

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Kloten nach
Zürich oder Neumünster.

(Vom 20. August 1872.)

Der Kantonsrath,

nach Einsicht eines vom 30. Heumonats 1872 datirten Gesuches
der Direktion der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen-Kreuz-
lingen und des leitenden Ausschusses der Tössthalbahngesellschaft
um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisen-
bahn von Kloten nach Zürich oder Neumünster,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschliesst:

§ 1. Die nachgesuchte Konzession wird den Gesuchstellern
zu Handen der verbundenen Eisenbahngesellschaften Winterthur-
Bauma und Winterthur-Singen-Kreuzlingen unter den in den nach-
folgenden Paragraphen enthaltenen Bedingungen ertheilt, wobei
übrigens gemäss § 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb
der Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852
die Genehmigung der schweizerischen Bundesversammlung vor-
behalten bleibt.

§ 2. Die Dauer der Konzession erstreckt sich bis zum 1. Jänner 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 Streke 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 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.

§ 5. Kann im Falle des Rückkaufs eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, 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 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 Rückkaufes 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

§ 6. Das Domizil der Gesellschaft ist in Winterthur.

§ 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 Guttheissung 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 Gesezen 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 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 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 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, 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 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.

§ 15. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Strassen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahn kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen, 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 derartiger Konflikt schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 17. Die Bahn ist sammt dem Material und den Gebäulichkeiten, welche dazu gehören, in kunstgerechter, volle Sicherheit für ihre Benuzung 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 Benuzung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen die Bewilligung dazu ertheilt 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 Benuzung 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 der 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 allen 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, 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 sämmtlicher Klassen müssen zum Sizen 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 Kilom.)
der Bahnlänge

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

Kinder unter zehn 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 den 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 Heerden, 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 baarem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, dass für 1000 Fr. 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 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 gehöriges 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 Kriegsfeuerwerk veranlasst werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten 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 Taxe bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgesetzt werden.

§ 34. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 8 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.

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 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 je-
weilen die Anerkennung der Richtigkeit derselben sowohl von
Seite des Regierungsrathes als auch von Seite der Gesellschaft ein-
zutragen.

§ 36. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alljährlich den Jahres-
bericht 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 Weitern alle Streitigkeiten privatrechtlicher Natur, welche
sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schieds-
gerichtlich 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 Dreivorschlag, 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 Hinter-
lassenen, 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 Zeit-
punkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundes-
versammlung 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 daran Anspruch machen will, verpflichtet, die-
selben innerhalb sechs Wochen nach Genehmigung der Konzession
durch die Bundesversammlung geltend zu machen und dem Regie-
rungsrathe 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 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 20 August 1872.

Im Namen des Kantonsrathes:

Der Präsident,

Dr. J. Sulzer.

Der dritte Sekretär,

G. Vogt.

Konzession

des

Standes Zürich für eine Eisenbahn von Zürich auf
den Uetliberg.

(Vom 22. Oktober 1872.)

Der Kantonsrath;

nach Einsicht der vom 19. Hornung und 13. April 1872 datirten, von den Herren C. Gonzenbach-Escher, C. Fürst, Sohn, Th. Baur, P. E. Huber und H. Isler gestellten Gesuche um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich auf den Uetliberg,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschliesst:

§ 1. Den Gesuchstellern wird zu Handen einer von ihnen zu gründenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich auf den Uetliberg, und zwar, soweit es sich um ausserordentliche Steigungen handelt, nach dem System der Rigibahn ertheilt, wobei übrigens gemäss § 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 1. Januar 1971. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll dieselbe gemäss einer dannzumal zu treffenden Uebereinkunft erneuert werden, wenn sie nicht in Folge mittlerweile eingetretenen Rückkaufs erloschen ist.

Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Kloten nach Zürich oder Neumünster. (Vom 20. August 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.01.1873
Date	
Data	
Seite	85-95
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 548

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.