

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn Cadenazzo-Pino.

(Vom 30. August 1875.)

Tit.!

Der Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869, betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthardeisenbahn, zählt unter den Linien, welche das Gotthardbahnnetz bilden, auch diejenige von Bellinzona über Magadino bis zur italienischen Grenze gegen Luino, mit Zweigbahn nach Locarno, auf. Während die Konzessionen für die übrigen Theile des Nezes in der Hand der Gotthardbahngesellschaft vereinigt sind und die Lokomotive bereits Bellinzona (über Cadenazzo) mit Locarno verbindet, ist die Strecke von Cadenazzo bis zur italienischen Grenze bei Pino erst noch zu konzediren. Wir beehren uns, mit Gegenwärtigem Ihnen das diesfällige Gesuch der Gotthardbahndirektion vorzulegen.

Die Linie Cadenazzo-Pino ist 16 Kilometer lang; 8 Kilometer liegen horizontal, 3,1 Kilometer in Kurven. Die Maximalsteigung beträgt (auf eine Länge von 2,5 Kilometern) 8 ‰, der Minimalradius 300 Meter. Die Grunderwerbung, der Tunnel bei Magadino und die größern Kunstbauten sollen für eine zweispurige Anlage ausgeführt, im übrigen die Bahn vorläufig einspurig gebaut werden. Die Baukosten sind auf Fr. 7,095,000 oder per Kilometer 449,700 Franken veranschlagt.

Was die Konzessionsbedingungen anbetrifft, so kann dem von der Gotthardbahndirektion nachdrücklich geäußerten Wunsche, daß die Konzession für diese Strecke in Uebereinstimmung gebracht werde mit dem Inhalt der bereits bestehenden Konzessionen, mit Bezug auf die Dauer der Konzession, den Vollendungstermin und die Rückkaufsbestimmungen, unbedenklich entsprochen werden, zumal da sie der Modifikation zugestimmt hat, über Anstände betreffend den Rückkauf das Bundesgericht statt eines Schiedsgerichtes urtheilen zu lassen.

Die Rücksicht darauf, daß die fragliche Linie im Verhältniß zum Gesamtnetze der Gotthardbahn von geringem Umfang ist und daß über sie wohl ein sehr bedeutender Transit-, dagegen voraussichtlich nur ein geringer Lokalverkehr sich bewegen wird, daß daher die Nachteile der durch die Anwendung verschiedenartiger Grundsätze hervorgerufenen Komplikation kaum durch die für einzelne Ortschaften erzielten Vortheile aufgewogen würden, rechtfertigt wohl auch noch einige andere Abweichungen von der Normalkonzession, auf welche die Gesuchstellerin besonderes Gewicht legt, nämlich: Reduktion der Personenzüge, welchen Wagen aller drei Klassen beizugeben sind, auf 3 (im Sommer), resp. 2 (im Winter), — Streichung des Sazes, daß die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden müssen, — Milderung der Vorschrift, daß für die wagenladungsweise Beförderung von Thieren die Taxen um mindestens 20 % (statt dessen „angemessen“) zu ermäßigen seien, — endlich Adoptirung des einfacheren Waarentarifsystems, wonach, statt Aufstellung verschiedener Klassen mit zwei obern Grenzen zu fordern, lediglich eine Maximaltaxe aufgestellt wird. Konsequenterweise ist nun auch das Minimum der für eine einzelne Sendung zu fordernden Taxe von 40 auf 25 Rappen herabzusezen.

Auf der andern Seite wurden die übrigen Tarifgrundsätze der Normalkonzession acceptirt.

Dagegen könnten wir nicht empfehlen, in Punkten, wo nicht eine nachtheilige Rückwirkung auf die übrigen Theile des Gotthardnetzes die Folge wäre, vielmehr aus andern Gründen der Normalkonzession nicht Beifall gezollt wird, den Abänderungsvorschlägen Gehör zu schenken. Es betrifft dies die Anträge, dem Artikel 2 beizufügen: „Auf den Schluß dieses Zeitraums soll die Konzession nach einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufes erloschen ist,“ — und in Artikel 8 einzuschalten: Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche, „mit der Handhabung der Bahnpolizei betraut,“

Der Einrichtung von Nachtzügen ist das amerikanische Wagensystem nicht hinderlich; noch weniger steht die Vorschrift des Art. 11 dem Durchführen fremder Coupé-Wagen entgegen. Wir finden es daher nicht angezeigt, die von den Petenten nachgesuchte Ausnahme von der gesetzlichen Regel, das Wagensystem betreffend, zu gestatten.

Ob auf der Linie Cadenazzo-Pino keine Hauptstationen vorkommen, die Gesellschaft also von Einrichtung des Camionnage-dienstes befreit sei (Art. 19), ist Sache der Interpretation und ein Grund nicht vorhanden, eine diesfällige Bestimmung von vorne herein aus der Konzession wegzulassen.

Wenn Artikel 13 nur von tessinischen Behörden handeln würde, so würden wir keinen Anstand nehmen, wie wir dies bezüglich Artikel 9 der Normalkonzession (betreffend die Funde von wissenschaftlichem Interesse) thun, Streichung zu beantragen, in dem Sinn, daß die Regulirung dieser Verhältnisse in den mit dem Kanton Tessin ohnedies (wegen Steuerfreiheit, Abtretung von Gemeindeland etc.) abzuschließenden Vertrag gehöre. So wie dieser Artikel in der Normalkonzession nun lautet, mögen wir ihn nicht durch Ausscheidung des kantonalen Elementes verstümmeln.

An die Stelle des Artikels 24 der Normalkonzession (betreffend die Herabsetzung der Taxen, wenn der Reinertrag ein gewisses Maß übersteigt) muß nach unserer Ansicht die Bestimmung von Art. 9 des Staatsvertrages treten, welche gemäß Art. 4 des Bundesrathsbeschlusses vom 3. November 1871, betreffend die Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft, auch für die Linie (Bellinzona-) Cadenazzo-Pino (-Luino) bereits zu Recht besteht.

Endlich gestattet der bloß relativ bestimmte Vollendungstermin in Verbindung mit dem Umstand, daß die Bauzeit bereits durch den Staatsvertrag (auf 2 $\frac{1}{2}$ Jahre) festgesetzt ist, ohne Zweifel ausnahmsweise, dem Bundesrathe die Befugniß zu delegiren, die Frist für Einreichung der technischen Vorlagen (der Finanzausweis ist für das ganze Unternehmen bereits geleistet) und für Beginn der Erdarbeiten von sich aus zu fixiren; denn möglicherweise erzeigt sich bis gegen das Jahr 1877 die Wahrscheinlichkeit, daß der Gotthardtunnel kürzere oder längere Zeit vor dem vertragsgemäßen Termin (1. Oktober 1880) fertig erstellt werde; auf diesen Fall ist es zweckmäßig, wenn auch der Termin für die Inangriffnahme der vorwüfigen Streke vorgeschoben werden kann.

Das einzige schon im Stadium der Konzessionsertheilung in Betracht kommende Begehren der Regierung von Tessin, betreffend

das Recht, auf den Eisenbahnmaterialien Consumsteuern zu erheben, können wir in Gemäßheit unseres Beschlusses vom 12. Februar 1874 und unserer Botschaft vom 17. Juni 1874 (Bundesblatt 1874, Band II, Seite 307) nicht befürworten. Die prinzipielle Frage ist noch bei Ihnen pendent.

Indem wir schließlich darauf aufmerksam machen, daß die dem Bunde den Vertragsstaaten gegenüber obliegenden Pflichten zur Aufnahme des dem Artikel 1 gegebenen Zusazes und des Artikels 16 geführt haben, beantragen wir Ihnen Annahme des nachfolgenden Beschlusentwurfes und ergreifen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 30. August 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Cadenazzo nach Pino.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) eines Gesuches der Direktion der Gotthardbahn, vom 17/18. April 1875;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. August 1875,

b e s c h l i e ß t:

Der Gotthardbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Cadenazzo bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Pino 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, speziell der Bundesrathsbeschluss vom 3. November 1871, betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum Ablauf des 99. Jahres nach erfolgter Vollendung des Gotthardtunnels ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Luzern.

Art. 4. Die Bahn, welche den Gegenstand der gegenwärtigen Konzession bildet, ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthardtunnels zu vollenden.

Die für Ausführung dieser Linie in Aussicht genommene Bauzeit beträgt $2\frac{1}{2}$ Jahre.

Der Zeitpunkt für die Einreichung der vorschriftmäßigen technischen Vorlagen und für den Beginn der Erdarbeiten wird vom Bundesrath bestimmt.

Art. 5. 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. 6. Es wird der Gesellschaft freigestellt, die konzedirte Bahn ein- oder zweispurig zu bauen.

Art. 7. 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. 8. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 9. Die Beförderung von Personen soll im Sommer, d. h. so lange der Sommerfahrtenplan auf den hauptsächlichsten schweiz. Eisenbahnen besteht, wenigstens dreimal, und im Winter, d. h. während der Dauer des Winterfahrtenplans, mindestens zweimal täglich nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern erfolgen.

Je einer der in beiden Richtungen kursirenden Züge soll ein Schnellzug sein.

Im Sommer sollen mindestens 3, im Winter wenigstens 2 Züge alle drei Wagenklassen enthalten; für weitere Züge hat die Gesellschaft diesfalls freie Hand.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 25 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 10. 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. 11. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen.

Sie hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 9, letzter Absatz, keine Anwendung.

Art. 12. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

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 2¹/₂ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

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

Art. 13. 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.

Art. 14. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer:

- für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen angemessen zu ermäßigen.

Art. 15. Die höchste Taxe, welche für den Transport von Waaren bezogen werden darf, beträgt 1 Rappen per Kilometer und 50 Kilogramm.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stückerladungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft 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.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40% und diejenige für Waaren um 100% des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 25 Rappen festgesetzt werden.

Art. 16. Die in vorstehenden Artikeln aufgestellten Taxbestimmungen gelten für den internen Verkehr auf der Gotthardbahn.

Für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt kommt Art. 4 des Bundesrathsbeschlusses vom 3. November 1871, betreffend Genehmigung der Statuten der Gotthardbahngesellschaft, zur Anwendung.

Art. 17. 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. 18. 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. 19. Die in den Art. 12, 14 und 15 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 hiervon 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. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Bezüglich der eventuellen Taxreduktion (wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9 % übersteigen) gilt Artikel 4 des mehrzitierten Bundesrathsbeschlusses vom 3. November 1871.

Art. 23. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

Die den Gegenstand dieser Konzession bildende Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, kann mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1879 an gerechnet, gegen Entschädigung zurückgekauft werden, wenn die Gesellschaft jeweilen 5 Jahre zum voraus benachrichtigt worden ist.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls der Gesellschaft das ganze in ihrem Besiz stehende Bahnnetz, somit die in den Kantonen Luzern, Uri, Schwyz, Zug und Tessin befindlichen Bestandtheile desselben abgenommen werden.

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 von der Gesellschaft bezogenen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache, im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin in der Meinung, daß dabei die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten bleiben und die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapi-

tal 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. Die Bahn sammt Zugehör ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Tessin abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 26. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 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. 27. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die theilweise revidirte Verfassung des Kantons Frei-
burg.

(Vom 4. September 1875.)

Titel!

Mit Bericht vom 15. Januar 1875 haben wir Ihnen die Revision des Art. 22 der Verfassung des Kantons Freiburg, betreffend die Feststellung der Wahlkreise dieses Kantons, zur Gewährleistung empfohlen. Es ist jedoch unterm 7. Juni 1875 von dem Komite des Volksvereins im Kanton Freiburg eine Eingabe bei dem Ständerath zuhanden der Bundesversammlung eingereicht worden, worin die Petenten, die Herren Advokat Gendre, Advokat Marmier, Redaktor Biemann und Sekretär Folly, das Gesuch stellen;

- 1) daß bevor die Verfassung des Kantons Freiburg in ihrem ganzen Inhalte mit der Bundesverfassung in Uebereinstimmung gebracht worden, nicht auf den Inhalt des revidirten Artikels einzutreten sei;
- 2) oder daß, wenn dennoch auf diesen Artikel eingetreten werden sollte, ihm die Genehmigung des Bundes zu verweigern sei.

In Folge dessen ist der Ständerath, welchem die Priorität dieses Gegenstandes zugetheilt war, auf die nähere Berathung desselben

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn Cadenazzo-Pino. (Vom 30. August 1875.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.09.1875
Date	
Data	
Seite	225-236
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 785

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.