

# Schweizerisches Bundesblatt.

VIII. Jahrg. II.

Nr. 53.

25. September 1856.

---

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.  
Einzurückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

---

## Konzeßionsakt

der

Regierung des Kantons Tessin für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der sardinischen Gränze bei Brissago bis zur graubündnerischen Gränze auf dem Lutmanier, und von der lombardischen Gränze bei Chiasso bis nach Bellinzona.

(Vom 12. September 1856.)

## Der Staatsrath

der Republik und des Kantons Tessin an den Großen Rath  
beantragt

nachstehenden Vertrag mit dem Crédit mobilier in Turin über die Konzeßion der Eisenbahn von der sardinischen Gränze bei Brissago bis zur graubündnerischen Gränze auf dem Lutmanier, und von der lombardischen Gränze bei Chiasso bis nach Bellenz.

Art. 1. Die Regierung des Kantons Tessin bewilligt der Handels- und Industriekasse, Crédit mobilier, in Turin, das Privilegium für die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von der sardinischen Gränze bei Brissago bis zur graubündnerischen Gränze auf dem Lutmanier — über Locarno, Bellenz, durch das Thal des Tessin und das Blenio-Thal —, so wie für eine Linie von Chiasso nach Bellenz über Lugano, unter folgenden Bedingungen:

- 1) Die Dauer der Konzeßion ist auf 99 Jahre, vom Tage der Genehmigung durch den Bund an, festgesetzt.
- 2) Der Kanton behält sich, im Falle der Bund davon keinen Gebrauch machen sollte, nachdem er 4 Jahre zum Voraus sich da-

für erklärt hat, die gleichen Rückkaufsrechte vor, welche dem Bundeskraft des Bundesgesetzes vom 28. Heumonath 1852 und nach Inhalt des Bundesrathsbeschlusses vom 7. Weinmonath 1853, betreffend die Konzession vom Herbstmonath 1853, für die Herren Kallas und La Nicca, zustehen.

Art. 2. Der Bau und der Betrieb sollen nach den Regeln der Kunst und mit successiver Einführung der Verbesserungen, die durch Fortschritte derselben geboten werden, stattfinden.

Art. 3. Für die nothwendigen Abtretungen ist das Bundesgesetz anzuwenden. Der gegenwärtig unvertheilte Grund und Boden der Gemeinden, Familien, Korporationen, Kreise, Bezirke und des Kantons, der Kies, der Sand, die gewöhnlichen und Haussteine und die andern Materialien, die sich an den Ufern der Flüsse und Bäche und in unbebautem Boden vorfinden, werden für den Bau und den Unterhalt der Eisenbahn und der Zubehörenden unentgeltlich abgetreten, gleich wie die Kalk- und Gypsgruben, die den oben erwähnten Gemeinden und Korporationen angehören.

Art. 4. Die Gesellschaft hat für die Konzession aller auf dem Gebiete des Kantons Tessin zu erbauenden Eisenbahnlinien den Vorzug. Wenn die Gesellschaft innert drei Monaten, von der Mittheilung an, die Konzession nicht annimmt, so hört das Vorrecht auf und die Gesellschaft ist gehalten, den Anschluß anderer Eisenbahnen an ihre Linie zu gestatten, und die von denselben herkommenden Reisenden und Waaren nach den für die eigene Linie angewendeten Transportpreisen zu befördern.

Art. 5. Sollten die bestehenden Gesetze für den Schutz der Eisenbahn und deren Betrieb nicht genügende Garantien darbieten, so macht sich der Kanton verbindlich, die geeigneten wirksamern Maßregeln zu treffen, die die Eisenbahn vor jedem Nachtheil und den Betrieb vor jeder Störung zu sichern geeignet sind.

Uebrigens ist die Eisenbahnpolizei der Gesellschaft, unter der Oberaufsicht des Staates und ohne Verkürzung der Rechte der allgemeinen und besondern Polizei, anvertraut. Die Gesellschaft wählt zu diesem Zwecke ihre Angestellten und die Aufseher und wird sie durch die dazu berechtigten Behörden beizügeln lassen.

Art. 6. Die Gesellschaft des Unternehmens, sowol in Hinsicht auf die Bildung der Gesellschaft, als in Hinsicht auf den Bau und Betrieb der Bahn; die Bahn selbst mit den Zugängen, den Stationen, Werkstätten, nebst ihrem beweglichen und unbeweglichen Betriebsmaterial, sind für die ganze Dauer der Konzession von aller kantonalen und kommunalen Besteuerung ausgenommen.

Die im Kanton wohnenden Angestellten, so wie Gebäude und Liegenschaften außer dem Bereich der Bahn, unterliegen gleich Andern der Besteuerung.

Ebenso bleibt die Gebühr für die Feuerversicherung vorbehalten.

Art. 7. Die Gesellschaft ihrerseits ist verpflichtet, während des Baues der Eisenbahn alle für die Privat- und öffentliche Sicherheit nöthigen Veranstaltungen zu treffen, namentlich für Offenhaltung der bestehenden Straßen und für die Kommunikation dießseits und jenseits der Bahn zu sorgen, und die hiezu erforderlichen Brücken, Durchgänge, Uebergänge und Wege auf ihre Kosten zu erstellen und zu unterhalten. Desselben hat die Gesellschaft da, wo wegen Anlegung der Eisenbahn eine bereits bestehende Haupt- oder Verbindungsstraße eine veränderte Richtung erhalten muß, die dießfälligen Kosten allein, und bei späterer Erbauung von Straßen, welche die Bahn durchkreuzen, einen Vierteltheil der dadurch verursachten Mehrkosten zu tragen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten und Anlagen entscheidet die Kantonsregierung.

Der Kanton hat das Recht, gegen Bezahlung der Mehrkosten, auf den von der Gesellschaft für den Eisenbahndienst zu erstellenden Brücken den nöthigen Raum für Wagen und andere Beförderungsmittel zu verlangen.

Art. 8. Sowol während des Baues, als beim nachherigen Betriebe der Bahn sind von der Gesellschaft und auf ihre Kosten alle nöthigen Vorkehrungen gegen Störung des Verkehrs auf den Straßen, gegen Beschädigungen an Grundstücken und Gebäulichkeiten, so wie überhaupt gegen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu treffen.

Die Kantonsregierung behält sich vor, die dießfalls erforderlichen Maßnahmen vorzuschreiben, und zu diesem Behufe zu jeder beliebigen Zeit die Eisenbahn mit allen ihren Einrichtungen untersuchen zu lassen.

Art. 9. Die Bahn soll fortwährend, so lange die Konzession dauert, in beständig regelmäßigem Betriebe erhalten und das Publikum gut und sicher bedient werden.

Dem Kanton steht das Recht zu, sich von der Solidität und Sicherheit der Bauten und des Betriebes jederzeit Gewißheit zu verschaffen.

Art. 10. Sämmtliche Statuten für die Bildung der anonymen Aktiengesellschaft, so wie Baupläne, insbesondere die Pläne, betreffend die Bahneinrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, die Durchgänge und Uebergänge, die Korrekturen von Straßen und Gewässern bedürfen der Guttheißung der Kantonsregierung, und können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und Verhandlungen, woraus der jeweilige Stand des Unternehmens ersichtlich ist, der Kantonsregierung vorzulegen.

Art. 11. Die Gesellschaft ist für alle Fälle, die in der vorliegenden Konzession nicht vorgesehen sind, den eidgenössischen und kantonalen Gesetzen unterworfen.

Die Baudirektion der Eisenbahn soll ihren Sitz in dem Kanton haben, wo die Verwaltung der Gesellschaft gesetzlich vertreten werden soll.

Art. 12. Die kantonalen Truppen und das Kriegsmaterial sind unter den für den Bund festgesetzten Begünstigungen zu befördern.

Die Gesellschaft verpflichtet sich im Fernern, bei Anlaß des durch die Verfassung vorgeschriebenen Wechsels des Kantonshauptortes alle Staatseffekten und diejenigen der Angestellten der Regierung, so wie ihre Personen, unentgeltlich zu befördern.

Art. 13. Die Tarife werden von der Gesellschaft aufgestellt. Dieselben dürfen für die Strecken Locarno-Biasca, Biasca-Olivone und Chiasso-Bellinz die von den andern schweizerischen Eisenbahnen, welche unter ähnlichen Bedingungen bestehen, angenommenen Maximalansätze nicht übersteigen.

Die Tarife für den Uebergang des Lukmaniers, welche sich auf eine unter ausnahmsweisen Bedingungen bestehenden Strecke beziehen, werden von der Gesellschaft festgesetzt; dieselben dürfen aber ohne Zustimmung des Bundesrathes das Doppelte des Maximums der von den gegenwärtig im Betriebe befindlichen schweizerischen Eisenbahnen angenommenen Taxen nicht übersteigen.

Art. 14. Die Erdarbeiten sollen sechs Monate nach der Bundesgenehmigung dieser Konzession begonnen werden.

Die Strecke von Locarno bis Biasca soll von obiger Bundesgenehmigung an in drei Jahren vollendet sein, diejenige von Locarno bis an die sardinische Gränze nicht später als die sardinische Verbindungslinie längs des Sees; diejenige von Biasca bis Olivone ist innert fünf Jahren, und diejenige von Chiasso bis Bellinz innert vier Jahren, von obiger Bundesgenehmigung an, zu vollenden.

Art. 15. Da die Gesellschaft jetzt schon nicht voraussehen kann, wie und wann sie den Uebergang über den Lukmanier mittels einer Lokomotiv-Eisenbahn bewerkstelligen wird, so verpflichtet sie sich, während des für die Erbauung der Strecke Locarno-Biasca festgesetzten Termins eine Fahrstraße über den Lukmanier herzustellen, insofern die Erstellung dieser Straße während obigen Termins möglich ist, ohne der Gesellschaft außerordentliche Kosten zu veranlassen.

Während des Baues der Eisenbahn von Locarno bis Biasca wird die Gesellschaft zum Zwecke einer Lokomotiv-Eisenbahn durch den Lukmanier genaue Prüfungen vornehmen lassen.

Wenn es in gegenwärtiger Zeit nicht angemessen gefunden werden sollte, den Lukmanier-Uebergang mittels einer Lokomotiv-Eisenbahn zu bewerkstelligen, und es nützlicher erscheint, die Fortschritte der Kunst abzuwarten, welche einen vollständigeren Plan möglich machen, so steht es der Gesellschaft frei, eine Pferdeisenbahn zu erbauen, oder diese Verbindung auf eine gewöhnliche Straße zu beschränken.

Die Beförderung der Reisenden und Waaren auf der gewöhnlichen Straße und auf der Pferdeisenbahn findet ausschließlich durch die Gesellschaft, deren Eigenthum sie ist, statt, welche auch die Tarife festsetzen wird.

Da sich bei Lösung der Aufgabe der Erstellung einer sichern und bequemern Lokomotiv-Eisenbahn durch den Lukmanier einerseits Schwierigkeiten und andererseits jetzt nicht vorzusehende Vorbehalte \*) ergeben können, so steht es der konzessionirten Gesellschaft frei, den Regierungen von Graubünden und Tessin für Erreichung dieses Zweckes andere Kombinationen als die vorgesehene vorzuschlagen.

Um diese Vorschläge zu prüfen, werden die beiden Regierungen einerseits und die Gesellschaft andererseits, einen oder mehrere Experten, jedoch immerhin in gleicher Zahl für jeden der beiden Theile, ernennen.

Die Experten haben dann nicht nur über die Frage der Arbeiten, sondern auch über diejenige der Vollendungszeit derselben zu entscheiden.

Wenn die Experten der beiden Regierungen und der Gesellschaft sich nicht einigen können, so soll von denselben eine Kommission von Ingenieuren bezeichnet werden, welche den bei dem Durchpasse des Lukmaniers interessirten Staaten nicht angehören, und welche Kommission ohne Weiterziehung zu entscheiden hat.

Die Gesellschaft kann indessen in jedem Falle den genannten Regierungen die Wahl lassen, den schiedsrichterlichen Spruch über den Durchpaß des Lukmaniers mittels einer Konzession an eine andere Gesellschaft ausführen zu lassen; die Gesellschaft ist dann aber gehalten, den Regierungen von Graubünden und Tessin die Eisenbahn und die gewöhnliche Straße, welche den Gegenstand dieser Konzession bilden, nach dem Kostenbetrage abzutreten.

Art. 16. Wenn bei den Arbeiten eine oder mehrere Metallminen entdeckt werden, so bleiben diese gänzlich Eigenthum der Gesellschaft. Von dem Reinertrage sind jedoch 10% der Kantonsregierung abzuliefern.

Gegenstände von naturhistorischem Werthe, des Alterthums, der bildenden Kunst oder im Allgemeinen von einigem wissenschaftlichen Interesse, wie Fossilien, Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. dgl., welche während des Baues zum Vorschein kommen sollten, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 17. Wenn in Folge einer durch Krieg oder wegen irgend einer andern Ursache entstehenden Geldkrise der öffentliche Kredit in der Weise erschüttert würde, daß die Kurse der englischen Consols während zehn auf einander folgenden Tagen 3% unter 90%, oder die sardinische Rente 5% unter 85% während der gleichen Zeit fallen sollte, so sind alle peremptorischen Fristen für den Bau für die Dauer der Krise zu verlängern; dieselben nehmen aber den frühern Lauf an, sobald die Krise aufhört und die Renten wieder über den bezeichneten Kurs steigen.

\*) Hülfsmittel.

Diese Verfügung findet keine Anwendung auf die Linien Locarno-Biasca und Chiasso-Bellinz, welche nach erhaltener Konzession für die ganze Linie ohne Unterbrechung und ohne Berücksichtigung der während der Arbeiten eintretenden Krisen in den festgesetzten Terminen ausgeführt werden sollen.

Art. 18. Der Regierung von Tessin steht frei, für eine Million Franken Aktien *al pari* zu nehmen, sofern sie innert einem Monat nach der Kundmachung der Bundesgenehmigung an die Gesellschaft das Begehren dafür stellt.

Dieselbe hat auch das Recht, in den Verwaltungsrath der Gesellschaft ein Mitglied zu wählen.

Art. 19. Die Angestellten und die Arbeiter sollen größern Theils aus den tessinischen Bürgern auf dem betreffenden Gebiete genommen werden.

Unter Angestellten sind alle Personen verstanden, welche von der Gesellschaft eine Befoldung beziehen.

Art. 20. Den Konzessionären steht frei, eine anonyme Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie zu gründen, oder den Betrieb und die Verwaltung andern Gesellschaften anzuvertrauen, oder die ganze konzessionirte Linie oder einen Theil derselben abzutreten.

Art. 21. Die Konzessionäre haben vierzehn Tage nach erhaltener Mittheilung der Bundesgenehmigung zu Gunsten dieser Konzession eine Kaution von Fr. 200,000 in sardinischen oder tessinischen Renten, zu Gunsten des Trägers, zu leisten.

§. 1. Wenn innert Jahresfrist, von der Bundesgenehmigung an, der Bau der Linien Locarno-Orivone über Bellinz und Biasca, und von Chiasso nach Bellinz über Lugano nicht gesichert ist, so fallen die schon begonnenen Arbeiten und die oben bezeichnete Kaution dem Kanton anheim, und die gegenwärtige Konzession ist als nicht zugestanden und in Folge dessen als wirkungslos zu betrachten.

§. 2. Der Bau soll wie oben erwähnt durch eine Kaution gesichert werden, welche in der Staatskasse verbleiben wird, bis die ausgeführten Arbeiten den doppelten Werth dieser Summe erreicht haben.

Art. 22. Alle Streitigkeiten, die zwischen der Regierung von Tessin und der Gesellschaft entstehen sollten, sind durch ein Schiedsgericht zu erledigen, für welches jeder Theil gleich viele Mitglieder zu ernennen hat. Bei Gleichheit der Stimmen haben die Schiedsrichter einen Obmann zu wählen, welcher zu entscheiden hat.

Wenn die eine der Parteien die ihr zustehende Wahl der Schiedsrichter oder der Experten nicht vornimmt, oder wenn sie die Angabe der Zahl derselben verweigert, oder wenn die Schiedsrichter über die Wahl

des Obmanns oder der Mitglieder der im Art. 15 bezeichneten Kommission sich nicht einigen können, so wird das Bundesgericht die Zahl der Schiedsrichter bestimmen und die Wahl der Schiedsrichter, des Obmanns und der Experten vornehmen.

Bellenz, den 12. September 1856.

Für den Staatsrath,  
Der Präsident:  
**Demarchi.**

(L. S.)

Der Staatschreiber:  
**G. B. Nioda.**

Der Große Rath der Republik und des Kantons Tessin hat gegenwärtigen Entwurf des Staatsrathes in Berathung gezogen, denselben angenommen und ihn zum gesetzlichen Dekret erhoben.

Bellenz, den 12. September 1856.

Für den Großen Rath,  
Der Präsident:  
**Bernhard Pfiffer-Sagliardi.**

(L. S.)

Die Sekretäre:  
**Francesco Lampugnani.**  
**Giov. Battista Ramelli.**

## Entwurf zu einem Bundesbeschlusse,

betreffend

### die Eisenbahnen im Kanton Tessin.

(Vom Bundesrathe durchberathen am 22. September 1856.)

Die Bundesversammlung der Schweiz. Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

einer unterm 12. September 1856 vom Staatsrathe des Kantons Tessin der Cassa del Commercio e dell' Industria, Credito mobiliare, in Turin, erteilten und vom Großen Rathe des Kantons Tessin unterm gleichen Datum genehmigten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der sardinischen Gränze bei Brissago bis an die Gränze des Kantons Graubünden auf dem Lukmanier, über Locarno, Bellenz, durch das Thal des Tessins und durch das Bleniotthal, und einer Eisenbahnlinie von Bellenz über Lugano nach Chiasso;

eines Berichtes und Antrages des schweizerischen Bundesrathes, woraus sich ergibt, daß die für die gleichen Strecken unterm 15. Sept. 1853 und 16. März 1854 an die Herren Killias und La Nicca erteilte und unterm 7. Weinmonat 1853 und 27. März 1854 vom Bunde genehmigte Konzession mit dem 1. März 1855 erloschen ist;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Heumonat 1852,  
beschließt:

Es wird dieser Konzession, unter nachstehenden Bedingungen, die Genehmigung des Bundes erteilt:

Art. 1. In Erledigung vom Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleichten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, von dem Zeitpunkte der Eröffnung ihres Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hiervon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird 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 Dreierorschlag, aus welchem zuerst der Kläger, und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschnenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derselben zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache 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 99. 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 Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde 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 durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, von dem Tage dieses Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erarbeiten für die Erstellung der verschiedenen, dieser Konzession zu Grunde liegenden Eisenbahnlinien zu machen und zugleich genügender Ausweis über die gehörige Fortführung der Bahnunternehmung zu leisten, in der Meinung, daß

widrigenfalls mit Ablauf jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende Konzession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften und Gesetze des Bundes, namentlich aber des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vom 28. Juli 1852, genaue Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen.

Art. 5. Im Fall des Zusammentreffens östreichischer oder picomontesischer Bahnen mit Schweizerbahnen auf der Schweizergränze ist behufs Wahrung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft die Genehmigung des definitiven Tracés beim Bundesrath einzuholen.

Im Besondern behält sich der Bund gegenüber dem Art. 4 der Konzession, welcher der hier konzessionirten Gesellschaft Vorrechte einräumt, in Bezug auf fernere allfällige Eisenbahnkonzessionen, die ihm nach Art. 17 des genannten Bundesgesetzes zustehenden Rechte vor, so wie er diese auch gegenüber dem Art. 15 auf den Fall hin ausdrücklich verwahrt, wo die hier konzessionirte Gesellschaft den Lutmanier-Uebergang mittels einer Eisenbahn inner einer einzuräumenden Frist nicht erstellen will, während eine andere Gesellschaft die Erstellung dieser Eisenbahn anbietet.

Ferner werden noch gegenüber dem Art. 15, Satz 4, welcher bei provisorischer Erstellung einer gewöhnlichen Fahrstrasse für den Lutmanier-Uebergang den Reisenden- und Waaren-Transport ausschließlich der Eisenbahngesellschaft zusichert, die Bestimmungen des Postregalgesetzes und die Mitbenutzung der Strasse durch das Publikum vorbehalten.

Endlich wird der Bundesgesetzgebung vorbehalten, die nöthigen Bestimmungen zu erlassen, um für die Gesamtheit der schweizerischen Eisenbahnen eine selbstständige und nationale Verwaltung zu sichern.

Art. 6. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung und üblichen Bekanntmachung dieses Beschlusses beauftragt.

Also den gesetzgebenden Räten der Eidgenossenschaft vorzulegen beschlossen,

Bern, den 22. September 1856.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident: **Stämpfli.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft: **Schies.**

**Konzessionsakt der Regierung des Kantons Tessin für den Bau und Betrieb einer  
Eisenbahn von der sardinischen Kranze bei Brissago bis zur graubündnerischen Gränze  
auf dem Lukmanier, und von der lombardischen Gränze bei Chiasso bis nach Bellinzona.  
(Vo...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1856
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	53
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.09.1856
Date	
Data	
Seite	473-482
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 030

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.