

Vertrag,

betreffend

die Konzession einer Eisenbahn von der lombardischen Gränze
bei Chiasso über Lugano nach Bellenz.

(Vom 4. Christmonat 1856.)

Die Regierung des Kantons Tessin ertheilt der tessinisch-lombardischen Gesellschaft, vertreten durch die Herren:

Herzog Raimondo Visconti di Modrone,

„ Antonio Litta Visconti Arese,

Ingenieur Salvatore Caccianino,

Giulio Bellinzaghi,

Eugenio Cantoni,

Dr. Ambrogio Trezzi,

Francesco Turati,

Giuseppe Patochi, von Peccia,

Cesare Bernasconi, von Chiasso,

Giovanni Battista Ramelli, von Barbengo,

} alle von Mailand.

das Privilegium für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der lombardischen Gränze bei Chiasso über Lugano nach Bellenz, unter folgenden Bedingungen:

Art. 1. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre, vom Tage der eidgenössischen Genehmigung an gerechnet, festgesetzt. Der Kanton behält sich das Recht vor, die Konzession nach deren Ablauf, auf eine dann-zumal zu bestimmende Zeit und unter festzustellenden Bedingungen, zu erneuern oder die Bahn an sich zu ziehen, unbeschadet jedoch dem Rückkaufsrechte, das der schweizerischen Eidgenossenschaft kraft der Bundesgesetze für die Dauer der Konzession, so wie auch dem Kanton bei vier Jahre zum Voraus gemachter Kündigung zu steht.

Art. 2. Der Bau und Betrieb soll nach den Regeln der Kunst und unter jeweiliger Einführung der Verbesserungen, welche die Wissenschaft an die Hand geben wird, stattfinden.

Art. 3. Falls der Kanton nach Ablauf der Konzession die Eisenbahn an sich ziehen will und eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht zu Stande kommen sollte, so wird die letztere durch ein aus fünf Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht bestimmt, in welches jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt. Weigert sich eine der Parteien, ihre Schiedsrichter zu bezeichnen, oder können sich diese Schiedsrichter über die Person des fünften Mitgliedes nicht verständigen, so werden diese Wahlen dem Bundesrathe anheimgestellt.

Bei der Festsetzung der Entschädigung wird das Schiedsgericht berücksichtigen :

- a. das ursprüngliche Anlagekapital;
- b. den durchschnittlichen Reinertrag der Eisenbahn während der letzten 10 Jahre;
- c. die mutmaßlichen Anlagekosten zur Zeit des Rückkaufs.

Art. 4. Die erforderlichen Expropriationen finden nach Maßgabe des Bundesgesetzes statt.

Der den Gemeinden, Bürgerschaften, Korporationen, Kreisen, Bezirken und dem Kanton zustehende und gegenwärtig in deren Besitz befindliche Boden, ferner der Kies, die gewöhnlichen und die Haussteine und andere Materialien, welche von den Ufern und aus dem Bette der Flüsse und Bäche, an den Abhängen und am Fuße der Berge, und im Allgemeinen von unbauten Orten genommen werden, so wie auch die den genannten moralischen Personen gehörenden Kalk- und Gypsgruben, sind der Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn und deren Gebäulichkeiten unentgeltlich abzutreten.

Die in den Kanton Tessin geschehende Einfuhr von Eisenschienen, Lokomotiven, Lastwägen, Waggons, Schienenstühlen, so wie überhaupt aller für den Bau der Bahn und der Gebäulichkeiten erforderlichen Gegenstände und des nöthigen Brennmaterials wird von aller und jeder kantonalen Besteuerung für die ganze Dauer der Konzession befreit.

Art. 5. Die Gesellschaft hat für die Konzession aller in den Bezirken Lugano und Mendrisio zu erbauenden Eisenbahnen den Vorzug. Wenn die Gesellschaft innert drei Monaten, nach erfolgter Kenntnißgabe, die Konzession nicht annimmt, so erlischt das Vorrecht und die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnen zu gestatten und zu den für die eigene Linie geltenden Ansätzen die Reisenden und Waaren zu befördern.

Die Regierung verpflichtet sich dagegen, für die Dauer der Konzession keine andere, mit der in Frage stehenden gleichlaufende Eisenbahn zu konzessiren.

Art. 6. Für den Fall, daß die bestehenden Geseze nicht genügenden Schutz für die Eisenbahn und deren Betrieb darbieten, macht sich der Kanton verbindlich, wirksame, die Bahn vor jeder Beschädigung und den Betrieb vor jeder Störung schützende Vorkehrungen, so wie überhaupt für die Wahrung des Unternehmens geeignete Maßregeln zu treffen.

Uebrigens ist die Eisenbahnpolizei, unter der Aufsicht des Staates, und den Befugnissen der allgemeinen und besondern Polizei unvorgreiflich, der Gesellschaft anvertraut. Dieselbe ernannt zu diesem Behufe ihre Angestellten und Aufseher und läßt sie vor den zuständigen Behörden be eidgen.

Art. 7. Die Gesellschaft ist hinsichtlich ihrer Bildung sowohl, als auch in Bezug auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn für die ganze Dauer der Konzession von allen Kantons- und Gemeindesteuern befreit, eben so auch der Bahnkörper, nebst den Zugängen, Bahnhöfen, Gebäulichkeiten, Stationen u. s. w., so wie alles bewegliche oder unbewegliche Material jeder Art.

Die im Kanton wohnenden Angestellten und die außer dem Bereich des Bahnkörpers liegenden Gebäulichkeiten und Liegenschaften unterliegen gleich Andern der Besteuerung.

Eben so bleibt die Brandversicherungsabgabe vorbehalten.

Art. 8. Die Gesellschaft ihrerseits ist verpflichtet, während des Baues der Eisenbahn alle für die Privat- und öffentliche Sicherheit nöthigen Veranstellungen zu treffen, namentlich für Offenhaltung der bestehenden Straßen und für die Kommunikation diesseits und jenseits der Bahn zu sorgen, und die hiezu erforderlichen Brücken, Durchgänge und Straßen auf ihre Kosten zu erstellen und zu unterhalten.

Desgleichen hat die Gesellschaft da, wo wegen Anlegung der Eisenbahn eine bereits bestehende Haupt- oder Verbindungsstraße eine veränderte Richtung erhalten muß, die diesfälligen 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.

Die Regierung 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. 9. 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 diesfalls erforderlichen Maßnahmen vorzuschreiben, und zu jeder beliebigen Zeit die Eisenbahn mit allen ihren Einrichtungen untersuchen zu lassen.

Art. 10. 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 Sicherheit der Bauten und des Betriebes jederzeit Gewißheit zu verschaffen.

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

Art. 11. Sämmtliche Statuten für die Bildung der anonymen Aktiengesellschaft, so wie Baupläne, insbesondere die Pläne betreffend die Bahneinrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationen, die Uebergänge und Durchgänge, die Korrekturen von Straßen und Gewässern bedürfen der Guttheilung der Kantonsregierung und können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

Art. 12. Die Gesellschaft ist für alles im vorliegenden Vertrag nicht Vorgesehene den eidgenössischen und kantonalen Gesetzen unterworfen.

Die Baudirektion der Eisenbahn soll ihren Sitz im Kanton haben, wo auch die Verwaltung der Gesellschaft gesetzlich vertreten sein muß.

Art. 13. 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. 14. Die Tarife werden von der Gesellschaft aufgestellt. Sie dürfen die Maximalansätze anderer schweizerischen, in ähnlichen Verhältnissen stehenden Eisenbahnen nicht übersteigen.

Art. 15. Die Bauarbeiten müssen, bei Verlust des hienach im Art. 17 bestimmten Depositums, binnen vier Monaten, nachdem die Luzerner-Linie von Locarno nach Olivone von Seite der betreffenden Konzessionäre gesichert und die Strecke Locarno-Biasca in Angriff genommen sein wird, begonnen werden.

Art. 16. Die Arbeiten müssen auf der Strecke Chiasso-Lugano zwei Jahre nach dem Beginne des Baues, vollendet sein und die Bahn in vollem Betriebe stehen, sei es, daß sie unter Benutzung der gegenwärtigen Brücke über den See, welche in diesem Falle für den Gebrauch der Eisenbahn, so wie gewöhnlicher Fuhrwerke angemessen zu verändern wäre, ununterbrochen fortlaufen kann, sei es, daß für den Transit über den See Dampfschiffe verwendet werden. Drei Jahre später muß die Bahn bis nach Bellinz vollendet und in Betrieb gesetzt sein.

Wenn von Seite der Gesellschaft ein Dampfschiffdienst eingerichtet werden sollte, so ist diese verpflichtet, das Dampfschiff „il Ceresio“ nebst Zugehör zu einem billigen Preise, nach Maßgabe des Gesetzes vom 29. Wintermonat 1855, zu übernehmen.

Art. 17. Die Gesellschaft wird die Summe von fünf und siebenzig tausend Franken, nach ihrem Belieben in Baar oder in annehmbaren Werthschriften, als Kaution in die Hände der tessinischen Regierung hinterlegen, welche Kaution sofort, nachdem der Große Rath die Konzession erteilt haben wird, zu entrichten ist.

Dieses Depositum wird zurückerstattet werden, wenn die ausgeführten Arbeiten den Werth von 500,000 Franken erreicht haben, oder wenn die Bundesgenehmigung nicht ertheilt würde, oder wenn binnen drei Jahren die im Art. 15 vorgesehene Zusicherungen und Bedingungen sich nicht verwirklichen sollten. In diesem letztern Falle ist auch die gegenwärtige Konzession als erloschen zu betrachten.

Art. 18. Wenn nach Verfluß von sechs Monaten über die Frist für die Inbetriebsetzung der Bahn diese (höhere Gewalt vorbehalten) dem Verkehr noch nicht eröffnet worden ist, so behält sich die Regierung des Kantons Tessin vor, die Dauer der Konzession zur Strafe auf 90 Jahre herabzusetzen. Und wenn die Bahn nach weitem sechs Monaten noch nicht vollendet sein sollte, so hat die Regierung das Recht, die Konzession als erloschen zu erklären und alle errichteten Bauten und vorhandenen Materialien an sich zu ziehen oder einer andern Gesellschaft abzutreten, gegen Entrichtung des Werthes an die frühern Konzessionäre, welcher Werth nach Maßgabe der im Art 3. hinsichtlich des Rückkaufs der Bahn beim Ablauf der Konzession festgestellten Vorschriften zu bestimmen ist, unter Abzug des Kautionsbetrages, falls dieser bereits zurückerstattet wurde.

Art. 19. Wenn bei den Arbeiten eine oder mehrere Metallminen entdeckt werden, so bleiben diese gänzliches Eigenthum der Gesellschaft, gegen Entrichtung von 10 % des Reinertrages an den Staat.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, wie Fossilien, werthvolle Steinarten, Münzen, Medaillen, welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

Art. 20. Den Konzessionären steht es frei, eine anonyme Aktiengesellschaft für den Bau der in Frage stehenden Linie zu bilden, oder auch nur den Betrieb und die Verwaltung andern Gesellschaften anzuvertrauen und ihnen die Konzession für die Eisenbahn ganz oder theilweise abzutreten.

Art. 21. Die Gesellschaft muß innert Jahresfrist nach der Bundesgenehmigung hinlängliche Sicherheit für den Bau der ihr konzedirten Eisenbahn leisten.

Art. 22. Wenn die Gesellschaft es verlangt, so macht sich der Staat anheischig, für den Betrag von einer Million Franken Aktien zu nehmen.

Art. 23. Die Regierung hat das Recht, ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu ernennen.

Art. 24. Die Angestellten und Arbeiter sollen größern Theils aus Tessinerbürgern bestehen. Unter Angestellten sind alle von der Gesellschaft besoldeten Personen verstanden.

Art. 25. Sämmtliche allfällig entstehende Anstände und Streitigkeiten sind durch das im Art. 3 vorgesehene Schiedsgericht auszutragen.
Bellenz, den 4. Christmonat 1856.

Für den Staatorath,

Der Präsident:

Demarchi.

Der Staatschreiber:

G. B. Noda.

Ingenieur Salvatore Caccianino, für sich selbst und für den Herzog Raimondo Visconti di Modrone.

Giulio Bellinzaghi.

Herzog Antonio Litta.

Francesco Turati.

Dr. Ambrogio Trezzi.

Gius. Patocchi, Nationalrath.

Cesare Bernasconi, eidg. Oberst und Nationalrath.

G. B. Ramelli, Scharfschützenhauptmann und Nationalrath.

Eugenio Cantoni.

Der Große Rath des Freistaats und Kantons Tessin hat den vorstehenden Entwurf des Staatorsaths in Betracht gezogen, denselben angenommen und zum gesetzlichen Dekret erhoben.

Bellenz, den 4. Christmonat 1856.

Für den Großen Rath,

Der Präsident:

Adv. G. Veroldingen.

(L. S.)

Die als Sekretäre funktionirenden

Großräthe:

Adv. Francesco Lampugnani.

„ **Caj. Fatti.**

Vertrag, betreffend die Konzession einer Eisenbahn von der lombardischen Gränze bei Chiasso über Lugano nach Bellenz. (Vom 4. Christmonat 1856.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.02.1857
Date	
Data	
Seite	88-93
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 123

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.