

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Konzession für eine Eisenbahn von Mendrisio auf  
den Monte Generoso.

(Vom 11. Mai 1874.)

---

Tit.!

Die internationale Gesellschaft für Bergbahnen sucht um die Konzession nach für eine Eisenbahn, welche den berühmten Aussichtspunkt Monte Generoso, 1695 Meter über Meer, mit der Gottthardbahnstation Mendrisio in Verbindung bringen soll. Das projektirte Trace führt am Hotel Mendrisio, wo eine Haltstelle in Aussicht genommen ist, und an den Ortschaften Cragno, Baldavana und Cassina vorbei zum neuen Hotel Generoso und von da um den Bergrüken herum zur Endstation, circa 135 Meter unterhalb des Gipfels des genannten Berges. Die Bahn erhält eine Länge von circa  $12\frac{1}{2}$  Kilometern. Die Gesamtsteigung von 1224 Metern vertheilt sich in folgender Weise:

|      |       |       |      |          |      |     |     |     |
|------|-------|-------|------|----------|------|-----|-----|-----|
| 1875 | Meter | haben | eine | Steigung | bis  | auf | 5   | %   |
| 3530 | "     | "     | "    | "        | über | 5   | bis | auf |
| 7095 | "     | "     | "    | "        | "    | "   | "   | 10  |
|      | "     | "     | "    | "        | "    | "   | "   | %   |

Die Maximalsteigung beträgt  $14,15\%$ . Sämmtliche Curven erhalten einen Radius von 160 Metern. Die Hälfte der Linie wird in Curven zu liegen kommen. Der Oberbau soll nach dem bei der

Rigibahn angewendetes Zahnstangensystem angelegt werden, jedoch nur mit 1 Meter Spurweite. Die Baukosten werden auf  $4\frac{1}{2}$  Millionen Franken oder per Kilometer circa Fr. 340,000 veranschlagt.

Hinsichtlich der Konzessionsbedingungen sind folgende Punkte hervorzuheben:

1) Die um die Konzession nachsuchende Gesellschaft wünscht, daß die Bestimmung der einzuhaltenden mittleren Geschwindigkeit dem Bundesrathe vorbehalten werde, wie die Konzession für die Touristenbahnen im Berner Oberland (Sektion Bergbahn) dieß statuiert. Eventuell glaubt sie, daß 8 Kilometer per Zeitstunde zu erreichen seien. Für die Bergbahn Rorschach-Heiden (Maximalsteigung  $8,8\%$ ) sind gleichfalls 8 Kilometer per Zeitstunde vorgeschrieben. Die Rigibahn (mit einem Gefäll von  $23\%$ ) zeigt dagegen bloß eine Geschwindigkeit von 4,12 Kilometern per Zeitstunde. Von der Ansicht ausgehend, daß bei einer Bahn der vorliegenden Art mehr für die Sicherheit als für Schnelligkeit gesorgt werden müsse, nehmen wir in unsern Beschlußentwurf eine mittlere Geschwindigkeit von 6 Kilometern per Zeitstunde auf.

2) Absatz 2 von Art. 19 des Eisenbahngesetzes, welcher die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, den Transport der fahrenden Postbüreaux unentgeltlich zu besorgen, erregt bei den Petenten Besorgniß. Der Postverkehr wird aber kaum je nöthig machen, auf der in Behandlung stehenden Linie eigene Postwagen kursiren zu lassen; ohne zwingende Gründe aber wird selbstverständlich die Postverwaltung nie zu einer solchen Anordnung gelangen.

3) Da die Bahn vorzugsweise den Touristenverkehr vermitteln soll, so wird sie nur in den Sommermonaten betrieben werden. Wegen des Posttransportes während des Winters irgend eine Bestimmung aufzustellen, ist kein Bedürfniß vorhanden.

4) Entgegen dem Antrag der Gesellschaft, sie von der Pflicht zur Einrichtung von mehr als einer Wagenklasse zu befreien, schlagen wir eine Bestimmung vor, wie sie sich in der Konzession für die Touristenbahnen im Berner Oberland und ähnlich in den Rigibahn-Konzessionen vorfindet: daß dem Bundesrathe vorbehalten sei, nach Ablauf von zwei Betriebsjahren die Einführung von zwei Klassen vorzuschreiben.

5) In Art. 15 und 18 beansprucht die Gesuchstellerin die nämlichen Taxen, die durch Bundesbeschluß vom 24. September 1873 der Bergbahn Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald eingeräumt worden sind, nämlich für die Personen, so lange nur eine Wagenklasse besteht, per Kilometer

für die Bergfahrt 1 Fr. — Rp.

„ „ Thalfahrt — „ 50 „

wenn zwei Wagenklassen eingeführt werden,  
in der 1. Klasse:

für die Bergfahrt 140 Rp.

„ „ Thalfahrt 70 „

in der zweiten Klasse:

für die Bergfahrt 80 Rp.

„ „ Thalfahrt 40 „

für das Reisegepäck 30 Rp. per Kilometer und 50 Kilogramm,  
für Waaren 20 Rp. in der höchsten, 15 in der niedersten Klasse.

In Art. 18 soll ferner der Absatz betreffend die Begünstigung der Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen wegbleiben, und in Art. 15 der Rabatt für die Abonnementsbillets auf 20<sup>0</sup>/<sub>10</sub> fixirt werden.

Die Regierung des Kantons Tessin erhebt gegen die Begehren keine Einwendung.

Auch wir sehen uns nicht zur Opposition veranlaßt, da es sich um eine fast ausschließlich Luxuszwecken dienende Bahn handelt. Wir bemerken nur noch, daß die Arther Rigibahn und (bei kilometerischer Berechnung nach oben abgerundet) die Vitznauer Rigibahn die nämlichen Taxen beziehen darf, und daß die Fahrt auf der Eisenbahn ungefähr gleich theuer wird zu stehen kommen wie bisher die Benutzung eines Pferdes oder Maulthiers.

Die auf den Unterschied zwischen Eilfracht und gewöhnlicher Fracht sich beziehenden Bestimmungen der Normalkonzession haben hier keine Bedeutung.

6) Für Arme und Arrestanten will die Gesellschaft die normale Taxreduktion gewähren, dagegen Militärpersonen nur unter der in der mehrerwähnten Touristenbahnkonzession aufgestellten Beschränkung. Wir finden dieß den Verhältnissen angemessen.

7) Die Petenten wünschen, daß sie ganz vom Viehtransporte dispensirt, eventuell, daß sie erst später, wenn das Bedürfniß sich herausstelle und die technischen Verhältnisse der Bahn festgestellt seien, dazu gehalten werden.

Vor der Hand scheint in der That ein Bedürfniß, in der Richtung der Bahn Vieh zu transportiren, nicht vorhanden zu sein. Die Rücksicht auf künftig mögliche Entwicklungen bestimmt uns indessen, den in obigem eventuellen Gesuche angedeuteten Standpunkt einzunehmen; in der am 26. Januar 1874 erteilten Konzession für die Bergbahn Rorschach-Heiden findet sich eine gleiche Bestimmung.

Wir beehren uns, Ihnen einen den vorstehenden Bemerkungen entsprechenden Beschlußentwurf vorzulegen und Ihnen dessen Annahme zu beantragen.

Wir benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, 11. Mai 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Schenk.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schiess.**

(Entwurf)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von der Gotthardbahnstation Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze auf dem Monte Generoso.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1) eines Gesuches der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, d. d. 19. März 1874;

2) einer Botschaft des Bundesrathes, d. d. 11. Mai 1874,

b e s c h l i e ß t :

Der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Basel wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der

Gotthardbahnstation Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze auf dem Monte Generoso unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Juli 1874 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Basel. Für das durch diese Konzession betroffene Unternehmen erwählt sie sich Domizil in Mendrisio.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Dezember 1875 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé, eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Eine für Ausweichgeleise dienende Streke von 1--2 Kilometern wird zweispurig, der übrige Theil der Bahn aber mit einspurigem Unterbau erstellt. Die Spurweite beträgt 1 Meter. Der Oberbau wird nach dem Zahnstangensystem angelegt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Tessin und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Verpflichtung zum Bahnbetrieb erstreckt sich auf die Sommermonate (1. Mai bis 31. Oktober). Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 6 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Zur Personenbeförderung wird nur eine Wagenklasse erstellt. Der Bundesrath hat jedoch das Recht, wenn das Bedürfniß sich herausstellt, nach Ablauf von zwei Betriebsjahren die Einführung zweier Wagenklassen zu verlangen.

Die Normalien für das zu benutzende Wagensystem unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

|   |                              |
|---|------------------------------|
| so lange nur eine Wagenklasse besteht:    |                              |
| für die Bergfahrt                         | 1 Fr. — Rp.                  |
| " " Thalfahrt                             | — " 50 "                     |
| wenn zwei Wagenklassen eingeführt werden: |                              |
| in der ersten Klasse                      |                              |
| für die Bergfahrt                         | 1 Fr. 40 Rp.                 |
| " " Thalfahrt                             | — " 70 "                     |
| in der zweiten Klasse                     |                              |
| für die Bergfahrt                         | 80 Rp.                       |
| " " Thalfahrt                             | 40 " per Kilometer der Bahn- |

länge.

10 Kilogramm des Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen Rabatt von mindestens 20% bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement, wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Die gesetzliche Taxermäßigung genießen nur solche Militärpersonen, welche im Bereiche der Eisenbahn ihren Wohnsitz haben und die auf Grund eines Militäraufgebotes reisen.

Art. 17. Von der Pflicht, Vieh zu transportiren, ist die Gesellschaft vorläufig befreit. Nach Ablauf von zwei Jahren, von der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, hat indeß der Bundesrath das Recht, Einführung des Viehtransportes zu verlangen. Die Taxen werden alsdann nach Anhörung der Gesellschaft und der Regierung des Kantons Tessin von der Bundesversammlung festgesetzt werden.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 20 Rappen, die niedrigste nicht über 15 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt. Der Bundesrath wird das Minimum der Zentnerzahl einer solchen Wagenladung festsetzen.

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 1 Fr. festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transport-

taxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahoriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Tessin abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen

Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben und der Kanton Tessin hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

## Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend  
die Garantie von drei Verfassungsgesetzen des Kantons  
Genf.

(Vom 13. Mai 1874.)

Tit. I

Der Staatsrath des Kantons Genf hat uns mit Schreiben vom 6. und 29. April a. c. drei Gesetze, welche eine theilweise Abänderung der bestehenden Verfassung dieses Kantons enthalten, mit dem Gesuche eingeschickt, dieselben Ihnen zur Ertheilung der Gewährleistung vorzulegen.

Es sind dies folgende drei Gesetze:

A. Das Verfassungsgesetz zur Abänderung von Art. 109 der Verfassung des Kantons Genf betreffend die Organisation und Wahl des Verwaltungsrathes der Stadt Genf, vom Großen Rathe angenommen unterm 18. März a. c.

Dasselbe lautet wie folgt:

„Abänderung zu Art. 109 der Verfassung:

„Art. 109, § 1. In der Stadt Genf ist die Gemeindeverwaltung einem Verwaltungsrathe übertragen. Derselbe besteht aus fünf Mitgliedern, welche von den gesammten Stimmberechtigten der Gemeinde gewählt werden. Wenn die Zahl der Votanten nicht

## **Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession für eine Eisenbahn von Mendrisio auf den Monte Generoso. (Vom 11. Mai 1874.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1874             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 1                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 24               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 06.06.1874       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 903-913          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 008 172       |

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.