kosten für Fuhrwerke und Fußgänger, wie für den ununterbrochenen Eisenbahnübergang, und unter Rücksichtnahme auf unbehinderte Schifffahrt hergestellt wird. Die Unterhaltung der Brücke fällt ganz der Gesellschaft zur Last.

Wenn die Gesellschaft, welche Eigenthümerin des Dampfschiffes „Ceresio“ ist, es verlangt, so ist die Eisenbahngesellschaft verpflichtet, dasselbe sammt Zugehör zu dem mit Staatsdekret vom 29. Wintermonat 1855 festgesetzten Preise zu übernehmen.

Art. 5. Der Bau und Betrieb der hier bezeichneten Eisenbahn hat nach den Regeln der Kunst und unter Benutzung der neu eingeführten Verbesserungen stattzufinden.

Art. 6. Unter gleichen Bedingungen wird der Gesellschaft für die Konzession aller andern Eisenbahnlinien im Kanton der Vorzug eingeräumt.

Werden von anderer Seite neue Konzessionen begehrt, so haben die Gesuchsteller zugleich ihre Uebernahmebedingungen und Studien vorzulegen und sich über hinlängliche Mittel für das Unternehmen auszuweisen. Die Regierung wird hievon der konzessionirten Gesellschaft Kenntniß geben, unter Anberaumung einer Frist von drei bis zwölf Monaten (je nach der Natur der Bodenverhältnisse und der Wichtigkeit

der Arbeiten), damit dieselbe sich über Geltendmachung des ihr gewährten Vorzugs erkläre. Spricht sie sich für dieselbe aus, so hat sie gleichzeitig damit auch die Uebernahmsbedingungen und die bezüglichlichen Studien einzureichen und sich gegenüber dem Staate über den Besitz der für das Unternehmen erforderlichen Mittel auszuweisen.

Die Regierung ihrerseits übernimmt die Verpflichtung, während der Dauer gegenwärtiger Konzession keinen Eisenbahnbau zuzugeben, der dem mit Gegenwärtigem konzessionirten Konkurrenz machen könnte, noch sich mit anderweitigen Linien einzulassen.

Als solche Konkurrenzlinien werden bezeichnet: Die Linie von Bellinz über Igno nach Varese, und diejenige von Bellinz über Magadino bis an die italienische Gränze.

Nicht inbegriffen in dieser Einschränkung ist oder sind dagegen die Linie oder die Linien, welche von Biasca (oder Umgegend) aus die Richtung nach dem Alpenübergang nehmen, noch die im Art. 1 erwähnte Verbindung und diejenige von Locarno an die italienische Gränze bei Brissago.

Vorbehalten bleiben stets die Bestimmungen des Bundesgesetzes und die Rechte der Eidgenossenschaft.

Art. 7. Die nöthigen Expropriationen finden auf Grund des dießfälligen Bundesgesetzes statt.

Mit Ausnahme der Bäume und anderer Gewächse werden der Gesellschaft für den Bau und den Unterhalt der Eisenbahn und der Zugehörigen unentgeltlich verabfolgt: die unurbaren und unvertheilten Grundstücke der Gemeinden, Bürgerschaften (patriziati), Korporationen, Kreise, Bezirke und des Kantons; der Kies und Sand, gewöhnliche und Haussteine, so wie andere Materialien, welche sich an den Ufern oder im Bette der Flüsse und Bäche befinden, — mit Vorbehalt der für die Ufer und anstoßenden Güter erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen und allfälliger Entschädigungen.

Ebenso steht der Gesellschaft die Benutzung der Steinbrüche, Kalk- und Gypsgruben auf den oben bezeichneten Grundstücken zu.

Art. 8. Die Einfuhr von Eisenbahnschienen, Schienenstühlen, Maschinen, Lokomotiven, Waggonen, Last- und anderer Wagen, und überhaupt aller für die Erstellung und den Betrieb von Eisenbahnen und resp. der Gebäulichkeiten erforderlichen Gegenstände, so wie von Beleuchtungs- und Heizungsmaterialien, wird für die ganze Konzessionsdauer von jeder Kantonalsteuer oder Tage befreit.

Art. 9. Während des Baues hat die Gesellschaft für die öffentliche und Privat Sicherheit, insbesondere für die Offenhaltung der bestehenden Straßen und für die Kommunikation diesseits und jenseits der Bahn

zu sorgen, indem sie die dießfalls nöthigen Brücken, Durchgänge und Wege auf eigene Kosten herstellt und unterhält.

Ebenso ist die Gesellschaft, falls die Erstellung der Eisenbahn eine veränderte Richtung an bestehenden Verbindungsstraßen oder Wegen nöthig erscheinen ließe, verpflichtet, die dießfälligen Kosten ganz und allein zu tragen.

Wenn der Staat neue, die Eisenbahn durchkreuzende Straßen anlegt, so fällt der Gesellschaft der vierte Theil der hiedurch verursachten Mehrkosten zur Last, wofern diese neue Straßen vor der Vollendung der Eisenbahn selbst erstellt werden.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung dieser Anlagen und Bauten entscheidet die Regierung.

Art. 10. Die Regierung hat das Recht, gegen Bezahlung der Mehrkosten zu verlangen, daß auf den von der Gesellschaft zum Eisenbahnbetrieb zu erbauenden Brücken der für Wagen und andere Fuhrwerke nöthige Raum zugestanden werde.

Art. 11. Die Gesellschaft verpflichtet sich, sowol während des Baues der Bahn als beim nachherigen Betrieb derselben, auf ihre Kosten alle nöthigen Vorkehrungen zu treffen, damit der Verkehr auf den Straßen nicht unterbrochen werde, und daß Grundstücke und Gebäulichkeiten keinerlei Schaden erleiden, so wie überhaupt, daß die öffentliche Sicherheit nicht gefährdet werde.

Art. 12. Während der ganzen Dauer der Konzeßion soll die Bahn vollständig und regelmäßig in Betrieb erhalten und das Publikum gut und sicher bedient werden.

Die Regierung ist berechtigt, jederzeit die Sicherheit der Bauten und des Betriebs konstatiren zu lassen.

Art. 13. Die Statuten für die Bildung der anonymen Aktiengesellschaft, die Bauplane, die Pläne über Bahneinrichtung und den Lauf der Gewässer, über das Tracé der Linie und die Anlegung von Stationen sind in doppeltem Original, wovon eines im Besitze des Staates verbleibt, der Regierung zur Gutheißung zu unterstellen, und sie können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

In streitigen Fällen steht sowol der Gesellschaft als den Privaten und beteiligten Gemeinden der Rekurs an den Großen Rath offen.

Art. 14. Sollte bei Ausführung der Arbeiten eine oder mehrere Metallgruben aufgefunden werden, so sind diese von Rechtes wegen Eigenthum der Gesellschaft. Dagegen ist vom Meinertrag an die Kantonsregierung das vom Gesetze bestimmte Betreffniß zu entrichten. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem oder überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, Petrefakten, Münzen, Medaillen

u. dgl., welche während des Baues entdeckt werden sollten, sind zur Hälfte Eigenthum des Staates.

Die Salinen, welche aufgefunden werden könnten, sind ausschließliches Eigenthum des Staates.

Art. 15. Zu Angestellten für den Bau und den Betrieb der Bahn sollen, Tauglichkeit vorausgesetzt, der Mehrzahl nach Tessiner genommen und bei den Bauten tessinische Arbeiter vorgezogen werden.

Art. 16. So weit der Bund nicht von dem Rückkaufsrechte Gebrauch macht, steht der Kantonsregierung das Recht zu, die Bahn sammt dem Material, den Rechten und Privilegien von den KonzeSSIONÄREN rückzukaufen, sobald die Sektionen von Locarno-Bellinzona nach Biasca und Chiasso-Mendrisio nach Lugano vollendet und dem Betriebe übergeben sein werden, wofern gleichzeitig eine Alpenbahn-KonzeSSION erteilt sein wird.

Zu welcher Zeit auch der Rückkauf erfolgen mag, so ist der Preis nach einer Schätzung gemäß den Bestimmungen der Bundesgesetze vom 1. Mai 1850 und 28. Heumonats 1852 festzusetzen, wie sie im bundesrätlichen Beschlusse vom 22. Christmonats 1856 bei der Ratifikation des KonzeSSIONSaktes des Kantons zu Gunsten der deutsch-schweizerischen Kreditbank in St. Gallen angewendet wurden.

Wann immer die Regierung zum Rückkauf schreitet, so hat sie die allfällig noch, bezüglich der Eisenbahnlilien und der KonzeSSION, bestehenden Verträge der KonzeSSIONÄRE oder der Gesellschaft oder Anderer unverändert einzuhalten, immerhin nach vorgängiger Prüfung ihrer Richtigkeit und guten Treue.

Für den Fall des Rückkaufs hat die Regierung dem Vertreter der Gesellschaft an seinem gesetzlichen Domizil im Kanton eine schriftliche viermonatliche Aufkündigung zuzustellen.

Art. 17. Sollten sich die bestehenden Gesetze als ungenügend zum Schutze der Bahn und des Betriebs gegen Beschädigungen und Störungen erweisen, so verpflichtet sich die Regierung zu wirksamen Maßnahmen zum Schutze der Bahn und des Unternehmens überhaupt.

Im Uebrigen ist die Bahnpolizei der Gesellschaft anvertraut, unter der Oberaufsicht des Staates und unbeschadet den Befugnissen der Staats- oder Lokalpolizei.

Die Gesellschaft ernennt die hiezu nöthigen Angestellten und Aufseher und läßt sie durch die zuständigen Behörden beedigen.

Art. 18. Während der ganzen Dauer der KonzeSSION ist die Gesellschaft von jeder Kantonal- wie Kommunalsteuer befreit, sowol mit Rücksicht auf ihre Komposition und ihr Kapital, als auf den Bahnbau, die

Bahn selbst sammt Zugehör, die Stationen, Werkstätten und das bewegliche und unbewegliche Material jeder Art.

Die im Kanton wohnenden Angestellten, so wie Gebäude und Liegenschaften außer dem Bereich der Bahn, sind gleich andern steuerpflichtig. Ebenfalls vorbehalten bleibt die Gefahr für die Feuerversicherung.

Art. 19. Die Gesellschaft steht in Allem, was in gegenwärtiger Konzessionsurkunde nicht vorgesehen ist, unter den eidgenössischen und kantonalen Gesetzen.

Die Vaudirektion der Bahn hat ihren Sitz im Kanton zu nehmen, wo die Verwaltung der Gesellschaft für die gesammte Konzessionsdauer eine gesetzliche Vertretung aufzustellen hat.

Bei der Mittheilung dieses Konzessionsaktes haben die Konzessionäre ein Domizil und eine Vertretung zu bezeichnen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, der Regierung die alljährlich den Aktionären vorzulegenden Rechenschaftsberichte ebenfalls mitzutheilen.

Art. 20. Die Beförderung kantonalen Truppen und Polizeiangehöriger und des Kriegsmaterials hat unter den gleichen Vergünstigungen, wie sie der Eidgenossenschaft eingeräumt sind, stattzufinden.

Ferner übernimmt es die Gesellschaft, bei Anlaß des verfassungsmäßigen Wechsels des Regierungssizes, das Regierungspersonal und die Effekten desselben wie des Staates unentgeltlich zu befördern. Auch verpflichtet sie sich zum unentgeltlichen Transporte des für den Verbrauch im Kanton bestimmten Salzes.

Art. 21. Die Tarife werden von der Gesellschaft festgesetzt, dürfen aber ohne Ermächtigung der Kantonsregierung das von andern schweizerischen Eisenbahnen unter ähnlichen Verhältnissen angenommene Maximum nicht übersteigen.

Art. 22. Den Konzessionären ist gestattet, eine anonyme Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der betreffenden Linie zu gründen, und den Betrieb und die Verwaltung andern Gesellschaften zu übergeben, oder die Konzession ganz oder theilweise abzutreten.

Art. 23. Die Konzessionäre haben bei der Kantonsregierung oder bei einer von dieser bezeichneten Bank eine Kaution von Fr. 400,000 zu leisten; hievon werden heute Fr. 150,000 bei der Kantonalbank in Yverdon niedergelegt und mit den übrigen Fr. 250,000 hat binnen dreißig Tagen, vom Konzessionsdekret der Kantonsregierung von Tessin an gerechnet, ein Gleiches zu geschehen, bei Verlust des ersten Depositums zu Gunsten des Staates.

Das Depositum ist der Gesellschaft im Falle der Nichtratifikation dieser Konzession von Seite des Bundes zu erstatten, mit Ausnahme der dem Staate verfallenden Fr. 150,000.

Die Hinterlage wird verwirkt und fällt dem Staate anheim, falls der Bundesrath wegen Nichterfüllung der bei der Ratifikation allfällig auferlegten Bedingungen, seitens der konzessionirten Gesellschaft, diese Ratifikation zurückziehen sollte.

Art. 24. Die Erstattung der Hinterlage erfolgt an die Gesellschaft dreißig Tage nach Vorweis einer Bescheinigung von Kantons- oder andern kompetenten, von den Parteien zu bezeichnenden Ingenieuren, daß die ausgeführten Arbeiten und das bezügliche Material einen Werth von wenigstens einer Million Franken haben, abzüglich aller auf den Grundstücken, Materialien und Bauten etwa bestehenden Lasten.

Die Anzeige vom Stattfinden der Expertise und der bevorstehenden Rückerstattung der Hinterlage wird, zur Information der Interessenten, dreißig Tage vorher im Amtsblatte bekannt gemacht.

Art. 25. Wenn sechs Monate nach der Bundesratifikation die Bauarbeiten auf den beiden Sektionen Chiasso-Lugano und Locarno-Biasca nicht ernstlich in Angriff genommen werden, so ist die von den Konzessionären erlegte Kaution dem Staate verfallen und die Konzession erloschen, vorbehältlich der Bestimmung im Art. 28.

Art. 26. Wenn die Sektionen der im Art. 3 bezeichneten Linien in den festgesetzten Fristen und zwölf Monate nach den betreffenden Verfallszeiten nicht vollendet und dem Betrieb übergeben werden, so verfällt die Gesellschaft in eine Buße zu Gunsten des Staates, die für jede nicht vollendete und in Betrieb gesetzte Sektion ein Drittel der im Art. 23 festgesetzten Depositumsumme nicht übersteigen darf, mit Vorbehalt (wie oben) des Art. 28.

Wenn sechs Monate nach der oben bezeichneten zwölfmonatlichen Frist die Arbeiten nicht vollendet und die Bahnlilien nicht dem Publikum zur Benutzung übergeben werden, so wird die Konzession als nicht-gesehen betrachtet.

Art. 27. Wenn die begonnenen Bauarbeiten für die Dauer eines Jahres unterbrochen würden, so erlischt gegenwärtige Konzession, und es tritt für die Kantonsregierung die Befugniß ein, die ausgeführten Bauten, welche durch eine andere Gesellschaft vollendet werden können, öffentlich zu versteigern und den Erlös der außer Besitz gesetzten Gesellschaft auszuwändigen, nach Abzug einer Summe im Betrage des im Art. 23 erwähnten Depositums, falls letzteres bereits erstattet worden wäre.

In diesem Falle verbleibt jener Kautionsbetrag Eigenthum des Staates. Alles mit Vorbehalt der im Art. 28 vorgesehenen Fälle.

Art. 28. Für den Fall höherer Gewalt werden die Parteien den gewohnten Rechtsweg einschlagen.

Art. 29. Alle Anstände zwischen der tessinischen Regierung und der Gesellschaft werden durch ein Schiedsgericht beigelegt, zu dem jede

Partei gleich viele Mitglieder wählt und das seinen Sitz im Kanton zu nehmen hat. Der Zusammentritt der Schiedsrichter wird binnen 40 Tagen nach ihrer Ernennung erfolgen. Bei gleicher Stimmenzahl werden die Schiedsrichter einen Obmann bezeichnen, der dann entscheidet.

Wenn eine Partei die ihr zustehenden Schiedsrichter und Experten nicht ernennt, oder wenn über die Zahl der Schiedsrichter Anstände entstehen, oder die Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmanns nicht einigen könnten, so gilt das Bundesgericht als zuständig, die Zahl der Schiedsrichter festzusetzen und die Wahl des Obmanns vorzunehmen.

Zusatz-Artikel.

Art. 30. Die Gesellschaft verpflichtet sich, Studien für einen Alpenübergang vornehmen zu lassen und bei den betheiligten Staaten die nöthigen Unterhandlungen einzuleiten, um sodann binnen zwei Jahren nach der Bundesratifikation der gegenwärtigen Konzeption für diesen Alpenübergang einen Uebernahmenvorschlag vorlegen zu können.

Wenn die Gesellschaft die Konzeption für einen Alpenübergang erlangt, so kann sie vom Kanton Tessin kein pekuniäres Opfer für diesen Zweck ansprechen.

Lugano, den 12. Brachmonat 1863.

Für den Staatsrath,
Der Präsident:
A. Corecco.

Für den Staatsraths-
Sekretär:
C. Morosini.

Der Große Rath der Republik und des Kantons Tessin hat den vorliegenden Entwurf des Staatsrathes in Berathung gezogen, denselben gutgeheissen und ihm Gesetzeskraft ertheilt.

Lugano, den 12. Brachmonat 1863.

Für den Großen Rath,
Der Präsident:
Zauch.

Die Großräthe und Sekretäre:
Abv. **Bernardino Bonzanigo.**
Abv. **Canova Edoardo.**

Konzessionsakt der Regierung von Tessin für die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Chiasso nach Biasca, mit einer Zweigbahn nach Locarno. (Vom 12. Brachmonat 1863.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1863
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1863
Date	
Data	
Seite	667-674
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 213

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.