

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

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

## B e s c h l u ß ,

betreffend

Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich über  
Urdorf an die Zürich-Zugersche Kantonsgränze bei Anonau.

(Vom 3. Heumonate 1857.)

Der Große Rath,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

nach Einsicht eines von den Herren Statthalter J. J. Heget-  
schweiler in Riffersweil, Bezirksgerichtspräsident R. Stehli-Hausbeer  
in Ober-Kunern, Dr. Jakob Bühler von Wettswil, Jakob Zürcher,  
Seidenfabrikant in Hausen und Gebrüder Stöcker, Spinnereibesitzer in  
Zwillikon, für sich und zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft  
gestellten Gesuches, für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich  
über Urdorf an die Zürich-Zugersche Kantonsgränze bei Anonau,

beschließt:

§. 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern zu Händen  
einer von ihnen zu gründenden Aktiengesellschaft unter den in den nach-  
folgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß  
§. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im  
Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonate 1852 die Genehmigung  
der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§. 2. Die Konzession wird bis zum 1. Mai 1957 ertheilt. Nach  
Ablauf dieses Zeitraumes soll die Konzession nach einer dazumal zu tref-  
fenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile  
eingetretenen Rücklaufes erloschen ist.

§. 3. Der Kanton verpflichtet sich, während dreißig Jahren, vom 1. Jenner 1853 an gerechnet, in der Richtung von Zürich an die Zürich-Zugersche Kantongrenze weder selbst Eisenbahnen auszuführen, noch Konzessionen für die Herstellung solcher Bahnen zu ertheilen.

Der Kanton Zürich verpflichtet sich im fernern, falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedirte Bahnlinie einmündenden Bahn handeln sollte, bei übrigens gleichen Bedingungen, der Gesellschaft, welcher die gegenwärtige Konzession ertheilt wird, den Vorrang vor allen andern Bewerbern einzuräumen, soweit nicht eine der bereits konzessionirten Bahnen vermöge ihrer Konzession dießfalls ein Vorrecht geltend zu machen hat.

§. 4. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

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

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

§. 7. 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 Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, 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 Bauplane abgewichen werden wollen, so ist hiefür die Zustimmung des Regierungsrathes einzuholen.

§. 8. Die Gesellschaft ist, sobald die Fortsetzung der Bahn in der Richtung nach Brunnau und Luzern gesichert ist, verpflichtet:

- a. Eine Realkautiou von Franken 100,000 in baar oder annehmbaren Werthschriften zur Sicherstellung der Ausführung der Bahnunternehmung zu leisten,
- b. den Anfang der Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn im Kanton Zürich zu machen, und sich gleichzeitig beim Regierungsrathe zur Befriedigung desselben über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Sollte die unter litt. a bezeichnete Verpflichtung nicht innerhalb drei Monaten und diejenige unter litt. b nicht innerhalb zwei Jahren von dem bezeichneten Zeitpunkte, oder überhaupt nicht innerhalb drei Jahren, vom Tage der Genehmigung durch die Bundesversammlung an gerechnet, erfüllt werden, so würde diese Konzession erlöschen und im letzteren Falle die geleistete Kautiou dem Staate verfallen.

§. 9. Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit die Kommunikation zu Land und zu Wasser,

bestehende Wasserleitungen u. dgl. 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 Verkehre nicht übergeben werden, bevor die betreffende Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die dießfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch immerhin, falls in Folge ungeschöner Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

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

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

§. 12. Die Bahn darf dem Verkehre 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 Sicherheit der Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe zu treffen.

§. 13. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§. 14. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowohl für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

§. 15. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtrechtes 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.

§. 16. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte Schweizerbürger sein.

Sie sind von der Polizeidirektion 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 zuwiderhandeln 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 den Regierungsrath, entsprochen werden.

§. 17. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats oder Gemeinde wegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie 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.

§. 18. Die Beförderung der Personen auf der Eisenbahn zwischen Zürich und der Zugerischen Kantonsgränze und umgekehrt soll wenigstens zweimal täglich stattfinden.

§. 19. Der Transport auf der Eisenbahn findet vermittelt Personenzüge und je nach Bedürfniß auch vermittelt Waarenzüge Statt.

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

§. 21. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, 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 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 Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§. 22. Für die Beförderung der Personen vermittelt der Personenzüge werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§. 23. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelt der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

" " 2. " " " " 0,35 " " " "

" " 3. " " " " 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 festgesetzt.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel, das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

" Stiere, Ochsen und Kühe, " " " " 0,40 " "

" Kälber, Schweine, Schafe, " " " " 0,15 " "

Ziegen und Hunde, " " " " 0,15 " "

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

§. 25. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,25.

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.

§. 26. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§. 27. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt

werden sollen, so darf die Taxe für Vieh bis auf vierzig Prozent und diejenige der Waaren bis auf hundert 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 jedoch nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

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

§. 28. 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 Franken 500 bei Geldsendungen für volle Franken 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Franken 0,25 für eine zum Transporte aufgegebene Summe in Anschlag gebracht.

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

§. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im Kantonaldienste steht, so wie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern.

Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§. 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle, solche, welche auf Rechnung des Kantons Zürich polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

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

§. 32. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen zehn Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarife nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen. Kann eine solche Verständigung nicht erzielt werden, so tritt schiedsgerichtliche Entscheidung ein.

§. 33. Soweit der Bund nicht bereits von dem Rückkaufsrechte Gebrauch gemacht oder von demselben Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, ist der Kanton Zürich berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des dreißigsten, fünfundvierzigsten, sechsßzigsten, fünfundsiebenzigsten, neunzigsten und neunundneunzigsten Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre und zehn Monate zum voraus hievon benachrichtigt hat. Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahn auf dem zürcherischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen wird.

§. 34. 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 sechsßzigsten Jahre ist der fünfundzwanzigfache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Zürich den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im fünfundsiebenzigsten Jahre der zweiundzwanzig-einhalbfache 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 werden, in Abzug zu bringen.
- b. Im Falle des Rückkaufes im neunundneunzigsten Jahre ist die muthmaßliche 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 Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich 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.

§. 35. Nach Vollendung der Bahn ist eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage derselben als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archive des Standes Zürich, 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 verursachten 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.

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

§. 37. Außer den in den §§. 10, 32 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weiteren alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§. 38. 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 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 Dreiervorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

§. 40. Die Gesellschaft ist verpflichtet, durch Gründung eines Invalidenfonds für Unterstützung von Arbeitern oder deren Hinterlassenen, die durch nicht selbst verschuldete Unglücksfälle beim Bau oder Betrieb der Bahn unterstützungsbedürftig werden, zu sorgen.

§. 41. Gegenwärtige Konzession tritt für die eingangsbezeichneten Konzessionsbewerber erst in Kraft, wenn nicht binnen einer von dem Regierungsrathe zu bestimmenden Frist, die übrigens jedenfalls nicht vor Ertheilung der Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung angelegt werden kann, die Nordostbahn von dem nach §. 3 des Beschlusses, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgrenze bei Gundetsweil ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen sollte.

§. 42. Die gegenwärtige Konzession darf nicht in Anwendung gebracht werden, bevor der Inhaber derselben dem Großen Rathe zu seiner Befriedigung den Nachweis geleistet hat, daß die Konzessionen für Fortführung der Eisenbahnlinie außerhalb des Kantons Zürich in einer dem zürcherischen Interessen entsprechenden Weise ertheilt worden seien.

§. 43. Auf den Fall, daß die Nordostbahngesellschaft auf das Prioritätsrecht für die durch den gegenwärtigen Beschluß konzedirte Bahn verzichten sollte, hat der Regierungsrath bei Anwendung der §§. 6 und 7 dieser Konzession zur Wahrung der Rechte, welche der Nordostbahngesell-

schaft nach §. 3 des Vertrages zwischen dem Stände Zürich und der besagten Gesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahn vom Zürich an die Kantonsgrenze bei Dietikon vom Jahr 1853 (D. G. S. Bd. IX. S. 286) mit Bezug auf die Vermittlung des Verkehrs zwischen Zürich und Dietikon zutreten, die geeigneten Maßregeln zu treffen.

## Z u s a t z.

---

### Der Große Rath

bei Anlaß der Ertheilung der vorstehenden Konzession

beschließt:

1. Der Regierungsrath wird eingeladen, auf Verlangen der Inhaber dieser Konzession sich mit den Regierungen der beteiligten Kantone ins Einvernehmen zu setzen, um ein dem Interesse des Kantons Zürich möglichst entsprechendes Tracé für die Fortsetzung der konzessionirten Linien in der Richtung nach Brunnen und Luzern zu erwirken.

2. Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Zürich, den 3. Heumonath 1857.

Im Namen des Großen Rathes:

Der Vizepräsident,

**Dr. J. J. Müttmann.**

Der erste Sekretär,

Huber.

---

## Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes.

---

(Vom 19. August 1857.)

Mit Note vom 16. dieß machte der Großh. Badische Geschäftsträger in der Schweiz dem Bundesrathe nachstehende Eröffnungen in Betreff der Stellung, welche die in Folge des Amnestiedekretes (s. Seite 129 hievon) in das Großherzogthum Baden zurückkehrenden politischen Flüchtlinge einnehmen werden.

**Beschluß, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Zürich über Urdorf an die Zürich-Zugersche Kantonsgränze bei Knonau. (Vom 3. Heumonat 1857.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.08.1857
Date	
Data	
Seite	159-167
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 279

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.