

Schweizerisches Bundesblatt.

XXIII. Jahrgang. III. Nr. 36. 9. September 1871.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerlei in Bern.

Bericht

des

Schweizerischen Konsuls in Lissabon (Hrn. U. Albert Deggeller
von Schaffhausen) für das Jahr 1870.

(Vom 24. Juni 1871.)

An den hohen Bundesrath.

Tit. I

Die im vergangenen Jahre erfolgte Beendigung des brasilianischen paraguay'schen Krieges war für Portugal, welches in commercieller Hinsicht Brasilien gegenüber einen bedeutenden Rang einnimmt, ein außerordentlich erfreuliches Ereigniß, indem alsobald in Folge der sich rasch bessernden Kurse die während des Krieges gelähmten Beziehungen zwischen Portugal und Brasilien sich wieder hoben und dadurch einen günstigen Einfluß auf den geschäftlichen portugiesischen Verkehr nach Außen ausübten.

Dagegen verfehlte der dreimal stattgefundene Minister-Wechsel, sowie die stets noch zerrüttete, trotz der erhöhten Abgaben und vorgenommenen Ersparnisse noch ein Defizit von 20 Millionen Franken ergebende Finanzlage nicht, der innern geschäftlichen Entwicklung Einhalt zu thun.

Neben den auch hier sehr fühlbaren nachtheiligen Folgen des deutsch-französischen Krieges litt Portugal ebenfalls durch die in Spanien so lange unentschieden gebliebene Regierungsform.

Handels-Verträge wurden keine abgeschlossen. Das Zustandekommen eines schweizerischen Handels-Vertrages ist nicht denkbar, so lange ähnliche, mehrjährige Vorschläge anderer Nationen, die verhältnismäßig mehr als die Schweiz im Falle sind, gegenseitige Vortheile zu bieten, unberücksichtigt bleiben. Inzwischen sind die Eingangszölle für Mozambique und andere portugiesische Besitzungen in Afrika für alle Nationen nunmehr dieselben, und es hat mithin auch für die Schweiz der bis Ende 1869 bestehende höhere Eingangszoll seine Gültigkeit verloren. Ebenfalls ist die Schweiz des mit Januar 1871 in Kraft getretenen Dekretes vom 22. December 1870 theilhaftig, demzufolge der bisherige in Lissabon auf mit nicht unter portugiesischer Flagge eingeführten Waaren erhobene Einfünstel-Differenz-Mehr-Eingangszoll nun abgeschafft wurde.

Konsulat- und Post-Verträge schloß Portugal im verfloffenen Jahre mit Spanien und Italien ab.

Ueber Produktion der Landwirthschaft, der Bergwerke und Industrie kann ich in Ermanglung statistischer Zusammenstellungen keine Zahlenangaben machen. Korn, Del und Wein lieferten jedoch reiche Ernten, und daß die Viehzucht an Ausdehnung gewinnt, beweist die in hohem Grade zunehmende Ausfuhr von Dachsen nach England.

Blei-, Kupfer-, Zinn-, Antimonium- und Manganerz-Minen werden stets neue entdeckt.

Da die genauen Angaben über die Total-Ein- und Ausfuhr während 1870 noch nicht veröffentlicht worden, so ist es mir um so weniger möglich, einen Zahlen-Bericht über die Handelsbewegung mit der Schweiz zu erstatten, zumal Ein- und Ausfuhr nach Ländern ohne Seehafen, nicht spezifizirt und also kaum zu ermitteln ist. Entschieden ist die Einfuhr schweizerischer Produkte bedeutender als die Ausfuhr portugiesischer nach der Schweiz.

Nebst Uhren und Bijouterie besteht die schweizerische Einfuhr besonders in Baumwoll- und Seidengeweben, Strohgeflechtem, Schnitzwaaren und St. Galler Stickerien. Der Umsatz in Gummithalerkäse wurde in Folge des Krieges, wegen der erhöhten Frachten und des langen Ausbleibens, erschwert.

Auf die Eisenbahnen und Verkehrswege übergehend, habe ich hervorzuheben, daß zwischen Lissabon und Lumiar, einer Entfernung von $5\frac{1}{2}$ Kilometern, von dem Marschall Herzog von Salbansa das Eisenbahn-System Larmanjat eingeführt, jedoch nach einigen Wochen schon nicht mehr benützt wurde, indem es sich auf dieser Strecke mit Steigung von 85 Millimetern auf 40 Meter Länge für eine Lokomotive von 12 Pferdekraften nicht nutzbringend erwies.

Regelmäßige Dampfboot-Verbindungen zwischen Lissabon und den Haupthäfen Brasiliens finden monatlich mindestens sechs statt, und auch mit Afrika's portugiesischen Kolonien sind die Verkehrswege im Zunehmen begriffen.

Der Nutzen der unterseeischen Kabel-Verbindung zwischen Portugal und England, im vorigen Jahre hergestellt, hat sich während des Krieges doppelt bewährt.

Betreffs Banken und Versicherungsgesellschaften habe ich keine neuen aufzuzählen.

Der Zinsfuß wechselte zwischen 6 und 9.

Die 3 % Staatsschuldsscheine standen im Anfange des Jahres auf 32, fielen während des Krieges auf 28 und hoben sich dann wieder auf 33.

Die Schweizerkolonie in Lissabon hat sich während des vorigen Jahres nicht vergrößert, und es erreicht dieselbe mit Inbegriff der Kinder noch nicht die Zahl 50; dennoch zählt der hiesige Schweizerische Hülfsverein 17 Mitglieder, welche nach Kräften ihre bedürftigen Landsleute zu unterstützen bemüht sind.

K o n z e s s i o n

für

den Bau und Betrieb einer Brünigbahn.

(Vom 28. Dezember 1870.)

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes und der betreffenden Spezialkommission, ertheilt hiermit dem laut Akt vom 17. Juli 1870 konstituirten Gründungskomite für eine Brünigbahn nachfolgende Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn über den Brünig:

§ 1. Dem Gründungskomite für den Bau und Betrieb einer Brünigbahn wird zu Händen einer für die Ausführung dieses Unternehmens zu bildenden Aktiengesellschaft die Ermächtigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn, bestehend aus nachfolgenden Sektionen, ertheilt:

- I. Vom östlichen Ende des Thunersees, anschließend an den Hafen und Landungsplatz der Dampfschiffe, bis zum Landungsplatz und Hafen der Dampfschiffe am Ausflusse des Brienersees.
- II. Entweder direkte Fortsetzung der I. Sektion von Interlaken über Brienz bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig, oder aber ohne direkten Anschluß an die I. Sektion vom Hafen und Landungsplatz der Dampfschiffe am westlichen Ende des Brienersees bis an die Kantonsgrenze auf dem Brünig.
- III. Vom östlichen Ende des Thunersees am geeigneten Punkte anschließend an die Sektion I auf dem linken Seeufer nach Thun.

§ 2. Die Dauer der Konzession für den Betrieb der Bahn in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig auf einander folgende Jahre festgesetzt, vom 1. Mai 1874 an für alle drei Bahnsektionen gleich gerechnet. Nach Ablauf dieser Zeitdauer soll die Konzession nach dannzumaliger Uebereinkunft erneuert werden, insofern von dem in Art. 25 beschriebenen Rückkaufsrecht kein Gebrauch gemacht worden ist.

§ 3. Für den Beginn der Arbeiten und die Vollendung der Bahn werden folgende Termine festgestellt:

Für die I. Sektion: Beginn der Arbeiten spätestens 12 Monate nach erfolgter Bundesgenehmigung der Konzession, und Vollendung der Bahn spätestens binnen 18 Monaten vom Arbeitsbeginne an gerechnet.

Für die II. Sektion: Beginn der Arbeiten spätestens binnen drei Jahren, von der Bundesgenehmigung an gerechnet, und Vollendung längstens binnen drei Jahren, vom Beginne der Arbeiten an gerechnet.

Für die III. Sektion gelten die gleichen Zeitbestimmungen wie für die zweite Sektion.

Erfolgt der Arbeitsbeginn binnen der vorgeschriebenen Frist nicht, so erlischt die Konzession je für die betreffende Sektion, sofern vom Großen Rathe nicht eine Verlängerung bewilligt wird.

§ 4. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung der Bahn.

Alle Verbindlichkeiten und Befugnisse, welche jenes Gesetz bezüglich auf die Abtretung von Privatreehten, für die Errichtung öffentlicher Werke aufstellt, sollen bei der gegenwärtigen Unternehmung ihre Geltung finden.

§ 5. Innert den zum Beginn der Arbeiten festgestellten Fristen hat die Gesellschaft dem Großen Rathe den Ausweis zu leisten über den Besiz der nöthigen Mittel zur gehörigen Ausführung der Bahnabtheilungen, welche sie bauen will. Gleichzeitig hat die Gesellschaft als Gewähr für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Bürgschaft zu leisten oder eine Summe in Baar oder in Wertpapieren zu hinterlegen im Betrage von Fr. 40,000 für die I. Sektion und von Fr. 100,000 für jede der beiden andern Sektionen. Der Staat wird die Baarhinterlagen so verzinsen, wie die dannzumaligen Einlagen von Privaterehten in die Kantonalbank, welche mindestens ein Jahr stehen bleiben und hernach auf Kündigung hin zahlbar sind. Er wird die Kaution zurückzahlen oder herausgeben, sobald der Bau vollendet und durch eine amtliche Expertise anerkannt sein wird.

Bevor die Bauarbeiten beginnen können, muß obigen Vorschriften Genüge geleistet sein und müssen überdieß die Baupläne der Genehmigung des Regierungsrathes unterbreitet werden. Nachherige wesentliche Ab-

weichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet. Ueber die Lage der Bahnhöfe und Stationen nebst ihren Verbindungsstraßen hat eine Verständigung mit der Regierung stattzufinden. Sollte ein Einverständnis nicht erfolgen, so steht dem Großen Rathe das Entscheidungsrecht zu.

§ 6. Die Bahn ist mit einspurigem Unterbau anzulegen. Wenn in der Folge die einspurige Bahn dem Verkehr nicht genügen würde, so ist die Gesellschaft zur Erstellung einer zweiten Spur berechtigt.

Alle Arbeiten sind auf solide und jede erforderliche Sicherheit bietende Weise auszuführen, und sollen den Bestimmungen der Verordnung des Bundesrathes über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 entsprechen. Ebenso soll das Bahnmateriale mit obigen Bedingungen übereinstimmen. Sollten, um das Zustandekommen des Unternehmens zu fördern, Abweichungen von den bestehenden technischen Vorschriften wünschenswerth erscheinen, so dürfen solche nur mit Genehmigung der Kantonsregierung und des Bundesrathes stattfinden.

§ 7. Da wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalt belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last als die bisher getragene aus jenen Veränderungen erwachsen können. Die Pläne zu diesen Arbeiten unterliegen, wie alle übrigen, der Genehmigung des Regierungsrathes, der auch über die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten u. s. w. im Falle vorhandenen Widerspruchs ohne Weiterziehung entscheidet.

§ 8. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Wege, Kanäle, Wässerungsanlagen oder Brunnenleitungen u. s. w., welche die Bahn kreuzen, vom Staat oder von Gemeinden oder von Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienst, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwärthhäuser, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche in Folge der Anlagen solcher Straßen, Kanäle u. s. w. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich waren, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den Gemeinden oder Privaten zur Last.

§ 9. Während dem Bahnbau sind von der Gesellschaft die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten so wenig als möglich Schaden zugefügt werde; für Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

§ 10. Der Bahnbetrieb soll durch Arbeiten für den Bahnunterhalt, Reparaturen oder Neubauten, höhere Gewalt vorbehalten, nicht unterbrochen werden.

Sollten der Staat, die Gemeinden oder Privaten Arbeiten, welche die Eisenbahn durchkreuzen, auszuführen oder zu repariren haben, so sind diese Arbeiten in ihren Kosten und im Einverständniß mit den Vertretern der Gesellschaft in kürzester Frist auszuführen. Für bei diesem Anlasse in Folge höherer Gewalt entstehende Unterbrechungen im Bahndienst hat die Gesellschaft nur in dem Falle Anspruch auf Entschädigung, wenn die fraglichen Arbeiten nicht in der kürzesten Frist ausgeführt worden sind.

§ 11. Die Gesellschaft wird die Bahn, sowie die von ihr erstellten Zufahrtswege, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten, auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einzufrieden und die Einfriedung stets in gutem Stande halten.

Ueberhaupt hat sie in ihren Kosten alle Vorkehrungen zu treffen, welche die Regierung für die öffentliche Sicherheit als nothwendig erachtet, wie den Bau von Bahnwärterhäusern oder andern entsprechenden Maßregeln.

§ 12. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, seltene Mineralien, Münzen, Medaillen u. s. w., welche bei dem Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§ 13. Nach Vollendung der Bahn wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katastralplan mit Beziehung von Ausgeschlossenen der betreffenden Gemeindsbehörden aufnehmen, und zugleich mit Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und andern Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials ausfertigen lassen.

Authentische Anfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahn und ihrer Betriebseinrichtungen beizulegen ist, sollen in das Archiv des Kantons niedergelegt werden. Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bau der Bahn sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

§ 14. Bevor eine Bahnstrecke dem Verkehr übergeben wird, soll dieselbe durch Abgeordnete der Regierung untersucht und erprobt werden. Die Eröffnung des öffentlichen Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht ihrer Abgeordneten die Regierung die förmliche Bewilligung dazu erteilt hat.

§ 15. Die Bahn sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehöre soll stets in gutem, sicherem Zustande erhalten werden.

Dieser Zustand, sowie sämtliche Einrichtungen der Bahn kann jederzeit durch Abgeordnete der Regierung untersucht werden. Sollte die Gesellschaft allfällig entdeckten und ihr bezeichneten Mangelhaftigkeiten oder Vernachlässigungen nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Unkosten der Gesellschaft das Nöthige vorzukehren.

§ 16. Die Gesellschaft verpflichtet sich, eine wenigstens zweimal tägliche Verbindung für Reisende zwischen den Endpunkten der Bahn zu unterhalten. Diese zwei vorgeschriebenen Personenzüge sollen an allen Stationen anhalten und Personenwagen jeder Klasse enthalten. Diese Verpflichtung erstreckt sich jedoch nicht auf die Fahrten über den Brünig während den Wintermonaten, bezüglich auf welche jeweilige Verständigung mit dem Regierungsrathe vorbehalten wird.

Die mittlere Geschwindigkeit der Personenzüge im Sommer soll wenigstens fünf Wegstunden per Zeitstunde betragen.

§ 17. Die Erhebung der Fahr- und Beförderungstaxen hat nach folgenden Bedingungen zu geschehen:

Personen.

Für den Personentransport werden drei Wagenklassen aufgestellt, nämlich:

Die Wagen erster Klasse, gedeckt, mit gepolsterten Nüchlehen und Sizen versehen und mit Glacen verschlossen.

Die Wagen zweiter Klasse, gedeckt, mit gepolsterten Sizen versehen und mit Glacen verschlossen.

Die Wagen dritter Klasse, gedeckt, mit ungepolsterten Sizen versehen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Personengepäck.

Das kleine Handgepäck, welches von Reisenden getragen wird und ohne Belästigungen in den Personenwagen untergebracht werden kann, ist bis auf ein Gesamtgewicht von 20 Pfunden per Person taxfrei.

Der Transport des übrigen Gepäcks unterliegt der Eilguttaxe.

Pferde und Vieh.

Für den Transport von Pferden und Vieh sind drei Klassen aufzustellen. Die erste Klasse begreift Pferde, Esel und Maulthiere; die zweite Klasse alles Rindvieh mit Ausnahme von Kälbern; die dritte Klasse das Kleinvieh, als Kälber, Schweine, Schafe und Ziegen.

Wenn der Transport der Pferde oder des Viehs mit Personenzügen verlangt wird, so können die Transportpreise um 40% erhöht werden.

Waaren.

Sendungen jeder Art unter 50 Pfund Gewicht, sowie Waaren, deren Beförderung mit beschleunigter Schnelligkeit verlangt wird, sind als Eilgut zu betrachten und mit dem nächsten Zug zu befördern (Schnellzüge ausgenommen), wenn sie zwei Stunden vor der Abgangsstunde des Zuges in einer Station abgegeben worden sind.

Geld, Kleinodien, Werthpapiere, sowie auch Gegenstände von außerordentlicher Dimension und Fuhrwerke werden nicht nach den gewöhnlichen Waarentarifen befördert, sondern unter besondern Taxbestimmungen, welche von der Gesellschaft unter Gutheißung des Regierungsrathes festzustellen sind.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen in Begleitung ihrer Träger sind bis auf fünfzig Pfund für jeden Träger taxfrei; das Gewicht über 50 Pfund bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Allgemeine Bestimmungen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Gegenstandes ist auf 40 Rp. bestimmt.

Die in den Tarifen festgesetzten Taxen erstrecken sich nur auf den Transport von Station zu Station.

Für Bezug der Nebengebühren, wie Auf- und Abladgebühren, Lager- und Waaggebühren u. s. w., sowie für Transportgebühren für in diesem Konzessionsakt nicht bezeichnete Gegenstände ist die Gesellschaft berechtigt, besondere Reglemente aufzustellen, welche der Gutheißung des Regierungsrathes unterliegen.

Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden. Die Gesellschaft darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter den gleichen Umständen allen andern gestattet.

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets zur Hin- und Rückfahrt, am gleichen Tage gültig, eine Ermäßigung von 20% auf obiger Taxe eintreten zu lassen.

Für Abonnementsbillets für wenigstens 12 Fahrten auf der ganzen Linie innert 3 Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

§ 18. Die Gesellschaft ist befugt, folgende Maximaltagen zu beziehen:

A. Für den Fall, daß die II. und III. Sektion eine nach der andern oder gleichzeitig mit der I. Sektion in Verbindung gesetzt werden.

Tarif.

Personen.

	Per Stunde.
Wagen erster Klasse	70 Rp.
„ zweiter „	40 „
„ dritter „	25 „

Vieh.

	per Stück	Per Stunde.
Pferde und Maulthiere	80 Rp.	
Ochsen, Kühe, Stiere	40 „	
Kälber, Schweine, Hunde, Schafe, Ziegen	15 „	

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung auf obigen Taxen stattfinden.

Waaren.

Für den Transport von Waaren durch gewöhnliche Waarenzüge darf nicht mehr als 5 Rp. per Centner und per Stunde erhoben werden.

Waaren aller Art, welche mit der Geschwindigkeit von Personenzügen befördert werden sollen, haben 10 Rp. per Centner und per Stunde zu bezahlen.

Das Minimum ist für Gewichte $\frac{1}{2}$ Centner, für Werthe Fr. 500 und für Entfernungen $\frac{1}{2}$ Stunde.

B. So lange nur die I. Sektion erstellt ist.

So lange die I. Sektion, zwischen den beiden Seen, nicht in der Richtung nach Thun oder nach dem Brünig verlängert sein wird, ist die Gesellschaft befugt, sich auf Personenwagen I. und II. Klasse zu beschränken und für diesen Fall nachstehende Maximaltagen zu erheben:

- a) Für den Transport von der Station am Thunersee bis zu einer der andern Stationen der Linie (inbegriffen die Station am Ausfluß des Brienzersees) und umgekehrt:

Personen.

Wagen erster Klasse	80 Rp.
„ zweiter „	40 „

Vieh.

Pferde, Esel und Maulthiere	per Stük	90 Rp.
Großvieh aller Art, ausgenommen		
Kälber	„	50 „
Kleinvieh	„	25 „

Waaren.

Waaren mit beschleunigter Geschwindigkeit per Zentner 20 Rp.

„ „ gewöhnlicher, nicht beschleunigter Geschwindigkeit „ „ 10 „

- b) Für den Transport von einer Zwischenstation zur andern oder von einer Zwischenstation zur Endstation bei'r Zollbrük oder umgekehrt, die Hälfte der unter Litt. a bezeichneten Taxen.

Die hievor bezeichneten Maximaltaxen sollen reduziert werden, sobald die Bahn 80/0 abwirft.

Wenn hingegen der Reinertrag des Unternehmens nicht 50/0 erreicht, so ist die Gesellschaft befugt, vorstehende Taxe um 30/0 zu erhöhen.

§ 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im eidgenössischen oder kantonalen Dienste steht, sowie eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der Taxen durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Diese Bestimmung ist gleichfalls auf Landjäger und Polizeidiener anwendbar, welche in amtlichen Austrägen reisen.

Größere Truppenkorps in eidgenössischem Militärdienste, sowie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern. Jedoch hat die Eidgenossenschaft oder der Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsseuerwerken veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Gesellschaft oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Ueberdies ist die Gesellschaft gehalten, polizeilich zu transportirende Personen um die Hälfte der Taxen auf der Bahn zu befördern.

§ 20. Die Handhabung der Polizei auf der Eisenbahn, in den Bahnhöfen oder andern dazu gehörenden Gebäuden steht, unvorgreiflich

den Befugnissen der Landespolizei, der Gesellschaft zu, die hierüber unter Genehmigung des Regierungsrathes die erforderlichen Reglemente aufstellen darf.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauernden Bahnbeamten sind vorzugsweise unter Kantonsangehörigen zu nehmen und sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten. Sie sind außerdem von den zuständigen Behörden in's Handgeklüß zu nehmen.

Zur Sicherung des Bezugs des Ohmgeldes wird die Gesellschaft, im Einverständnisse mit den zuständigen Behörden, die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 21. Die von den zuständigen Bundes- oder Kantonalbehörden erlassenen Gesetze oder besondern Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften finden auf die hier konzeffionirten Bahnstrecken ebenfalls ihre Anwendung.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle zur Verantwortung zu ziehen und je nach Umständen festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

§ 22. Außer den Lokomotivführern und Heizern sollen mit Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörden auch vom Militärdienst befreit sein die Angestellten für den Bahnunterhalt und die mit der Handhabung der Bahnpolizei betrauten Beamten, ferner die Angestellten des Zug- und Wagensdienstes, sowie die Stationsvorsteher und ihre Stellvertreter.

§ 23. Die Gesellschaft soll für die Bahnstrecken mit Bahnhöfen, Zubehörden und Betriebsmaterial, sowie zu Bahnzwecken bestimmten Gebäuden und Liegenschaften außerhalb des Bahnkörpers weder in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen.

§ 24. Die Gesellschaft wird der Regierung jedes Jahr einen Bericht über die Betriebsergebnisse und den Ertrag der Bahnunternehmung einsenden.

§ 25. Wenn die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrecht keinen Gebrauch macht, so behält sich der Staat Bern das Recht vor, die Eisenbahn in ihrer Gesamtheit, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahre, von dem 1. Mai 1874 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Ge-

Gesellschaft jeweilen fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat. Der Rückkauf darf nur für die ganze Brünigbahn zwischen Thun und Luzern, soweit sie wirklich erstellt ist, ausgeübt werden.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere direkt und oberinstanzlich durch das eidgenössische Bundesgericht entschieden.

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 Reinertrags derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache und im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das Auslagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei der Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind diejenigen Summen, welche einem speziellen Bahnreservecfond gehören, 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 Betrieb in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Staate Bern 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 eidgenössische Bundesgericht auszutragen.

§ 26. Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche zwischen dem Staate und der Gesellschaft über die Pflichten und Bedingungen der gegenwärtigen Konzession entstehen könnten, unterliegen ebenfalls der Entscheidung durch das eidgenössische Bundesgericht.

§ 27. Die Fahrpläne, Tarife und Transportreglemente für die gewöhnlichen Züge, sowie deren Abänderungen, unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

§ 28. Die Bahn unterliegt der Besteuerung, sobald der Reinertrag 5% erreicht.

§ 29. Ohne die Ermächtigung des Großen Rathes darf die Bahn nicht veräußert, fusionirt oder verpachtet werden.

§ 30. Die Häfen und Landungsplätze auf bernischem Gebiete, mit welchen die projektirte Bahn sich in Verbindung setzen wird, stehen unter dem Polizeireglement über die Dampfschiffahrt vom 20. April 1857. Sollte namentlich bezüglich der Anschluß- und Verkehrsverhältnisse zwischen den Dampfschiffen auf dem Thuner- und Brienzensee und der Böödelibahn unter den Dampfschiffgesellschaften und der Eisenbahngesellschaft kein Einverständnis erzielt werden, so wird der Regierungsrath dieselben festsetzen.

§ 31. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ein Domizil im Kanton zu verzeigen.

Bern, den 28. Dezember 1870.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

Fr. Hofer.

Der Staatschreiber:

M. v. Stürler.



Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich längs des rechten Seeufers bis zur Kantonsgrenze bei Rappersweil.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 12. Mai 1871 datirten Gesuches des betreffenden Gründungskomite um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhofe Zürich nach dem rechten Seeufer und längs desselben bis zur Kantonsgrenze bei Feldbach, zum Zwecke der Verbindung der Schweizerischen Nordostbahn bei Zürich mit den Vereinigten Schweizerbahnen bei Rappersweil;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

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

§ 2. Die Dauer der Konzeſſion erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraums soll dieselbe gemäß einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 4. So weit der Bund nicht bereits vom 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 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, falls die ganze Bahnstrecke Zürich-Nappersweil der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs 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 bis zum Jahr 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahr 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahr 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrags zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahr 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte 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.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist im Kanton Zürich.

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

§ 8. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

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

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 12. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft 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, so wie 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.

§ 14. 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 kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit thuntlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, so wie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten, und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillierte Rechnung.

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

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 18. Die Bahn darf dem Verkehr 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 Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhilfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 19. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert 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 befördert 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 Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen

dritter Klasse beizugeben, so weit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 23. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schw.=Stunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge,

"	"	2.	"	"	"	"	0,35	"	"	"
"	"	3.	"	"	"	"	0,25	"	"	"

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepät der Reisenden, worunter aber kleines Handgepät, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, so wie für Fahrabonnements sind die Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

§ 25. 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.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 26. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

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

§ 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 29. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§ 31. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, so wie dazu gehörendes

Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsgewehr veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

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

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

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttaxen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Uffällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längensprofil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst 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 veranlaßten 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 Kopie 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 §§ 5, 16 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 ernennt und von den letzteren 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 Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

§ 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen. Außerdem hat die Gesellschaft, da die Linie einen Theil der auf außerkantonalen Gebiete sich fortsetzenden Hauptlinie bildet, sich binnen weiterer den Verhältnissen angemessener, durch den Regierungsrath anzufetzender Frist darüber auszuweisen, daß die Ausführung der ganzen Linie gesichert sei.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersetzen.

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

Zürich, den 4. Juli 1871.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

S. Meuler.

Der vierte Sekretär:

Schmid.

Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich längs des linken Seeufers bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil.

(Vom 4. Juli 1871.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 6. Juni 1871 datirten, von den Herren alt Regierungsrath Studer in Bendlikon, alt Regierungsrath Huber in Wädensweil und Heinrich Schmid in Thalweil im Namen eines größeren Komite, bestehend aus Abgeordneten der Kantone Zürich, Schwyz und Glarus, eingereichten Gesuches um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Zürchergrenze bei Richtersweil in den Bahnhof Zürich, als Theil einer Stammlinie (mit Abzweigungen), welche die schweizerische Nordostbahn bei Zürich mit den Vereinigten Schweizerbahnen bei Weesen verbinden soll;

auf den Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t:

§ 1. Die nachgesuchte Konzeſſion wird den Gesuchstellern zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei übrigens gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Konzeſſion umfasst die Berechtigung, sowohl die Stammlinie als auch folgende Abzweigungen zu erstellen:

- a. von der Stammlinie in der Richtung nach Sihlbrücke zum Zwecke der Verbindung mit der Gotthardbahn,
- b. Anschlüsse an die Nordostbahn in der Richtung nach Altstetten und Derlikon zum Zwecke durchgehenden Verkehrs,
- c. Abzweigungen zwischen Wollishofen und Zürich zum Zwecke näherer Verbindung mit der Stadt.

§ 3. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dann-zumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 4. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 5. Soweit der Bund nicht bereits vom 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 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft je-weilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Von diesem Rückkaufsrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn Zürich-Weesen nebst den erzielten Abzweigungen der Gesellschaft abgenommen wird.

§ 6. Kann im Falle des Rückkaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere scheidsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum Jahre 1933 ist das Fünfund-zwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahre 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.

- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte 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.

§ 7. Das Domizil der Gesellschaft ist in Zürich.

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

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

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

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 11. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wodurch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

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

§ 13. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 14. Die zu gründende Gesellschaft 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.

§ 15. 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 kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige 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, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 16. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen, ebenso wenn solche Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnhäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesen Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

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

§ 18. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 19. Die Bahn darf dem Verkehr 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 Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhilfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 20. Die Beförderung der Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 21. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert werden.

§ 22. 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 Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. Für die Beförderung von Personen vermittelst der Personenzüge, welche die konzedirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 24. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 25. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen vermittelst der Personenzüge Tagen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

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

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der 3. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

Die Tage für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements, sind die Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Tagen.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

Das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 27. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Kohleisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 28. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 29. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh auf 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Taxe erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 30. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

§ 31. Die in den vorhergehenden Paragraphen aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst,

nicht aber denjenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 32. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfenerwerk 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.

§ 34. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle, Personen, 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 Tage bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 35. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzeptionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 36. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längensprofil mit genauer Bezeichnung sämtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv 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 veranlaßten 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.

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

§ 38. Außer den in §§ 6, 17 und 35 vorgesehenen Fällen sind im Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 39. 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 ernannt und von den letzteren 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 Vorges schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

§ 41. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Stammlinie zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 42. Für die Zweiglinien wird der Gesellschaft eine Frist von zwei Jahren zum Beginn der Erdarbeiten und zur Leistung des Ausweises für Ausführung der Unternehmung gewährt, in der Meinung, daß bei Nichterfüllung dieser Bedingungen die Konzession für die betreffenden Zweiglinien dannzumal erlöschen würde.

§ 43. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen. Außerdem hat die Gesellschaft, da die Linie einen Theil der auf außerkantonalen Gebiete sich fortsetzenden Hauptlinie bildet, sich binnen weiterer den Verhältnissen angemessener, durch den Regierungsrath anzusetzender Frist darüber auszuweisen, daß die Ausführung der ganzen Linie gesichert sei. Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangsbefehnten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei die in § 41 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession für den ursprünglichen Inhaber zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsfolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechts durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu erzeigen.

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

Zürich, den 4. Juli 1871.

Im Namen des Kantonsrathes,

Der Präsident:

S. Meuler.

Der vierte Sekretär:

Schmid.



Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Bauma über
Bärentsweil und Hinweil nach Bubikon, mit Abzweigung
von Edikon (Dürnten) nach Wald.

(Vom 10. Juli 1871.)

Der Regierungsrath,

nach Einsicht eines vom 30. Mai 1871 datirten und mit Schreiben
vom 2. dies erneuerten Gesuches des Komite für eine Löß-Allmannsbahn
um Ertheilung der Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von Bauma über Bärentsweil und Hinweil nach Bubikon, mit Ab-
zweigung von Edikon (Dürnten) nach Wald;

in Folge Ermächtigung des Kantonsrathes durch Beschluß vom
4. dies,

beschließt:

§ 1. Die nachgesuchte Konzeſſion wird den Gesuchstellern zu
Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft unter den in den
nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei
übrigens gemäß Art. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der
Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 die
Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vorbehalten bleibt.

§ 2. Die Dauer der Konzeſſion erstreckt sich bis zum 1. Januar
1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer dann-
zumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in
Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom Rückkaufrechte 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 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft je weilen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs 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 Rückkaufs bis zum Jahre 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufs im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufs im Jahre 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufs im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erststellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erststellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die mutmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Wärentsweil.

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

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

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

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wo durch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu erteilen.

§ 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Obergerichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 12. Die Beamteten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für getreue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft 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.

§ 14. 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 kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweiligem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige Behörde sich von ihrer Solidität überzeugt und in Folge dessen ihre Benutzung gestattet hat. Die diesfällige Entscheidung hat jeweilen mit thunlichster Beförderung zu erfolgen. Dabei liegt jedoch, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schaden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindegewegen, ebenso wenn Brunnenleitungen durch Korporationen oder Privaten angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter, Bahnwarthäuser und der Barrieren, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürfte, keine Entschädigung zu fordern.

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten, und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

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

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre

Benutzung gewährender Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 18. 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 Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letzteren nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 19. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitstunde befördert 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 befördert 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 Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzebirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind Wagen dritter Klasse beizugeben, soweit nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 23. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

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

In der 1. Wagenklasse bis auf Fr. 0,50 per Schweizerstunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge.

In der 2. Wagenklasse bis auf Fr. 0,35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der 3. Wagenklasse bis auf Fr. 0,25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Tage von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

Die Tage für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit den gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements sind die Personentagen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

Das Stück bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stück bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stück bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 26. Die höchste Tage, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von baarem Gelde soll die Tage so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu bezahlen sind.

§ 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh um 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Tage erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentage zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu 50 Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 29. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von 500 Franken bei Geldsendungen für volle 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§ 31. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsf Feuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle, Personen, 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 Tage, bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft, betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife, unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtung zum Betriebe theils dem Archiv des Standes Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst 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 veranlaßten 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 Kopie 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 §§ 5, 16 und 34 vorgesehenen Fällen sind im Weitem 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 ernennt und von den letzteren ein Obmann

bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreier-vorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

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

§ 40. Die Gesellschaft hat innerhalb einer Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Dasselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabsolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersezen.

§ 42. Der Regierungsrath wird die in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen treffen.

Zürich, den 10. Juli 1871.

Im Namen des Regierungsrathes:

Der Präsident,

Sieber.

Der erste Staatschreiber,

Keller.

Konzeſſion

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Turbenthal bis zur thurgauischen Kantonsgrenze bei Seelmatten.

(Vom 10. Juli 1871.)

Der Regierungsrath,

nach Einsicht eines vom 30. Mai datirten und mit Schreiben vom 2. dieß erneuerten Gesuches des Komite für eine Töſſ-Allmannbahn um Ertheilung einer Konzeſſion für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Turbenthal bis zur thurgauischen Kantonsgrenze bei Seelmatten ;

in Folge Ermächtigung des Kantonsrathes durch Beschluß vom 4. dieß,

beschließt:

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

§ 2. Die Dauer der Konzeſſion erstreckt sich bis zum 1. Januar 1969. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäß einer-dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

§ 3. Die zu bildende Gesellschaft kann nur mit Genehmigung des Kantonsrathes die Bahn an eine andere Unternehmung abtreten, eine

Fusion mit einer solchen eingehen oder ihr den Betrieb einer Strecke überlassen.

§ 4. Soweit der Bund nicht bereits vom 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 Vorräthen, welche dazu gehören, mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung an sich zu ziehen, insofern er die Gesellschaft jeweiligen vier Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt. Von diesem Rückkaufsrecht darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn Turbenthal-Gschlifen der Gesellschaft abgenommen wird.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum Jahr 1933 ist das Fünfundzwanzigfache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahre 1948 das Zweiundzwanzig und einhalbfache und im Falle des Rückkaufes im Jahre 1963 das Zwanzigfache dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Im Falle des Rückkaufes im Jahre 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.
- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten kann dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkte des Rückkaufs kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.
- c. Die Bahn sammt Zubehörde ist jeweiligen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Kanton Zürich abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Turbenthal.

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

§ 8. Die Statuten der zu gründenden Gesellschaft unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes und können nach erfolgter Guttheilung nur mit Einwilligung dieser Behörde abgeändert werden.

§ 9. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, gleich jeder anderen Privatunternehmung, den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Die Transportreglemente sind, so lange nicht vom Bunde sachbezügliche Vorschriften aufgestellt werden, dem Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10. Die Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Stellen, wodurch den Betrieb der Eisenbahn der Umgebung Gefahr droht, Schutzmittel zu erstellen. Der Polizeidirektion wird vorbehalten, hierüber besondere Weisungen zu ertheilen.

§ 11. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch der Polizeidirektion, beziehungsweise dem Regierungsrathe, die mit der Ausübung ihres Obergewaltrechtes verbundenen Befugnisse im vollen Umfange vorbehalten.

Die näheren Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterlegenden Reglemente aufgestellt.

§ 12. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, müssen mindestens zur Hälfte aus Schweizerbürgern bestehen.

Sie sind von der Polizeidirektion für treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

Wenn die Polizeidirektion die Entlassung eines Bahnpolizeiangeestellten wegen Pflichtverletzung verlangt, so muß einem solchen Begehren, jedoch unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrath, entsprochen werden.

§ 13. Die zu gründende Gesellschaft 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.

§ 14. 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 kompetenten Behörde erforderlich.

Gerüste, Brücken und andere ähnliche Vorrichtungen, welche behufs Erzielung einer solchen ungestörten Verbindung zu zeitweisigem Gebrauche errichtet werden, dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor die zuständige 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, falls in Folge ungehöriger Ausführung solcher Bauten Schäden entstehen sollte, die Pflicht, denselben zu ersetzen, der Gesellschaft ob.

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

Dagegen fallen diejenigen Vorrichtungen, welche in Folge solcher Bauten auf dem Gebiete der Bahn zur Wiederherstellung des Bahnkörpers und zur Sicherung des Betriebes erstellt werden, zur Hälfte dem Staat, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden, Korporationen oder Privaten, und zur Hälfte der Gesellschaft, die Unterhaltung aber ganz der letzteren zur Last.

Wird die Ausführung derartiger Bauten im Interesse von Korporationen oder einzelnen Privaten verlangt, so darf dieselbe von der Gesellschaft nur mit Zustimmung des Regierungsrathes verweigert werden.

Die in diesem Paragraphen bezeichneten Bauten führt die Gesellschaft aus und stellt dafür detaillirte Rechnung.

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

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benutzung gewährenden Weise herzustellen und sodann fortwährend in untadelhaftem Zustande zu erhalten.

§ 18. Die Bahn darf dem Verkehr 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 Benutzung der Bahn gefährden, so ist der Regierungsrath ermächtigt, die sofortige Beseitigung derselben von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

Den mit der Inspektion der Bahn beauftragten Staatsbeamten ist unentgeltliche Fahrt zugesichert.

§ 19. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens drei Mal nach beiden Richtungen geschehen.

§ 20. Die Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden (24 Kilometer) in einer Zeitsunde befördert 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 befördert werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten Zuge diese Art zu befördern. Zu diesem Ende hin müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgang desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 22. Für die Beförderung von Personen vermittelt der Personenzüge, welche die konzebirte Linie befahren, werden mindestens drei Wagenklassen aufgestellt. Auch den Schnellzügen sind drei Wagen dritter Klasse beizugeben, sofern nicht der Regierungsrath eine Ausnahme bewilligt. Die Gesellschaft hat möglichst dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug sich meldenden Personen mit demselben befördert werden können. Die Wagen sämmtlicher Klassen müssen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen, stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt sein. In jedem Personenzug ist ein Abtrittlokal anzubringen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden können.

§ 23. In den für den Viehtransport bestimmten Wagen sind Vorrichtungen zum Tränken des Viehes und zu gehöriger Lüftung der Wagen anzubringen.

§ 24. 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 Schw.=Stunde (4,8 Kilometer) der Bahnlänge

"	"	2.	"	"	"	"	0,35	"	"	"	"
"	"	3.	"	"	"	"	0,25	"	"	"	"

Kinder unter 10 Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Reisenden, worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist, darf eine Taxe von höchstens Fr. 0,12 per Zentner (50 Kilogramm) und Stunde bezogen werden.

Die Taxe für die mit Waarenzügen beförderten Personen soll niedriger sein als die für die Reisenden mit gewöhnlichen Personenzügen festgesetzte.

Für Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage, sowie für Fahrabonnements sind die Personentaxen niedriger zu halten als für einfache Fahrten.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel:

Das Stük bis auf Fr. 0,80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe:

Das Stük bis auf Fr. 0,40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde:

Das Stük bis auf Fr. 0,15 per Stunde.

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

§ 26. Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare vermittelt der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0,05. Jedoch darf für Steinkohlen und Roheisen in Wagenladungen nicht mehr als Fr. 0,012 (per Zentner und Stunde) bezogen werden, nebst einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 2 per Waggon.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Stunde höchstens Fr. 0,05 zu zahlen sind.

§ 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttage nach eigenem Ermessen fest.

§ 28. Wenn Vieh und Waaren mit Personenzügen transportirt werden sollen, so darf die Tage für Vieh um 40 Prozent und diejenige der Waaren um 100 Prozent der gewöhnlichen Tage erhöht werden.

Für Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche von ihren Trägern in einem Personenzuge, wenn auch in einem andern Transportwagen mitgenommen und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, ist nicht diese erhöhte, sondern nur die gewöhnliche Waarentage zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt zu bestimmen, daß Waarensendungen bis zu fünfzig Pfund (25 Kilogramm) stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 29. Bei der Berechnung der Tagen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle 500 Fr. angeschlagen und überhaupt nie weniger als Fr. 0,25 für eine zum Transport aufgegebene Sendung in Ansatz gebracht.

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

§ 31. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Tarife Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 32. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehörendes Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle, um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Tage durch die Personenzüge zu befördern.

Jedoch hat die Kriegsverwaltung die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfenerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

§ 33. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle Personen, 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 Tage bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Tagen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nach einander einen 8 Prozent übersteigenden Minusbetrag abwirft, so ist das nach gegenwärt-

tiger Konzessionsurkunde zulässige Maximum der Transporttagen gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Die Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, zu verlangen, daß der Reinertrag des Unternehmens nach der von den Organen der Gesellschaft selbst bestimmten Dividende beurtheilt werde.

Allfällige Differenzen zwischen dem Regierungsrathe und der Eisenbahngesellschaft betreffend Festsetzung des Reinertrages oder neue Regulirung der Tarife unterliegen der schiedsgerichtlichen Entscheidung.

§ 35. Nach Vollendung der Bahn hat die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan und ein Längenprofil mit genauer Bezeichnung sämmtlicher Bahnbauten anzufertigen und dem Regierungsrathe eine Kopie davon einzugeben.

Ebenso hat dieselbe eine Rechnung über die gesammten Kosten sowohl der Anlage der Bahn als auch ihrer Einrichtungen zum Betriebe theils dem Archiv des Staates Zürich, theils demjenigen der Gesellschaft selbst 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 veranlaßten Kosten in die beiden erwähnten Archive niederzulegen.

In diese den Archiven einzuverleibenden Rechnungen ist jeweilen die Anerkennung der Wichtigkeit derselben sowohl von Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft einzutragen.

§ 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahresbericht ihrer Direktion, eine Kopie 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 §§ 5, 16 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 ernennt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorges schlagenen zu streichen hat. Der übrig Bleibende ist Obmann des Schiedsgerichtes.

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

§ 40. Die Gesellschaft hat innerhalb eines Jahres, vom Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung an gerechnet, mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen, und sich zugleich beim Regierungsrathe über die gehörige Fortführung der Unternehmung auszuweisen.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen erlischt die Konzession.

§ 41. In Bezug auf allfällig bestehende Prioritätsrechte ist die Gesellschaft, welche darauf Anspruch machen will, verpflichtet, dieselben innerhalb sechs Wochen nach der Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regierungsrathe für die fristgemäße Ausführung des Unternehmens eine Kaution von wenigstens Fr. 10,000 per Kilometer der zu erbauenden Bahnstrecke zu hinterlegen. Außerdem hat die Gesellschaft, da die Linie einen Theil der auf außerkantonalem Gebiete sich fortsetzenden Hauptlinie bildet, sich binnen weiterer, den Verhältnissen angemessener, durch den Regierungsrath anzusezender Frist darüber auszuweisen, daß die Ausführung der ganzen Linie gesichert sei.

Im Unterlassungsfalle tritt diese Konzession für die Eingangs bezeichneten Bewerber in Kraft.

Daselbe ist der Fall, wenn die geleistete Kaution wegen nicht fristgemäßer Ausführung als verfallen erklärt wird, wobei für den ursprünglichen Inhaber die in § 40 bezeichnete Frist erst vom Tage des Inkrafttretens der Konzession zu laufen beginnt. Die verfallene Kautionssumme wird bei wirklicher Ausführung des Unternehmens durch den ersten Konzessionsinhaber an denselben verabfolgt.

Die Gründungskosten sind im Falle der Geltendmachung des Prioritätsrechtes durch die betreffende Gesellschaft dem ursprünglichen Konzessionsinhaber zu ersetzen.

§ 42. Der Regierungsrath wird die in Folge der Ertheilung dieser Konzession erforderlichen Vorkehrungen treffen.

Zürich, den 10. Juli 1871.

Im Namen des Regierungsrathes:
Der Präsident,
Sieber.

Der erste Staatschreiber:
Keller.

B e r i c h t

der

Mehrheit der ständeräthlichen Eisenbahnkommission betreffend
ZwangskonzeSSION gegen den Kanton Freiburg in Sachen
der Brovethalbahn.

(Vom 12. Juli 1871.)

Tit. I

Es sind der Kommission folgende Actenstücke nachträglich eingegangen:

a. Ein Schreiben des Vollziehungsausschusses des Bezirkskomites für die Brovethalbahn an den Gemeindrath von Murten bezüglich Planaushingabe an die Regierung von Freiburg (Zweigbahn Murten-Freiburg), in welchem namentlich die Gründe erörtert werden für festes Aussharren bei dem interkantonalen Komite und Nichtaushingabe der Pläne und Schreiben des Gemeindrathes an den Staatsrath von Freiburg, in welchem jene Motivirung adoptirt und in Folge dessen die Pläne nicht verabsolgt werden.

b. Schreiben der Municipalität von Corcelles mit der Anzeige, daß der Gemeindrath in Abgehen von früherer Haltung für die Längenbahn eine Subvention von 50,000 Fr. beschlossen habe.

c. Gedrucktes Memorial des Vollziehungsausschusses der Gemeinden des Bezirkes Murten als Beilage zum Memorial des interkantonalen Komite.

(Verlesung, wenn es verlangt würde.)

Bericht des schweizerischen Konsuls in Lissabon Hrn. U. Albert Deggeller von Schaffhausen) für das Jahr 1870). (Vom 24. Juni 1871.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.09.1871
Date	
Data	
Seite	207-259
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 002

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.